ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

12de jaargang - nummer 52
oktober - november - december 1992

verantw. uitg.: L. Braet, Hemelrijkstraat 45, 9051 Gent

kantoor van afgifte Gent X

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de

liga van vlaamse zweefvliegclubs

vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 08.01

HOOFDREDACTIE EN
REDACTIEADRES :

Stéphane Vander Veken
Baarle-Frankrijkstraat 24, 9830 St.-Martens-Latem
tel.: (091) 82 41 53

REDACTIETEAM :

Ary CEELEN
tel.: 00 31 (40) 51 24 84
René PAREDIS
tel.: (011) 85 71 33
Peter MULLAERT
tel.: (091) 21 31 57

ABONNEMENTEN :

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

ADVERTENTIETARIEVEN :

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

SECRETARIAAT :

George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne
tel.: (03) 322 16 04
fax: (03) 366 24 06

BETALINGEN :

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

L. Braet
Hemelrijkstraat 45, 9051 Gent
tel.: (091) 22 83 97
kantoor van afgifte Gent X

12de jaargang - nummer 52
oktober - november - december 1992

INHOUD

Redactioneel	2
Uitslag Charron-Competitie 1992	3
Nationale selectie toppiloten	9
Internationaal Europees zweefvlieg-kampioenschap voor dames 1993	9
Technische Controle	10
Levensduur veiligheidsriemen	12
ZweefvliegvARYa	13
Winglets voor de Ventus	17
DG-600/18 Evolution	18
De bekendste zweefvliegtuigtypes in Vlaanderen (3)	19
Het hoekje van de boekenvreter	21
Buitenlanden	22
Nachtvliegen in Polen	23
European Gliding Union,	25
Sportcommissie	25
BLOSO-nieuws	27
In Memoriam	28
Symposium	30
Mededelingen en Service	31

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :
Eddy De Coninck - Patrick Pauwels - Michel Aerts

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen.
Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.

Teksten en foto's voor volgend nummer worden
verwacht vóór 20 februari 1993 op het redactieadres.

Foto cover: DG-600-Evolution
(Bedrijfsfoto)

REDACTIONEEL

Zo! Het vliegseizoen 1992 zit erop! Voor de meesten onder ons rest nog het vele onderhoudswerk en het nakaarten aan de toog. Deze beide tijdrovende activiteiten moeten ons toelaten de kille wintermaanden te overbruggen met een minimum aan frustraties.

Ook voor het Ligablad loopt een periode ten einde: onze vriend Piet Stinckens, die gedurende 3 jaar het roer (of is het de knuppel?) in handen hield, heeft om aflossing gevraagd. Wij danken hem alvast voor zijn inzet en hopen af en toe nog een artikel van hem te mogen lezen.

Bij deze aflossing van de wacht lijkt het tevens gepast alle, al dan niet regelmatige, medewerkers te danken voor hun bijdrage. Zonder hen was het voortbestaan van het Ligablad ondenkbaar. Wij hopen stellig op hun verdere medewerking.

Maar wij zagen ook graag nieuwe krachten opkomen: waarom niet een correspondent per club, om de vele, vaak pittige momenten uit het verenigingsleven te vertellen? Het hoeven niet altijd wedstrijdverslagen te zijn. Er zijn interessante (of gekke) gebeurtenissen genoeg bij het zweefvliegen!

Verder wensen wij onze adverteerders te danken. Mogen wij echter ook een beroep doen op onze leden in dit opzicht? Enkele bijkomende advertenties zouden zeker niet misstaan en zouden er kunnen toe bijdragen de technische kwaliteit van ons tijdschrift hoog te houden. Dus, ken je iemand die een advertentie wenst te plaatsen, verwijs hem naar het Ligasecretariaat.

En tot slot: de redactie wenst aan alle lezers een voorspoedig zweefvliegjaar 1993, liefst met veel thermiek en veel overlandkilometers!

Stéphane (de Boekenvreter)

OPGELET!
Nieuw redactieadres:

Stéphane Vander Veken
Baarle-Frankrijkstraat 24
9830 Sint-Martens-Latem
Tel.: 091/82.41.53

UITSLAG CHARRON-COMPETITIE 1992

De Charroncommissie is klaar met de controle van de proeven van het voorbije seizoen 1992.

Ondanks geruchten over slecht zweefvliegweer werd er toch weer massaal overland gevlogen, zij het door de ene club al meer dan door de andere.

De absolute top word hierbij gehaald door Aeroclub Keiheuvel A.C.K. met 51 deelnemende piloten over 120 vluchten. Zij behaalden als club hiermee de onbetwiste eerste plaats met een totaal van 137.592 punten. Hiervoor legden hun piloten een gezamelijke afstand af van 27.067 km.

Gefeliciteerd, Keiheuvel.

Tweede in de clubrangschikking werd de Diestse Aeroclub D.A.C. met een puntentotaal van 93.346.

Op de derde plaats komt de Kempische Aeroclub K.A.C. met 52.572 punten.

De clubrangschikking in de top van het klassement is hiermee een herhaling van de clubuitslag van vorig jaar, hoewel de onderlinge verschillen in puntenaantallen in het geheel niet vergelijkbaar zijn. Enkele clubs komen dit jaar niet voor in de rangschikking. Ongetwijfeld zullen zij volgend jaar opnieuw tussen de deelnemende Clubs vertoeven. Winnen kan er slechts een, deelnemen kan iedereen!

Onze gelukwensen voor de winnaars in de verschillende klassen:
De Block (BEAKER) Johan (A.C.K.) in de Clubklasse
Peeters Gaston (D.A.C.) in de Open/Renklasse
Peeters Koen (D.A.C.) in de Tweezitterklasse
Paul Van Dingenen (A.C.K.) in de Motorzweefvliegklasse

Het stemt ons droef, maar tegelijk doet het ons goed, te zien dat onze betreurde vriend Gert Huybreckx, dank zij zijn geliefde sport, zich nog onder ons bevindt, op een manier die ons op de best mogelijke wijze aan hem herinnert, aan de top: Gert werd winnaar van de Standaardklasse.

In het aantal gerangschikte piloten is volgende tendens waar te nemen:
- Clubklasse: dalend pilotenaantal. Vorig jaar: 71. Nu: 66 = - 5
- Standaardklasse: stijgend pilotenaantal. Vorig jaar: 51. Nu: 60 = + 9
- Open/Renklasse: stijgend pilotenaantal. Vorig jaar: 21. Nu: 32 = + 11
- Tweezitterklasse: stiigend pilotenaantal. Vorig jaar: 26. Nu: 30 = + 4
- Motorzweefvliegklasse: voor het eerst ingericht: deelname door 1 piloot.

Er is een duidelijke verschuiving waar te nemen van Clubklasse-toestellen naar Standaardklassers, maar procentueel beschouwd is de toename in de Open/Renklasse echt spectaculair te noemen (+ 50 %).

Aantal gerangschikte proeven: 480. Vorig jaar: 416 (+ 64)

Totaal aantal gerangschikte piloten: 189. Vorig jaar: 169 (+ 20)
Totaal der gevlogen km overland: 75.102 km. Vorig jaar: 62.470 km (+ 12.632)
Aantal duurvluchten en hoogtewinsten: 164. Vorig jaar: 139 (+ 25)
Aantal overlandvluchten: 316. Vorig jaar: 297 (+ 19)
Gemiddelde afstand per overlandvlucht: 237,6 km. Vorig jaar: 210,3 km (+ 27,2 km)

Al deze parameters evolueren in stijgende lijn. Voornamelijk het afstandsvliegen zit duidelijk in de lift. Er is maar liefst een toename van 20 % in het totaal der gevlogen km overland.

Het seizoen 1992 werd al bij al een goed jaar voor het overlandvliegen.

De geruchten als zou het Vlaamse Zweefvliegen in een status-quo zijn aanbeland gelden misschien wel tijdelijk voor het wedstrijdvliegen, maar op basis van deze beperkte vergelijking met de Charronprestaties van vorig jaar kan men stellen dat meer overland gevlogen wordt door meer piloten. Het kan niet anders dan dat dit uiteindelijk zal resulteren in een grotere deelname aan de competitie op regionale en zelfs nationale wedstrijden. Er is dus hoop voor de toekomst.

(vervolg op blz. 8)

RANGSCHIKKING OR - KLASSE

	NAAM	PROEF1	PROEF2	PROEF3	CLUB	PUNTEN
1	.PEETERS GASTON	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	DAC	7022.0
2	.JANSSENS PAUL	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	ACK	6755.5
3	.TAEYMANS STAN	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KAC	6155.5
4	.BUKENBERGS EMIEL	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI+OPT	ACK	5688.1
5	.PEETERS KOEN	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	DAC	5671.1
6	.TIMMERMAN VITAL	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	LV	5563.6
7	.KENNES AD	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KAC	4790.0
8	.BONGAERTS E	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACK	4686.9
9	.HUYBRECKX MARC	DRFAI	DRFAI	GO	ACK	4632.3
10	.SNELS ANDRE	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	KAC	4554.5
11	.BEERTS LUC	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI+OPT	DAC	4542.9
12	.VAN DAM KRIS	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	AZM	3931.7
13	.BOON PEDRO	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	DAC	3758.7
14	.GOVAERTS WILLY	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT		ACK	3703.1
15	.LENS THEO	DRFAI+OPT	DRFAI		DAC	3589.6
16	.VAN ROOY JAN	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	KAC	3322.0
17	.BROOS PATRICK	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	DAC	3306.7
18	.VAN GAEL PETER	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KAC	3090.2
19	.ROGGEMAN DIRK	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	DRFAI	KFC	2876.8
20	.VAN DER SPIEGEL PAUL	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	DAC	2770.3
21	.WOUTERS PETER	DRFAI	DRFAI		KAC	2019.6
22	.VANDERVEKEN STEPHANE	GO	GO	GO +OPT	KFC	2001.5
23	.HUYBRECKX EDDY	GO	GO	GO	ACK	1739.7
24	.WINTHORST PAUL	DRFAI	DU		KAC	1635.9
25	.VANDEN BOSSCHE HANS	DRFAI	DRFAI		ZAC	1308.6
26	.GOVERS JOHNNY	DRFAI+OPT			ACK	1228.9
27	.DE KOK HANS	DRFAI			ACK	1042.1
28	.DAEMS JEF	GO +OPT			ACK	736.0
29	.DEWISPELAERE FRANK	DRFAI			KFC	694.4
30	.VAN BALLAERT AUGUST	DRFAI			KAC	583.3
31	.DE MEY	GO	HW		ACK	550.5
32	.BURM CHRISTINE	DRFAI			DAC	537.9

RANGSCHIKKING S - KLASSE

	NAAM	PROEF1	PROEF2	PROEF3	CLUB	PUNTEN
1	.HUYBRECHX GERT	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	ACK	6010.3
2	.GOMERS MARC	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	5775.6
3	.JENNEN RIK	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	ACK	5773.6
4	.REYNDERS WIM	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	AZM	5517.6
5	.DE CONINCK EDDY	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KAC	5508.0
6	.SCHOETERS JO	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	ACK	5485.9
7	.EVENS KEN	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ALB	5238.4
8	.VAN BAELEN LOUIS	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	ACK	5137.2
9	.GEENEN WALTER	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	KAC	4985.4
10	.GEUENS FERDINAND	DRFAI	DRFAI+OPT	GO	ACK	4333.7
11	.HAEFERS JOS	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	ACK	4019.1
12	.GOOSSENS GUSTAAF	DRFAI	DRFAI	DRFAI	LV	3696.0
13	.VAN DONINCK RENE	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACK	3677.4
14	.DE WACHTER EMIEL	DRFAI	GO	GO	ACK	3625.8
15	.PAREDIS RENE	DRFAI	DRFAI	DRFAI	LV	3609.6
16	.VAN CAMP LUC	DRFAI	DRFAI+OPT	GO	KAC	3552.0
17	.VAN DEN BORNE PAUL	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	KAC	3480.0
18	.DEKONINCK JOZEF	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACK	3356.9
19	.DAMMEN STEFAAN	DRFAI+OPT	DRFAI	GO	ACK	3338.1
20	.VAN VLERKEN E	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI+OPT	ACK	3318.4
21	.BAEYENS TIM	DRFAI	DRFAI+OPT		ACK	3058.0
22	.LOUW EMIEL	DRFAI	DRFAI		DAC	2880.0
23	.VAN MULDERS JOS	DRFAI	DRFAI	DRFAI	LV	2780.3
24	.VRANCKEN LUDO	GO	DRFAI	DRFAI	DAC	2778.7
25	.MERTENS HUGO	DRFAI	GO	DRFAI	ALB	2603.5
26	.HUYSMANS R	DRFAI+OPT	DRFAI		ACK	2599.0
27	.SCHEPENS WALTER	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	ACK	2572.0
28	.VAN PEE GUY	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ALB	2560.1
29	.ABRAHAMS WALTER	DRFAI	GO	GO	ALB	2375.0
30	.VAN AUTREVE FRANZ	DRFAI+OPT	GO	GO	KFC	2371.3
31	.CHARLTON MALCOLM	GO	DRFAI	DRFAI	DAC	2358.4
32	.HEYLEN FRED	DRFAI	GO +OPT		ACK	2330.0
33	.VAN BAELEN CHRIS	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	DAC	2325.0
34	.JANSSENS WIL	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI+OPT	ALB	2284.7
35	.JENNEN RUDY	DRFAI+OPT			ACK	2175.6
36	.SNOEKX MARCEL	DRFAI	DRFAI	GO	ALB	2147.5
37	.LENDERS DANNY	GO	DRFAI	DRFAI	KAC	2009.7
38	.VAN DINGENEN PAUL	GO	DRFAI	GO	ACK	1917.5
39	.VERSTAPPEN BERT	DRFAI	DRFAI		DAC	1847.0
40	.VAN POUCKE DANNY	GO	DRFAI	HW	DAC	1834.7
41	.SIEKER J	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	DAC	1739.7
42	.SPEETJENS JAN	DRFAI	GO	DU	ALB	1706.0
43	.TOURNEL LUDO	DRFAI	GO	DRFAI	ALB	1628.1
44	.VERSTREKEN VICO	GO	DU	DU	ACK	1594.0
45	.BRAET F	DRFAI			DAC	1483.2
46	.DE WINTER DANNY	DRFAI	HW	DRFAI	VZP	1325.1
47	.NOTE HENRI	DRFAI	HW	DRFAI	VZP	1321.8
48	.HUIZENGA KOEN	GO	DRFAI		KFC	1293.0
49	.VANDENBERGHE JAN	GO			ZAC	1200.0
50	.STINCKENS PIET	DRFAI			LV	1080.0
51	.NAVEAU P	DRFAI			ACK	1080.0
52	.DETAVERNIER GUSTAAF	DRFAI			ZAC	1000.6
53	.DECOCK PETER	DRFAI			ZAC	952.9
54	.GOVERS PATRICK	DRFAI+OPT			ACK	869.4
55	.VAN DONINCK DIRK	DRFAI+OPT			ACK	824.4
56	.VANDEKERKHOVE DANNY	DRFAI			KFC	624.1
57	.DRIESEN RICHARD	DRFAI			DAC	618.0
58	.KINET LUC	GO			ALB	612.0
59	.ULENAERS PETER	GO			ALB	600.0

RANGSCHIKKING C - KLASSE

	NAAM	PROEF1	PROEF2	PROEF3	CLUB	PUNTEN
1	.DE BLOCK(BEAKER) JOHAN	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACK	4633.1
2	.SAS JAN	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACK	4046.6
3	.THEUNIS PATRICK	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	ACK	3031.5
4	.PEETERS STEVEN	GD	DRFAI	DRFAI+OPT	DAC	2811.9
5	.MEYERS YVO	DRFAI	DRFAI	GO	ALB	2600.6
6	.DE BUSSER HUBERT	DRFAI	DRFAI+OPT		ACK	2566.3
7	.HOEFNAGELS AUGUST	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KAC	2381.9
8	.ERDREICH YVES	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KFC	2248.0
9	.JACQUES WILLY	DRFAI	DU	DU	LV	2179.6
10	.VAN DE PLAS JEAN	DRFAI	DRFAI		ACK	2139.1
11	.PICCART GUY	DRFAI	DRFAI	DU	ALB	1920.6
12	.ROELANDT PIETER	DRFAI	DRFAI	DU	VZP	1848.2
13	.MARTIN PHILIPPE	GO	GO	GO	ZAC	1792.1
14	.STINCKENS MATHIEU	DRFAI	DU	DU	LV	1758.8
15	.PEETERS GUIDO	DRFAI	DRFAI		ACK	1672.4
16	.VAN DEN EYNDE FIL.	DRFAI	DU	DU	ACK	1420.7
17	.DE MAEGT M	GO	DRFAI	DU	DAC	1222.1
18	.VERHEYEN DANNY	DRFAI+OPT	DRFAI		ALB	1215.0
19	.STEENSELS RINA	GO	DU	DU	LV	1016.5
20	.JOHANNES ROEL	DRFAI	DU	D	DAC	970.7
21	.APPELTANS PETER	DRFAI	DU	DU	ALB	961.5
22	.DE SCHRIJVER KRIS	DRFAI	DU	DU	VZP	959.2
23	.VAN HOUTTE HERMAN	DU	DU	DU	ZAC	942.0
24	.MESENS J	DU	HW	HW	DAC	928.0
25	.BLOCKX G	DU	DU	DU	DAC	924.0
26	.KNEUTS P	HW	DU	DU	DAC	897.8
27	.BOEVE E	DU	DU	HW	DAC	869.9
28	.GIELEN JOS	DU	DU	DU	ACK	856.0
29	.THIJS JAN	DU	DU	DU	LV	855.0
30	.VAN BRUSSEL PAUL	DU	DU	DU	ALB	834.0
31	.MEEUSSEN JEF	DU	DU	DU	KAC	832.0
32	.DECORTE NOEL	DU	DU	DU	ZAC	830.0
33	.DECORTE MICHIEL	DU	DU	DU	ZAC	830.0
34	.VAN YPER MARNIX	DU	DU	DU	VZP	824.0
35	.METTEN JOHAN	DU	HW	DU	ALB	800.2
36	.MARIEN JOHAN	DU	DU	DU	ACK	789.0
37	.DEMUNTER H	DU	HW	DU	DAC	780.2
38	.TERCLAVERS J	DU	DU	DU	DAC	770.0
39	.GEENEN TOM	DU	DU	DU	KAC	764.0
40	.DE BRAUWER RENE	DU	DU	ZZ	DAC	759.1
41	.JEANDARME ERIC	DU	DU	DU	ALB	731.0
42	.COMYN CHRISTOPHE	DU	DU	DU	ZAC	720.0
43	.STANDAERT HANS	GO	HW	HW	KFC	717.9
44	.KOPPEN PAUL	DU	D	DU	ACK	709.2
45	.VAN CALSTER A	DU	DU	DU	DAC	707.0
46	.VERHEYEN LOUIS	DU	DU	DU	KAC	702.0
47	.VAN CAPPEL CHRIS	DU	DU	DU	ZAC	682.0
48	.VERHOEVEN PETER	DRFAI	DU		ACK	646.0
49	.BAERTS MICHEL	DU	DU	DU	ALB	641.0
50	.MAES ROLAND	DU	DU	DU	KFC	640.0
51	.LEGASSE JOOST	DU	DU	DU	VZP	640.0
52	.SCHERBER JAN	DU	DU	DU	ALB	624.0
53	.VAN GUYSSE WILLY	DU	DU	DU	ALB	613.0
54	.VANDAMME WILLY	DU	DU		ALB	589.0
55	.COOLS EDDY	DU	DU	DU	KAC	588.0
56	.DESPESEL LUC	DU	DU	DU	KFC	574.0
57	.VAN ROOY KOEN	DU	DU	DU	KAC	572.0
58	.MECHANT BENNY	DU	DU	DU	VZP	540.0
59	.KNEVELS LUC	DU	DU	DU	LV	538.0
60	.HOEFNAGELS STEFAAN	DU	DU	DU	KAC	535.0
61	.JAMBON PETER	DU	DU	DU	LV	528.0
62	.HEYVAERT P	DU	DU	DU	DAC	521.0
63	.PEETERS LUDO	DU	DU	DU	ZAC	518.0
64	.MEERTS FILIP	DU	DU	DU	KAC	511.0
65	.MATTHIJSSEN MICHAEL	DU	DU	DU	VZP	509.0
66	.VAN HIMBEECK CARL	DU	DU	DU	VZP	505.0

RANGSCHIKKING T - KLASSE

	NAAM	PROEF1	PROEF2	PROEF3	CLUB	PUNTEN
1	.PEETERS KOEN	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	5261.1
2	.PEETERS GASTON	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	DAC	4909.8
3	.LIEVENS JOHAN	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	VZP	4904.0
4	.GOVERS PATRICK	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACK	3629.2
5	.BROOS PATRICK	DRFAI+OPT	DRFAI	DU	DAC	2934.6
6	.BUKENBERGS EMIEL	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT		ACK	2803.3
7	.EVENS KEN	DRFAI	DRFAI+OPT	DU	ALB	2778.5
8	.BRAET F	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	2432.2
9	.REYNDERS WIM	DRFAI	DRFAI		AZM	2408.1
10	.BEERTS LUC	DRFAI	DRFAI		DAC	2289.8
11	.LOUW EMIEL	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	2010.7
12	.SOMERS MARC	DRFAI	DRFAI	DU	DAC	1986.2
13	.LOBBENS ROBERT	DRFAI	GO	HW	KFC	1951.0
14	.VAN DAM KRIS	DRFAI			AZM	1842.9
15	.VERSTAPPEN BERT	DRFAI	DRFAI	DU	DAC	1764.0
16	.CLAEYS LEON	DRFAI+OPT	GO	GO	VZP	1632.4
17	.HOIRELBEKE HUGO	DRFAI	DRFAI	DU	LV	1608.1
18	.LENS THEO	DRFAI+OPT	DU	DU	DAC	1389.4
19	.HUYBRECKX MARC	DRFAI			ACK	1383.7
20	.PEETERS STEVEN	DRFAI	DRFAI	DU	DAC	1377.1
21	.GEUENS FERDINAND	DRFAI			ACK	1287.5
22	.VERGAUWEN R	DRFAI			ACK	1061.0
23	.DE WACHTER EMIEL	DRFAI			ACK	985.0
24	.DIERICK MICHEL	GO	HW	DRFAI	KFC	932.4
25	.BAEYENS TIM	CC			ACK	915.1
26	.TASSENT GILBERT	HW	HW	DU	KFC	864.8
27	.CALLEWAERT GEERT	CC +OPT	DU	DU	ALB	790.4
28	.VAN HOUTTE JACKY	GO			ALB	637.5
29	.ABRAHAMS WALTER	DRFAI+OPT	DU		ALB	627.4
30	.DE BLOCK(BEAKER) JOHAN	GO			ACK	528.0

RANGSCHIKKING M - KLASSE

	NAAM	PROEF1	PROEF2	PROEF3	CLUB	PUNTEN
1	.VAN DINGENEN PAUL	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACK	4630.4

CLUB RANGSCHIKKING

	CLUB	PUNTEN	AANTAL PILOTEN	GEM/PILOOT
1	.ACK	137592.5	51	2697.89
2	.DAC	93356.1	40	2333.90
3	.KAC	52572.0	21	2503.43
4	.ALB	38119.0	25	1524.76
5	.LV	25213.5	12	2101.13
6	.KFC	17789.2	13	1368.40
7	.VZP	15008.7	11	1364.43
8	.AZM	13700.3	4	3425.08
9	.ZAC	10776.2	11	979.65
10	.ZKB	0.0	0	
11	.LUAC	0.0	0	
12	.GAC	0.0	0	
13	.ACB	0.0	0	
14	.GNAF	0.0	0	

De intrede van de informatica heeft ook hier haar goede diensten bewezen. Hierdoor is het mogelijk geworden de elk jaar groeiende berg Charronproeven op 3 dagen tijd te controleren. Hierbij wens ik mijn vrienden commissieleden Dirk Roggeman van K.F.C., Freddy Heylen van A.C.K. en Patrick Albert van L.V. hartelijk te danken voor hun enthousiaste medewerking.

De commissie gaat er van uit dat via de Charroncompetitie de piloot in de mogelijkheid gesteld moet worden om op een ontspannen manier en volgens eigen tempo en oordeel zijn niveau te kunnen meten met dat van collega's verspreid over het gehele Vlaamse landsgedeelte.

Hoewel de commissie de deelnemende piloten geenszins wil ontmoedigen, maar daarentegen wil stimuleren tot meer en betere deelname aan de Charroncompetitie, voelen we ons in sommige gevallen verplicht spijtige beslissingen te nemen en proeven te corrigeren of af te keuren. Er wordt immers vastgesteld dat het actuele reglement door sommigen nog niet voldoende is gekend, wat een minimale doch absolute voorwaarde is tot deelname.

Een overzicht van de aangebrachte correcties op de proeven van 1992.

barogram niet ondertekend	7
ontbreken handtekening op foto	1
ontbrekende foto op film (*)	7
foutieve toepassing regels Optimax	5
ontbreken schets/getuigen bij buitenlanding	1
ontbreken handtekening sportcommissaris	1
ontbreken handtekening op achterzijde formulier	1
ten onrechte aangerekende afstand	4
verkeerd puntentarief toegepast	1
geen vleugeltip op foto	2
onnauwkeurige keerpuntenopgave	1
geen keerpuntkopieën buitenland	3
geknipte film	2
foutieve of geen handicap verrekend	4
afgekeurde proef = geen barogram	4
= geen film	2

(*) hierbij gaat het nooit over de keerpuntfoto's zelf

Deze correcties en hun eventuele sancties werden aangebracht op de achterzijde van de Standaardformulier van de betreffende proeven. Hierdoor krijgt de piloot feed-back om een volgende maal fouten te vermijden.
Er werden 6 proeven afgekeurd bij gebrek aan bewijsstukken en van 1 piloot werden alle proeven verworpen omwille van fraude.

De Charroncommissie was verheugd te kunnen vaststellen dat de ingediende proeven steeds beter door de piloten worden ingevuld. De vernieuwingen in het Charronreglement van 1992 werden, ondanks de overgangsverschijnselen, door de meeste piloten goed opgevolgd. Dit is voor een belangrijk deel te danken aan de inzet van de verantwoordelijke sportcommissarissen van de verschillende Clubs en de deelnemende piloten zelf. Hiervoor onze dank.

Rest ons nog iedereen een beloftevol seizoen '93 toe te wensen met nog betere, mooiere en langere vluchten.

Happy Landings !

Eddy De Coninck

NATIONALE SELECTIE TOPPILOTEN

Tijdens de beheerraadsvergadering van de Belgische Zweefvliegfederatie in september, werd de nationale selectie bekend gemaakt. Deze rangschikking is steeds gebaseerd op de resultaten die de piloten behaalden tijdens twee opeenvolgende nationale kampioenschappen, waarbij het eerste kampioenschap voor 30% wordt gewaardeerd en het tweede voor 70%.

Voor mogelijke deelname aan de wereldkampioenschappen dient men minstens 70% van de punten van de eerste te behalen.

Voor de W.K. '93 die in Zweden plaats vinden, werden de volgende piloten geklasseerd:

		1990	1992	Totaal
1	Paul BOURGARD	30,00	70,00	100,00
2	Eddy HUYBRECKX	29,71	68,05	97,76
3	Paul JANSSENS	25,30	70,00	95,30
4	Gert HUYBRECKX +	26,59	67,75	94,18
5	Yves JEANMOTTE	29,08	63,82	92,90
6	Patrick STOUFFS	30,00	60,30	90,30
7	Baudouin LITT	20,64	57,02	77,66
8	Bruno PIERAERTS	21,53	45,22	71,98
9	José JAIME	25,24	45,22	70,46

ACHTSTE INTERNATIONAAL EUROPEES ZWEEFVLIEGKAMPIOENSCHAP VOOR DAMES 1993

De Aeroclub van de Tsjechische en Slowaakse Federale Republiek organiseert deze wedstrijd en zou ze graag als Eerste Wereldkampioenschap Zweefvliegen voor Dames door de IGC laten erkennen, indien voldoende overzeese teams aanwezig zijn.

De wedstrijd zal plaats hebben op het vliegveld van HOSÍN, bij CESKÉ BUDEJOVICE, in het zuidwesten van Tsjechoslowakije. De wedstrijdzone is het zuidelijke deel van Bohemen, met lage heuvels en bossen, goede thermiek en gemakkelijke navigatie. Oefenweek van 19.7 tot 25.7.93, wedstrijd van **26.7 tot 8.8.93.**

Er wordt gevlogen in twee klassen: standaard en ren. Een team bestaat uit maximaal 3 titularissen en één reserve per klasse. Het maximaal aantal deelnemers per klasse is 50.

Voorlopige inschrijving moet gebeuren voor 31 januari 1993, definitieve inschrijving voor 31 maart 1993. Het inschrijvingsgeld is USD 700 per toestel, inclusief luchtvaartkaarten, wegenkaarten, buitenlandingsformulieren, keerpuntencatalogus, films, sleepkabels, administratieve onkosten. Sleeps tot 600m kosten USD 30. Camping, hotel, slaapzaal, maaltijden kunnen via de organisatoren geregeld worden.

Wie een zweefvliegtuig wenst te charteren kan zich wenden tot:
Herrn Rainer WIENZEK
Herminenstr. 21
D-3062 BUECKERBURG
DUITSLAND
Tel: 05722-25452 (thuis),
of -26326 of -21010 (werk)
Fax: 05722-25250

Alle toestellen moeten verzekerd zijn voor schade aan derden voor een bedrag van minimum USD 500.000, met attest in het Engels.

Correspondentieadres:
AEROCLUB OF CZECH AND SLOVAK
FEDERAL REPUBLIC
Na Strži 9
146 00 Prague 4
Tsjechoslowakije
Tel: 42-2-762457
Fax: 42-2-761833

TECHNISCHE CONTROLE

Zoals u misschien reeds hebt vernomen, zijn er enkele wijzigingen aan het technisch reglement aangebracht.

Begin dit jaar werd het huidige systeem geëvalueerd door de heren A. Van den Borne en J. Vander Zypen, de coördinators van de technische controle van respectievelijk LVZC en FCFVV.
Hieruit bleek dat het systeem tot hiertoe goed heeft gefunctioneerd, maar dat enkele kleine aanpassingen wenselijk waren.

De gewenste wijzigingen werden binnen de B.Z.F. klaargemaakt. Op 9 september ll. bekrachtigde de K.B.A.C. deze voorgestelde aanpassingen. Concreet werd het huidige controleplan voorzien van een standaard gewichts- en zwaartepuntrapport en werden de nodige schikkingen getroffen voor de "turbo's" of niet zelfstartende zweefvliegtuigen met hulpmotor.

De bevoegdheid van Technisch Controleur werd gekoppeld aan een (hernieuwbare) termijn van drie jaar. Nieuwe kandidaat-controleurs dienen voortaan een theoretische en praktische proef af te leggen.
Ofschoon steeds gestreefd wordt naar een minimale werkingskost, bleek na een kostenanalyse de noodzaak om de administratieve vergoeding die verbonden is aan een jaarinspectie, te verhogen tot 400,- Fr.
De eigenaars/aanvragers worden gevraagd om nog alleen de nieuwe aanvraagformulieren (blauw) te gebruiken en deze volledig in te vullen. De geactualiseerde technische kadernota werd gepubliceerd onder de hoofding TN 01/92 en ging in voege per 1 oktober ll.
Alle documentatie betreffende de technische controle werd gebundeld in de "Documentatiemap voor Technische Controle" en is in het bezit van elke controleur en van de administratieve coördinator van elke club.

AANTREKKELIJK GEPRIJSD PLASTIC

S.Z.D.-51 JUNIOR

Overgangstrainer
Glijhoek: 1:35
Zonder instrumenten
USD 21.500,- (ex. works)

S.Z.D.-48-3 JANTAR STANDARD 3

Standaardklasse
Glijhoek: 1:40
Zonder instrumenten
USD 20.000,- (tijdelijk) (ex-works)

S.Z.D.-55-1

Een 'high-performance' standaardklasser
met 'discusvleugel'.
Tweede op wereldkampioenschappen 1991.
Glijhoek: 1:44
Zonder instrumenten
USD 35.200,- (ex-works)

S.Z.D.-50-3 PUCHACZ

GVK-lestoestel. Uitermate geschikt voor zowel de basis- als de voortgezette opleiding
Glijhoek: 1:30
Zonder instrumenten
USD 33.600,- (ex-works)

De prijzen zijn richtprijzen en kunnen tussentijds wijzigen.

AANTREKKELIJKE FACTOREN

- Lage prijzen
- Korte leveringstijd
- Goede kwaliteit
- Goede vliegeigenschappen
- Moderne ontwerpen
- Gemakkelijk zelf op te halen

C . A . S .

Cor Air-Service
P.Z.L.-vertegenwoordiging België
Watervlietseweg 1
4515 SC IJZENDIJKE (Nederland)
Tel.: 01176-1506 / 01150-12734
Fax: 01150-95907

LEVENSDUUR VEILIGHEIDSRIEMEN

Hoewel iedere eigenaar/houder kwalitatief natuurlijk altijd al overtuigd was van het nut van goede veiligheidsriemen, viel de kwantitatieve eis van maximaal twaalf jaar die nu bij BVL-verlengingen aangehouden wordt, een aantal van ons rauw op het dak. "Ze zien er nog prima uit en ik heb ze net gewassen" was vaak het commentaar. Daarom volgen hier de kwalitatieve en de kwantitatieve achtergronden en gebruikservaringen die de twaalf jaar onderbouwen.

JAR 22

De Joint Airworthness Requirements (JAR 22), de internationale geharmoniseerde eisen gesteld aan zweefvliegtuigen, schrijven voor dat het gehele harnas (bevestigingsriemen, beslagen, riemen) een verticale belasting van 9 G en een horizontale belasting van 4.5 G moeten kunnen doorstaan. Bij een vliegergewicht van 100 kg dus al gauw een ton! Omdat zulke belastingen door het menselijk lichaam, mits gunstig ingeleid (riemen strak, geen versterkte belasting op wervelkolom door te lage plaatsing van schouderriembevestiging) redelijk goed doorstaan worden, zouden de riemen de zwakste schakel in de keten kunnen zijn. Verhoging naar 25 G is dan ook in discussie voor de JAR 22.

Mechanische slijtage

De randen van de riemen worden bij piekbelasting het sterkst belast (krachtenverdeling over de andere strengen van de webbing, alleen naar het midden toe). En met name de randen beginnen tijdens het gebruik als eerste te rafelen, dus te verzwakken. Ook het afbladderen van scherpe chroomdeeltjes van de beslagen alsmede zandjes in de naden kunnen de riemen aanzienlijk verzwakken omdat individuele draadjes doorgesneden worden.

Chemische slijtage

Onvermijdelijke belagers van het synthetische materiaal van de riemen zijn (in volgorde van nadelige gevolgen): UV-licht, temperatuur, vocht en zuurstof uit de lucht). In "Australian Gliding" stonden recent wat praktijkgetallen van een elf jaar oude set Gradinger riemen uit een ASK 13:

Schoudergordels resterende breuksterkte	
- links:	500 kg
- rechts:	550 kg

Buikgordels	
- links:	1428 kg
- rechts:	1122 kg

De originele breuksterkte van het materiaal is groter dan 2000 kg geweest!
De sterke teruggang in breuksterkte van de schouderriemen onderstreept de negatieve invloed van UV-licht.
Tot de vermijdbare belagers op de sterkte moeten verder berekend worden: vuil, zout, roest en *vooral* vet/olie. Een wasbeurt met milde zeep (en goed spoelen en drogen) zou niet misstaan op de checklisten van bijvoorbeeld D/BVL-inspecties.

Samenvattend is de twaalfjaars termijn een rationeel gekozen veiligheidsmaatregel. Ook al schrijft uw onderhoudsboek niet als vaste regel een maximum termijn van twaalf jaar

voor (bijvoorbeeld PIK 20!), schroom dan niet in de onderhoudscyclus de riemen wel op te nemen met een periode van twaalf jaar. Evenzo kan twaalf jaar veel te lang zijn bij overmatige slijtage (bijvoorbeeld lestoestellen) of als de riemen al eens overbelast zijn geweest vanwege een crash. Vervang dan de set compleet of laat de riemen overhaulen bij een erkend bedrijf. In den lande zijn goede ervaringen opgedaan met Flight Support Europe, Gradinger en Schleeman. Als de beslagen nog goed zijn, kost een overhaul ongeveer de helft van de nieuwprijs.
Adressen:
Flight Support Europe b.v., Putterstraat 38, 4901 BE Oosterhout.

Henk Kloen, secretaris CTZ

Uit: "Thermiek 92/4, okt.-nov. 1992"
(met akkoord van KNVvL)

ZWEEFVLIEGVARYA

* De voor 30 oktober j.l. aangekondigde nationale luchtvaartbeurs 'SILENT SKY' op het Nederlandse Nationale Zweefvlieg Centrum Terlet is afgelast wegens organisatorische omstandigheden. Het was niet meer mogelijk om dit tijdig in de luchtvaartbladen te vermelden. Echter volgend jaar gaat deze beurs zeker door en wel in de periode vrijdag 26 t/m zondag 28 maart 1993. De directie van het NZC wil alle 'groene luchtvaartsporten' hierbij betrekken t.w. zweefvliegen, zeilvliegen, modelvliegen, ultralichtvliegen, ballonvaren, parachutespringen, parapenten en vliegeren. Er komen stands voor handelaren in boeken, instrumenten, luchtvaart- benodigdheden enz. Ook komt er een markt voor gebruikte vliegtuigen. Tussendoor vinden demonstraties van de diverse (groene) luchtvaartsporten plaats.

* De Eindhovense Aero Club heeft iets nieuws bedacht voor 1993. In de maand juni wordt een ZWEEFVLIEGRACE over 2000 km georganiseerd met Eindhoven als startplaats en het vliegveld Nogaro als keerpunt, (ten noorden van Pau nabij de Pyreneeën). De wedstrijd duurt 9 dagen (inclusief 2 weekeinden) en volgt een route die niet over moeilijk bergland gaat. De lijn Eindhoven- Nogaro loopt langs Issoudun. Slechts maximaal 20 zweefvliegtuigen (geen motorzwevers) kunnen hieraan meedoen. Teamdeelname is mogelijk b.v. 2 vliegers voor een-zitter, 4 vliegers voor een tweezitter. Hoewel het definitieve wedstrijdreglement nog niet klaar is, kan men reeds informatie krijgen over deze interessante race bij: Martin Heesakkers te Riethoven(NL), telefoon 0031- (0)4902/41741.

* In Nederland worden (motor)zweefvliegtuigen in het Rijksluchtvaartregister ingeschreven met 3 cijfers. Omdat de PH- 999 in het begin van volgend jaar al in zicht zal komen, heeft het Ministerie van Verkeer & Waterstaat een nieuwe regeling vastgesteld, waardoor de RLD nu met 4 cijfers mag gaan werken. De PH-1000 kan dus komen! De verwachting is ongeveer juni/juli 1993. Wie de gelukkige zal zijn is nog niet bekend, maar dat is afhankelijk van de aanschafsnelheid van nieuwe zweefvliegtuigen. Betrokkenen houden dit nauwlettend in de gaten! In genoemde regeling is ook vermeld dat in zweefvliegtuigen en ULV's, die na 1 september 1992 werden ingeschreven, een vuurvast identificatieplaatje moet zijn bevestigd.

* Een merkwaardig wetsvoorstel werd begin 1992 ingediend bij het Belgisch Parlement door de heren Van Dienderen en Winkel. Het voorstel hield in: A. een verbod op het inrichten van civiele of militaire luchtvaartshows; B. een verbod voor de Belgische Luchtmacht om deel te nemen aan buitenlandse luchtvaartshows; C. een verbod om op lage hoogte boven bewoonde gebieden van het Rijk te vliegen. Hoewel dit ingediende wetsvoorstel (tot voor kort) nog niet was opgenomen ter bespreking bij de betrokken Parlements Commissie, zal de KBAC dit voorstel toch nauwkeurig blijven volgen. Tegen een dergelijk wetsvoorstel moeten luchtvaartliefhebbers en -gebruikers ten spoedigste stelling nemen om erger te voorkomen.

* De officiële uitnodigingen voor de 23e WK Zweefvliegen in het Zweedse Borlänge (12-27 juni 1993) zijn aan de N.A.C.'s verzonden. De nationale ploegen moesten voor 1 december 1992 worden opgegeven. De Zweden zijn volop bezig met de organisatie. Een geruststellend bericht mag worden vermeld. De prijs van het bier in Borlänge zal worden verlaagd tijdens de WK'93. Het wordt niet goedkoper, maar minder duur!

* Ook voor filatelisten is er een goed bericht. De Zweedse Post zal een speciale 'zweefvliegpostzegel' uitgeven ten tijde van de WK'93. Of er een zweefpostvlucht zal worden gemaakt is nog niet bekend.

* Postzegels met afbeeldingen van zweefvliegtuigen zijn in West- Europa in zeer beperkte mate verschenen, (volgens verzamelaar Ary Ceelen). België moet hierbij echter met ere worden genoemd, want in 1951 werd ter gelegenheid van het vijftigjarig jubileum van de Koninklijke Belgische Aero Club een postzegel uitgegeven met een mooie afbeelding van de Franse AIR-100, toen een prestatiezwever, nu een oldtimer.

* Van de ontworpen zweefvliegtuigen voor de Wereldklasse zijn er in oktober 1992 een vijftal beproefd op het Westfaalse vliegveld Oerlinghausen. Het waren types uit Rusland (Russia-2), Polen (PZL-51-2 en PW-5), Tsjechië (L-33 Solo) en Italië (Velino). Er is nog geen beslissing bekend, maar verwacht wordt dat de IGC eind 1992 bekend zal maken of er al of niet een prijswinnend type is. Of er een Wereldklasse zal komen...?

* In het Amerikaanse zweefvliegblad 'Soaring' verscheen onlangs een testrapport betreffende 'Metingen van de Ventus A en C met en zonder Masak-winglets' van Richard Johnson. Op vier pagina's en met acht polaires toonde deze bekende deskundige zijn meetresultaten. Deze winglets zijn ontworpen door Peter Masak uit Houston. Verschillende voor- en nadelen zijn in dit rapport vermeld.

ZWEEFVLIEGTUIG INFO

LS 7 opsteektippen

De firma Rolladen-Schneider (LS-typen) maakt de zweefvliegers- wereld attent op de winglets voor de LS 7. Constructeur Lemke heeft deze opsteektippen gemaakt ter verbetering van de vliegprestaties bij het cirkelen. Als gunstig neveneffect constateerde men ook een grotere richtingsstabiliteit. Op de laatste Duitse en Europese kampioenschappen waaraan een zevental LS 7WL toestellen deelnamen, bleek men zeer verrast te zijn over het gunstige effect van deze opsteektippen. De tippen zijn inmiddels in productie en kunnen door liefhebbers worden besteld bij de fabrikant. (tel. Rolladen-Schneider(0)6103/4126).

Een nieuwtje is er ook nog! Men gaat een LS motorzwever bouwen op basis van het concept der LS 6C, maar met een vleugelwijdte

van 18 meter. De rompbreedte wordt iets ruimer want de geluidsarme in/uitklapmotor moet er goed in passen. Welk motortype hiervoor zal worden gebruikt is niet bekend. De ontwikkelingen staan nog in de beginfase.

LAK-15 Renklasser

Nieuws uit Litouwen. PKB Sportine Aviacya, waar de LAK zweefvliegtuigen worden gemaakt, heeft een nieuw toestel ontworpen voor de 15m klasse. Deze LAK-17 zou in juli j.l. reeds hebben proefgevlogen. De nieuwe renklasser heeft een vleugeloppervlak van 8.15 m2. De vleugelslankheid is 27.6 en dus ongeveer gelijk aan de Poolse SZD-56 die 27.5 heeft. De vleugelbelasting varieert van 30 tot 45 kg/m2 en als 'finesse' wordt 45 opgegeven. Het leeggewicht bedraagt 175 kg. Opsteektippen zijn erbij te leveren die de spanwijdte vergroten tot 17 meter. Bij het Service Center Terlet (tel. (0)85/431251), de vertegenwoordiger voor de Benelux van de LAK-zweefvliegtuigen-fabriek, was nog geen nader nieuws over de LAK-17 ontvangen. Men heeft op Terlet alleen de LAK-12 Openklasser ter beschikking voor proefvluchten. Zodra de LAK-17 voor demonstratie naar Terlet komt, volgt een nader bericht.

De LAK-12 'in de aanbieding' op Terlet. (foto Aeropress)

SWIFT-S1 acro

Het Pools-Zwitserse acro zweefvliegtuig 'Swift-S1' is weer in het nieuws. Een aantal verbeteringen werden aangebracht in verband met de eisen van JAR 22 Cat.A (Aerobatic). In augustus 1992 werd voor de Swift-S1 door de Poolse Luchtvaartdienst het luchtwaardigheidsdocument afgegeven. Intussen is het Duitse luchtvaarttechnisch bedrijf Guntert + Kohlmetz GmbH, (gevestigd in Bruchsal waar ook de fa. Glaser-Dirks is), algemeen vertegenwoordiger geworden voor deze Swift-S1 voor Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en de Benelux. Directeur Dipl.-Ing. Alwin Guntert is zelf een bekend acro-wedstrijdvlieger.

Met een toelaatbare belasting van +10/-7.5 g, een topsnelheid van 287 km/u en een manoeuvreersnelheid van 235 km/u is dit moderne, robuuste toestel een acrovliegtuig voor het hogeschool werk. Een komplete rol kan men ermee binnen 4 seconden vliegen. Echter ook voor de aankomende kunstvlieger is het toestel geschikt. De serieproductie is op gang gekomen en reeds 20 toestellen werden verkocht. Bij een productiviteit van 1 toestel per maand ligt de levertijd op ca. 1 jaar. De verkoopprijs is wat hoger geworden en ligt momenteel op US 51.500.- af fabriek Polen.

Bij de WK acro 1993 op vliegveld Venlo zullen de deelnemers uit Polen, Hongarije, Italie, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en USA op de Swift-S1 starten. Topkunstvliegers uit deze landen hebben zich in september 1992 geklasseerd tijdens de Zwitserse Nationale kampioenschappen Kunstvliegen, voor deelname aan de WK '93 in Venlo. Hoewel er in Nederland een opleiding bestaat voor kunstzweefvliegen, is er nog steeds geen officieel nationaal team. Misschien zouden er eens Nationale Benelux kunstvlieg-

wedstrijden georganiseerd kunnen worden om tot kernploegen te komen voor uitzending naar WK's.

Ary Ceelen

De eerste Swift-S1 in de werkplaats bij Guntert+Kohlmetz ter na-controle en kleurafwerking naar wens van de klant. (bedrijfsfoto)

van 200 tot 480 km. De keerpunten lagen meestal in het Zwartewoud en op de Schwäbische Alb. Winnaar in de Standaardklasse werd Hans Fitterer (Discus) met 3620 punten, gevolgd door Gerhard Renner (Discus T) met 3526 punten. 3e Kurt Sautter (Discus T) met 3477 punten en 4e Bernd Gauger (LS 7) met 3386 punten. Als 5e eindigde Bert Schmelzer (LS 4) met 3323 punten. Stefan Damme (LS 1f) had pech en kwam in de Standaardklasse niet verder dan een 26e plaats met 2735 punten.

AC

NAGEKOMEN WEDSTRIJDBERICHT:

25e Klippeneckwedstrijd

Een mooie 5e plaats behaalde Bert Schmelzer (LSV Viersen, Keiheuvel) tijdens de 25e Klippeneckwedstrijd. ACK-er Stefan Damme moest met een 26e plaats genoegen nemen. In juli j.l. werd deze jubileumwedstrijd gehouden op het hoogstgelegen zweefvliegveld in West-Duitsland, Klippeneck in Baden-Württemberg. Totaal namen 80 equipes deel. Openklasse 17, 15m klasse 14, Standaardklasse 36 en Tweezittersklasse 12. Zelfs met de bekende meteoroloog Manfred Kreipl als sportleider was het weer niet te beïnvloeden en bleef het wisselvallig en tevens ongunstig voor de ophalers. Toch telde men nog 8 wedstrijddagen, waarop afstanden in veelhoeken opgedragen werden

aerokurier
Die grobe deutsche Luftfahrtzeitschrift

Een abonnement op dit dikke luchtvaardblad, waarin veel actuele informatie over de zweefvliegsport, kost voor 1993; 2050 Bfr. per jaar (12 nummers).

Opgeven bij: AEROPRESS
P. Stockmanslaan 53
5652 RB Eindhoven,
Tel.: 040-512484

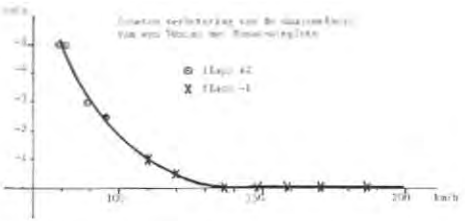
Advertenties voor de aerokurier kunt u ook via AEROPRESS opgeven.

WINGLETS VOOR DE VENTUS

Sedert de studies van Dr Whitcomb voor de NASA in het begin van de jaren '70 weet men dat de zgn. winglets, verticale vlakken aan de vleugeltippen, bij lage snelheden duidelijke voordelen bieden: bij hoge liftcoëfficiënten verminderen zij duidelijk de weerstand en verbeteren zij de werking van de rolroeren, doordat zij de tipwervels naar buiten verplaatsen.

Maar deze voordelen gaan gepaard met een hogere weerstand bij grotere snelheden, gezien het grotere vleugeloppervlak. Men moet dus het gunstigste compromis zoeken, afhankelijk van de afmetingen, het profiel, de vorm, de positie t.o.v. de vleugel, enz. Heel wat pogingen, o.a. van de Duitse Akafliegs en van Centrair, brachten niet de verhoopte resultaten.

Onlangs heeft een Canadees ingenieur, Peter Masak, het probleem aangepakt. Na lange studies en veel experimenteren ontwierp hij aangepaste winglets voor diverse zweefvliegtuigen: ASW 20, Nimbus 3, DG 600, Discus, Ventus. Daarbij beloofde hij een merkbare verbetering van de prestaties bij lage snelheid, zonder verslechtering van de prestaties bij het doorsteken. En ditmaal lijken die beweringen bewaarheid door de praktijk op het hoogste niveau.



Vorig jaar waren op de Wereldkampioenschappen te Uvalde 10 zwevers uitgerust met Masak-winglets: een Nimbus 3, een ASW 20 en acht Ventussen. Op de dag met de hoogste gemiddelde snelheden waren 5 van deze Ventussen op kop in de renklasse. De Deen Jan Anderson behaalde zelfs de hoogste gemiddelde snelheid van het kampioenschap, alle klassen inclusief, met 156,6 km/h over 619 km. Bij de US-Nationals in Hobbs had de Duitser Reinhard Schramme de vorige maand het wereldrecord over 500 km geëvenaard, door met zijn Masak-Ventus de proef te ronden bij 171 km/h.

Deze prestaties werden nu ook wetenschappelijk nagegaan tijdens de laatste Idaflieg-campagne in Duitsland. Een reeks metingen in vlucht met een Ventus, uitgerust met de Masak-winglets, en met een middelmatige vleugelbelasting, leverde bijzonder gunstige resultaten. De vermindering van de eigen daalsnelheid (5cm/s minder dalen bij 80 km/h) wordt nul bij 130 km/h, maar slaat niet om in hogere daalsnelheid voorbij dit punt: de polaire blijft identiek met deze van het gewone toestel met de 15-m vleugel. Bij lagere snelheid wordt de verbetering van de glijhoek geschat op 2,5 punt.

Wat moeilijk te meten valt, maar bevestigd werd door alle vliegers die het toestel testten, is de veel betere manoeuvreerbaarheid bij lage snelheid, vooral bij hoge belasting, en de betere stabiliteit in de thermiek. Schempp-Hirth heeft trouwens de voordelen van die winglets ingezien en besloten ze zelf te bouwen en als optie voor te stellen bij de nieuwe toestellen. Zij zijn natuurlijk ook als toebehoren leverbaar voor de bestaande modellen, i.p.v. de vleugelverlengstukken.

DG-600/18 EVOLUTION

Al eerder hebben we dit nieuwe type van DG genoemd, waarvan naast een 15 en 17 meter, nu ook een 18 meter versie op de markt verscheen. Deze laatste ook in motorzwever uitvoering als DG600/18 M EVOLUTION. Op 30 juni 1992 ontving de Firma Glaser-Dirks de typengoedkeuring van dit nieuwe zweefvliegtuig, dat hiermee het eerste toegelaten toestel is met een volle 18 meter vleugel. Door vergelijkingsvluchten kon het glijgetal van de 17 meter versie worden vastgesteld op 48,5 en van de 18 meter op 50. Een waarde die men ook bij de langvleugels in Openklasse tegenkomt. Zoals bekend is de 18 meter vleugel van koolstofvezel.

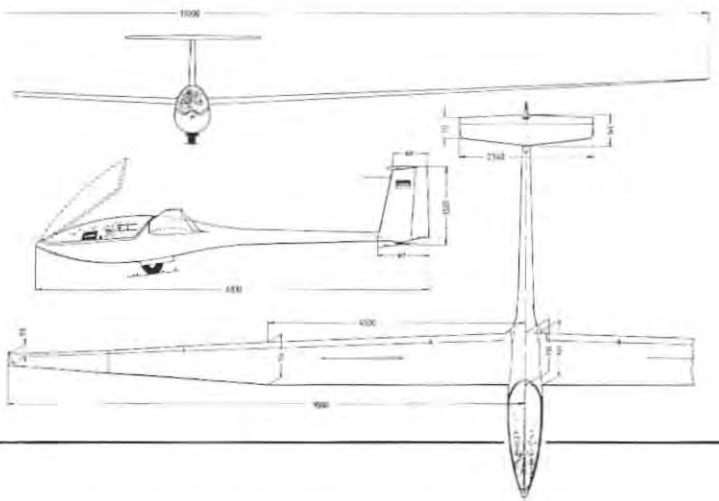
Na de brand begin april 1992 in de vleugelproductiehal moest de fabricage onderbroken worden, maar intussen kon het werk naar een andere hal worden verplaatst zodat de DG/600/18 EVOLUTION en de M-versie weer leverbaar zijn. Met de 18 meter EVOLUTION werd reeds een goede plaats behaald op een wedstrijd. Reinhard Haggenmuller werd op 11 juli j.l. tweede in de Openklasse van de Oostenrijkse Kampioenschappen, hoewel hij slechts een week op het gloednieuwe toestel had getraind.

A.C.

Technische gegevens:

DG-600/18 EVOLUTION

Spanwijdte	15 m	18 m
Vleugeloppervlak	10,95 m²	11,81 m²
Vleugelslankheid	20,55	27,24
Romplengte	6,83 m	6,83 m
Hoogte	1,39 m	1,39 m
Leeggewicht ca.	255 kg	255 kg
Vleugelbelasting bij 80 kg.	30,6 kg/m²	28,9 kg/m²
Max. vleugelbelasting	48,0 kg/m²	40,6 kg/m²
Waterballast	190 kg	of 130 kg
Overtreksnelheid	65 km/u	63 km/u
Beste glijgetal	44	50
bij snelheid	120 km/u	110 km/u
met winglets	45	-
Min. dalen (g=350 kg)	0,56 m/s	0,49 m/s
bij snelheid	82 km/u	78 km/u



DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGTYPES IN VLAANDEREN (deel 3)

Hiermee zetten wij onze serie voort over de toestellen die in onze streken zeer veel gebruikt werden en nog worden. Dit keer gaat het over de Ka 4 (Rhönlerche II) en de Ka 6 (ook "Rhönsegler" genoemd).

Toen in de jaren '50 het zweefvliegen in Duitsland niet meer door de staat werd gefinancierd - wat vóór de oorlog uit politieke en militaire overwegingen wel het geval was - zochten de clubs een tweezitter voor beginscholing die goedkoop in aankoop en gebruik moest zijn, gemakkelijk door de verenigingen zelf te bouwen en goedmoedige vliegeigenschappen moest bezitten. In het licht van die vereisten begon Kaiser in 1953 aan de bouw van de Rhönlerche II, die hij ondanks zijn ontslag bij Schleicher naar eigen goeddunken mocht ontwerpen. In ruim een maand tijd (aug.-sept. 53) was hij klaar met de hoofdlijnen en met de profielontwerpen, en op 7 december al vloog het prototype.

Met het oog op stevigheid en gemakkelijk onderhoud was de romp een staalbuisconstructie, die wegens aërodynamische vereisten een paar houten vormlatten kreeg welke de hoekige lijn enigszins afronden. De neus en de staartvin zijn beplankt en de rest van de romp is met doek bespannen. De Ka4 is een tweezitter in tandemopstelling, waarbij de leerling voor de vleugelrand zit en de instructeur onder de vleugels, precies in het zwaartepunt. Ook de cockpitkap is vervaardigd van staalbuis, bezet met ruiten van astralon en voorzien van een geblazen plexivoorstuk. De hele kap schar-niert omhoog, zodat de achterste zitplaats vrij gemakkelijk te bereiken is. Het onderstel bestaat uit een lange essenhouten schaats, een achter het zwaartepunt geplaatst wiel en een met een rubberen blok afgeveerde staartslof. Het richtingsroer is met doek bespannen.

De vleugel heeft een spanwijdte van slechts 13 meter en bestaat uit een rechthoekig en een trapeziumvormig gedeelte. De vleugelneus is met hout beplankt en de rest van de vleugel is bespannen. De grote ailerons hebben onderaan een gewicht voor statische compensatie. Aan de bovenzijde van de vleugels, net achter de ligger, heeft men kleine, rechthoekige stoorkleppen die opklappen in de luchtstroom. Alle roeren worden met kabels bediend. De vleugel is ondersteund door twee stutten, en heeft een V-stelling van 2 graden.

Het is een zeer robuust en goedmoedig toestel, maar de zwakke prestaties (glijgetal maximaal 19) zorgden al gauw voor de bijnaam "Rhönstein".

Kort na de goedkeuring genoot de Rhönlerche veel bijval in Duitsland, Zwitserland, Nederland en België. Omdat de Nederlanders zwaardere belastingnormen oplegden, werd het toestel nog versterkt, een wijziging die in de serietoestellen werd overgenomen. Deze laatste hadden dan ook een gewicht van 220 kg, tegenover slechts 180 kg voor het prototype. In 1963 werd de produktie stopgezet, nadat er 338 toestellen waren gebouwd, door Schleicher zelf, in licentie of door amateur-

bouwers. Het toestel komt, gelet op zijn leeftijd, nog opvallend veel in onze streken voor.

Technische gegevens:

	Ka 4 (Rhönlerche)
Spanwijdte	13 m
Vleugeloppervlak	16,34 m²
Slankheid	10,34
V-stelling	2,5°
Pijling	0°
Stabilo spanwijdte	2,7 m
oppervlakte	2,32 m²
Romplengte	7,3 m
Leeggewicht	200 kg
Belading cockpit	180 kg
Maximumgewicht	400 kg
Vleugelbelasting	24,5 kg/m²
Overtreksnelheid	50 km/u
Maximumsnelheid	170 km/u
Minimumdaalsnelheid	0,95 m/s
bij	60 km/u
Beste glijgetal	19
bij	65 km/u

DE KA 6-FAMILIE

Kaiser had met de Ka 1 zijn "zilveren C"-brevet gehaald, maar realiseerde zich dat de bescheiden prestaties van dat toestel het hem nooit mogelijk zouden maken, de "gouden C" te halen. Daarom zette hij zich in 1955 aan het ontwerpen van een prestatiezwever die hij Ka 6(0) Rhönsegler noemde. Eind oktober 1955 maakte deze zijn eerste vlucht.

Het voornaamste kenmerk van de Ka 6 is de houten schaalromp, die zo gevormd is dat de schadelijke weerstand zoveel mogelijk wordt beperkt : de cockpitkap sluit perfect aan de romp en de vleugelneus aan, er zit geen wiel onder de romp, alleen een slede, waaraan een na de start afwerpbaar onderstel werd bevestigd. De staartvin gaat over in de romp en is met triplex beplankt, terwijl het richtingsroer met doek bepannen is. Het staartvlak ligt iets voor de staartvin bovenop de romp, en bestaat uit een beplankt vlak en een bespannen hoogteroer.

De vleugel, met een spanwijdte van 14,00 m, is een dubbele trapeziumvorm met een rechte voorzijde. Voor het eerst werd in een zwever van Schleicher het oude Gö-profiel door een laminair profiel uit de NACA-reeks vervangen. Ter verbetering van de vliegprestaties werd de spanwijdte opgevoerd tot 14,40. Meer kon men zich wegens het gebrek aan stevigheid van de vleugel niet veroorloven!

Toen de OSTIV in 1956 de normen voor de toenmalige "standaardklasse" vastlegde en onder meer de spanwijdte voor die klasse op 15 m bepaalde, had dit een rechtstreekse invloed op de verdere onwikkeling van de Ka 6. Onder de typenaam Ka 6B kreeg het toestel de nieuwe spanwijdte, met de naam Ka 6BR bovendien een vast wiel. In die hoedanigheid nam het aan de wereldkampioenschappen in Lezno in Polen deel, waar het met Heinz Huth aan de knuppel de 3de plaats veroverde. De OSTIV verleende aan de Ka 6BR de prijs van het beste toestel van de standaardklasse, wat een enorme impuls gaf aan de bestellingen. Er werden zowat 150 exemplaren ervan gebouwd. In 1960 waren er onder de 35 deelnemers van de standaardklasse aan het wereldkampioenschap in Keulen 16 Ka 6-en, en 6 van de eerste tien plaatsen, waaronder de eerste twee, werden door toestellen van dat type behaald.

Kaiser was ervan overtuigd dat het toestel nog veel in petto had, en ging de vleugel steeds verder verbeteren. In 1958 werd de vleugel/rompovergang veranderd en de hoofdligger versterkt. De nieuwe versie werd Ka 6CR gedoopt en boekte enorme successen. In 1964 bedroeg de leveringstermijn 3 jaar! Toen in 1968 de produktie werd stopgezet, waren er rond de 700 exemplaren van gebouwd !

Technische gegevens:	Ka 6	Ka 6B	Ka 6CR
Spanwijdte	14,4 m	15 m	15 m
Vleugeloppervlak	12,17 m2	12,4 m2	12,4 m2
Slankheid	17,04	18,1	18,1
V-stelling	3 °	3 °	3 °
Pijling	1,5 °	1,5 °	1,5 °
Stabilo spanwijdte	2,80 m	2,80 m	2,80 m
oppervlakte	1,61 m2	1,61 m2	1,61 m2
Romplengte	6,86 m	6,66 m	6,66 m
Leeggewicht	185 kg	185 kg	185 kg
Belading cockpit	115 kg	115 kg	115 kg
Maximumgewicht	300 kg	300 kg	300 kg
Vleugelbelasting (kg/m2)	24,65	24,2	24,2
Overtreksnelheid (km/u)	60	59,5	59,5
Maximumsnelheid (km/u)	200	200	200
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,6	0,63	0,65
bij (km/u)	72	68	67
Beste glijgetal	30	31,5	30
bij (km/u)	85	76	80

Peter MULLAERT

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

In deze aflevering laten we even de boekenkast in de steek en analyseren we enkele videocassettes.

In Running on Empty (reeks FlighTime, ± 30 minuten, kleur) vertelt de bekende acteur Cliff Robertson, zelf motor- en zweefvlieger, ons over de Hitachi Masters of Soaring Invitational, een zweefvliegwedstrijd ingericht en gesponsord door de bekende Japanse elektronikareus.

Het principe is eenvoudig: bekende zweefvliegkampioenen uit de hele wereld worden uitgenodigd om zich met elkaar te meten tijdens een 6-daagse wedstrijd in één enkele klasse.

De film beschrijft de voorbereidselen voor de wedstrijd, zoals briefing, klaarmaken van het toestel en in piste zetten. De vliegers, stuk voor stuk beroemde namen, geven hun visie over onze sport, over de competitie, enz.

Daarna krijgen wij prachtige beelden over de vlucht zelf: sleepstart, thermieken, doorsteken, hellingvliegen, taktiek, eindaanvlucht, kortom alle aspecten van de overlandvlucht komen aan bod volgens een logisch scenario en met een aangepast commentaar.

Deze film vormt een uitstekende introductie tot het zweefvliegen voor de belangstellende leek, en is tevens een boeiend schouwspel voor de ervaren zweefvlieger. Een must in uw videotheek, tegen een nog aanvaardbare prijs: £ 29.95.

Drop Zone Normandy (reeks Warbirds, 78 minuten, Z/W) richt zich tot een veel beperkter publiek. Het betreft namelijk originele zwart/wit opnames over de inzet van transportzwevers tijdens de ontscheping in Normandië in juni 1944.

Men vindt hier zeer interessante beelden over de diverse geallieerde types zweefvliegtuigen, hun constructie, de training van de bemanningen, enz. Een aanzienlijk deel van de film handelt over taktische uiteenzettingen, die uit louter zweefvliegstandpunt minder boeiend zijn. Maar er zijn ook enkele spectaculaire opnames van massale landingsoefeningen, waarbij de schade aan de toestellen van ondergeschikt belang blijkt te zijn (op bepaalde aanvalszweefvliegtuigen stond de verwittiging: "Voor éénmalig gebruik"). Men ziet ook hoe een Waco-transportzwever wordt "opgepikt" door een DC-3, precies zoals men het nu doet met een reclamespandoek.

Jammer dat de kwaliteit van bepaalde opnames nogal te wensen overlaat, maar dat is voor beelden uit WO II waarschijnlijk niet te vermijden. Desondanks is deze videocassette zeker een aanrader voor al wie een levendig beeld wenst over dit aspect van het zweefvliegen. En de prijs is bijzonder gunstig: £ 12.99.

Beide films kan men bestellen via Transair Pilot Shop, West Entrance, Fairoaks Airport, Chobham, nr. Woking, Surrey. GU 24 8HX England. Tel. 00-44-276-858533, fax 00-44-276-855464.

Stéphane Vander Veken

BUITENLANDEN

Onder deze titel verscheen in Ligablad 50 een verslag over het wedervaren van de heren Dijkstra en Jennen, die na een buitenlanding verplicht werden om aan een landbouwer 2.500 gulden schadevergoeding te betalen alvorens hun toestellen te kunnen weghalen.

De landbouwer werd voor de Kantonrechter gedagvaard door beide zweefvliegers.

Tijdens de zitting liet de Kantonrechter er geen enkele twijfel over bestaan dat het voor zweefvliegers mogelijk moet zijn een buitenlanding te maken. Dit is echter wel een inbreuk op iemands eigendomsrecht. De landeigenaar moet wel toestaan dat het zweefvliegtuig wordt weggehaald, maar hij heeft een recht op retentie terzake van de schade die hierbij optreedt. Hoewel deze situatie para-

doxaal blijkt, kan deze bijvoorbeeld doorbroken worden door het geven van een zekerheid aan de rechthebbende. Deze zekerheid dient natuurlijk gerelateerd te zijn aan de eventuele schade. Hier was dit duidelijk niet het geval.

Gezien de landbouwer weigerde of niet in staat was om de werkelijke schade te bepalen, bepaalde de rechter deze dan ook forfaitair op 500 gulden. De landbouwer moest de resterende 2.000 gulden terugstorten.

Concluderend kan men dus stellen dat:
- een plicht tot afgifte van het zweefvliegtuig door de grondeigenaar bestaat op basis van artikel 23 boek 5 BW;
- een plicht tot schadevergoeding van de vlieger bestaat op basis van het Verdrag van Rome en artikel 23 lid 2 boek 5 BW;
- ter voorkoming van het verkrijgen van een retentierecht door de grondeigenaar de vlieger een zekerheid kan gevraagd worden;
- bij een buitenlanding er geen sprake is van een onrechtmatige daad.

P.S.: Dit betreft natuurlijk de juridische situatie in Nederland. Is er onder de leden soms een advocaat die de Belgische wetgeving terzake zou kunnen nagaan?

NACHTVLIEGEN IN POLEN

Verslag van de International Gliding Commission.

Zar/Polen 20.09.'92

Op 20.09 nam ik deel als Belgische afgevaardigde aan het IGC in Zar. Hierbij een kort verslag van de vergadering. (Wie een gedetailleerd verslag wenst, kan dit op het secretariaat bekomen.)

* De IKARIADA in Griekenland zal wellicht niet doorgaan voor zweefvliegers. Men vraagt (hou je vast) 1140 US $ per gliding team member! Het IGC kon zich uiteraard niet akkoord verklaren met dit inschrijvingsgeld.

* Volgende wedstrijden:

- Voor '94 is er nog geen kandidaat voor het Europees Zweefvliegkampioenschap. Er werd voorgesteld om de verschillende klassen in verschillende landen te laten doorgaan. Zo zouden ook kleinere landen kans hebben een kampioenschap in te richten.

- Het 8e Europees Club Klasse Kampioenschap '94 zal plaatsvinden in Slavnica in CSFR.

- Het 8e Internationaal Europees Kampioenschap voor dames zal plaatsvinden in Budejovice-Hosin in CSFR. Periode 19.7-8.8.1993.

- 2e Europees Junior Kampioenschap. La-Roche-sur-Yon, Frankrijk. Periode 16.7-8.8.1993.

Wie interesse heeft voor een deelname aan een van deze wedstrijden, contacteert het secretariaat.

Tijdens het volgende Congres in maart zal beslist worden of de persoon die vliegt in de tweede zit in een dubbelzitter van dezelfde nationaliteit moet zijn als de piloot. Dit naar aanleiding van een incident tijdens het laatste Europees Kampioenschap.

* Er werd nogmaals gediscussieerd over de oprichting van de European Gliding Union. De meeste aanwezigen waren pro de oprichting van dit orgaan.

* Vanaf het WK in Nieuw Zeeland zal de GPS als verificatie kunnen gebruikt worden. Voor het volgende WK in Zweden zijn er nog heel wat problemen.

Tijdens de middagpauze had ik de gelegenheid een vluchtje te maken in een Puchacz. Start achter een Wilga, en dat bergaf. Lospikken op 500 m. en onmiddellijk 2/3 m. tot 1000 m. Het plafond. Verder thermiek vinden was helemaal niet moeilijk. Na een half uurtje vliegen vroeg ik mijn begeleider eens wat hang te vliegen. Ik had dit beter niet gevraagd. Kleppen open en op 600 - 700 m. vliegen op 10 - 20 meter boven de grond. Je kon mooi de hellingen volgen maar als onervaren bergpiloot heb ik meer dan eens lichtjes aan de stick geduwd.

Na een vlucht van één uur, landing bergop.

Ondertussen kon je in Zar nog elastiekstarts bewonderen. Vluchtjes van nog geen minuut.

's Avonds kregen we de gelegenheid een nachtvlucht te maken. Om 11 uur was het mijn beurt. Ditmaal in een Bocian, mooi reglementair verlicht. Het was voor mij sinds St. Hubert '64 geleden dat ik nog eens in een Bocian gevlogen had. Als oriëntatie waren er in het midden van de piste 5 lichtjes gelegd. Start bergaf in een donker gat. Je volgt enkel het witte lichtje van de Wilga. Lospikken op 600 m. Volmaakte stilte, duisternis. Vliegen op het gevoel zonder instrumenten. Je ziet de contouren van de bergen, dus het is niet moeilijk om correct te vliegen. Als je moet landen, kan je zelfs aan de hang nog eventjes wachten. (Maar dan veel verder als overdag). Landen en afronden doe je in een zwart gat, maar het lukte me vrij goed.

In elk geval een unieke ervaring, wellicht mijn eerste en enige nachtvlucht in een zwever.

In Zar werd ooit het wereldrecord duurvlucht gevestigd. Een vlucht van meer dan 50 uur. Men ontstak gewoon vuren op de bergtoppen als oriëntatie. Na een dodelijk ongeval van een bekend vlieger uit Zar (te vermoeid?) werd dit soort prestaties stopgezet.

Heet van de naald

Als World Class Glider is wellicht de Poolse PW-5 zwever gekozen. Deze zwever beantwoordde het meest aan de opgelegde criteria. Helemaal zeker is de zaak nog niet want alle landen moesten via de fax hun akkoord geven. Definitieve beslissing in maart bij het volgende IGC-congres.

Aerts Michel

VERSLAG EUROPEAN GLIDING UNION, EEN HISTORISCH MOMENT - PARIJS 14.11.'92

Op 14.11.'92 had te Parijs de stichtingsvergadering plaats van het EGU.

Deze Vereniging zal zich niet bezig houden met de sportieve aspecten van de sport, maar vooral met:
- luchtruim
- technische controle
- opleiding
- vergunningen
- medische eisen

Als voorzitter werd F.A. van Haaff gekozen. Vice-Voorzitter is Tom Zealley uit UK, en de voorzitter van de Franse zweefvliegfederatie, R. Gros, is secretaris.
Stichtende leden: Duitsland, Denemarken, Zweden, Italië, Nederland, België, Frankrijk en UK.

Lid van het EGU kunnen worden: Zweefvliegorganisaties van de Europese Gemeenschap en van de Joint Aviation Authorities (J.A.A.). Belangrijk is dat enkel organisaties lid kunnen worden die door het EGU aanzien worden als het meest representatieve zweefvliegorgaan van dat land. Het EGU zal onafhankelijk opereren, maar in nauwe samenwerking met FAI, IGC, OSTIV en Europe Airsports.

Persoonlijk verwacht ik vrij veel van dit orgaan. Zweefvliegproblemen kunnen best door zweefvliegers worden opgelost. De voorzitter zal wellicht op ons symposium aanwezig zijn. Voor meer informatie kan U mij steeds contacteren.

Aerts Michel
Voorzitter

K.B.A.C. SPORTCOMMISSIE 01.07.92

Vergunning Zweefvliegpiloot

THEORETISCHE PROEVEN

Meynckens Elise
Van Robays Jan
Verelst Peter
Verstraeten Jean-Claude

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

Aerts André
Baerts Michel
Bergmans Michel
Marien Johan
Peeters Ludo
Sergeant Guido
Blockx Guy
Boeve Emmanuel
Bosmans Chris
Bosmans Robert
Cardinael Jules
Claes Wim
Claessens Carl
Decorte Michiel
De Keersmaecker Bart
Geuns Wim
Jeandarme Erik
Swinnen Danny
Van Brussel Paul
Vandecasteele Hein
Van der Veken Guido
Van Erck August
Van Houtven Remi
Van Rooy Koen
Van Yper Marnix
Waegemans Didier
Willems Daniel

BEVOEGDVERKLARING PASSAGIER

Abicht Philippe
Blockx Guy
Brems Herman
Breugelmans Liesbeth
Cardoen Youri
Comyn Christophe
Cools Eddy
Decorte Michiel
De Maegt Michael
De Mey Lucien
Demunter Hedwig
Marien Johan
Metten Johan
Naeyaert Diederik
Nicolai Danny
Put Bart
Terras Eddie
Van Doorsselaere Rudy
Van Erck August
Van Guyse Willy
Van Orshaegen Paul
Van Oosterwijck Wim
Van Yper Marnix
Vlaemynck Gilbert
Waegemans Didier

THEORET. EXAM. HULP-INSTRUCTEUR

Donders Godfried

BEVOEGDVERKLARING HULP-INSTRUCTEUR

Reynders Wim
Sonderkamp Rolf

FAI PRESTATIES

Zilveren Kenteken

A. HOOGTE

De Backer Patrick
De Brauwer René
De Corte Noël
Demuynck Pierre
De Pret Yves
Hanssens Jorn
Kneuts Peter
Legasse Joost
Loman Pieter
Matthyssen Michael
Metten Johan
Peeters Ludo
Sangeleer Frank
Van Brussel Paul
Van Rooy Koen
Van Yper Marnix

B. AFSTAND

Breugelmans Liesbeth
De Corte Michiel
Demuynck Pierre
Johannes Roeland
Mathyssen Michael
Sangeleer Frank
Van Roey Hugo

C. DUUR

Brems Karel
De Brauwer René
De Pret Yves
Fabry Michael
Loman Pieter
Meerts Philip
Jansen Hugo
Jeandarme Erik
Kneuts Peter
Koppen Paul
Legasse Joost
Loman Pieter
Meerts Filip
Metten Johan
Moons Rudolf
Scherber Jan
Steensels Rina
Van Brussel Paul
Van Cappel Christiaan
Vandamme Willy
Van der Elst Hendrik
Van Raepenbusch Filip
Van Rooy Koen
Wuyts Geert

D. BEKOMEN HET ZILVEREN KENTEKEN

Breugelmans Liesbeth
De Corte Michiel
Johannes Roeland
Sangeleer Frank
Van Roey Hugo

Gouden Kenteken

VRIJE AFSTAND

Peeters Steven
Vandenberghe Jan

Diamanten Kenteken

DOELVLUCHT 300 KM

Vandenberghe Jan

ALS HET KRIEBELT MOET JE SPORTEN

Wat kriebelt daar zo dat je
onmogelijk stil kan blijven zitten ?
Da's de Sportkriebel !
Ook in jouw lijf zit er zo eentje
en als die kriebelt
sleurt hij je armen, je benen,
je hele lijf mee.
Het is sterker dan jezelf
maar je kan er om lachen
omdat sporten nu eenmaal
onweerstaanbaar
plezierig plezant is.
Zeker met vrienden erbij,
dan wordt het eens zo tof !
Waar wacht je op om bij een
sportclub te gaan?

Bloso

VOOR ELKE KRIEBEL IS ER EEN SPORTCLUB.

IN MEMORIAM

Voor Gert.
Rosa, Maurice, Marc, Eddy en Kris.
Beste zweefvliegvrienden van Keiheuvel, van de Vlaamse clubs, van de Franse clubs, beste vrienden Nederlanders.

Eigenlijk vind ik geen woorden om het medeleven van ons allen te verwoorden. Het is niet makkelijk om afscheid te nemen van Gert. Ik was erg geschokt toen ik telefonisch het bericht kreeg dat Gert een ernstig ongeval was overkomen. Verdriet voelde ik toen men mij 's anderendaags definitief het overlijden meldde. De massa's telefoons die ik de volgende uren en dagen vanuit het hele land mocht ontvangen, drukten gevoelens van woede, hulpeloosheid, verbijstering, pijn en verdriet uit.

Nog nooit heb ik zoveel zweefvliegers horen wenen. Iemand die 1500 uren bij mekaar heeft gevlogen verongelukt zomaar niet. Iemand die twaalf jaar in de bergen heeft gevlogen weet wat de risico's zijn, wat valwinden zijn, wat een rotswand is, waar en hoe hoog je moet zijn om een volgende vallei binnen te vliegen. En toch!

Gert was een veilig vlieger. Eddy en Marc verzekerden mij herhaaldelijk dat hij in de bergen de leider was. Gert nam resoluut de leiding en beide broers volgden in volle vertrouwen.

Gert was één van de weinigen die aan mij nog raad vroeg alvorens te vliegen. Zelf beschouw ik me als een vlieger op de terugweg. Het jonge geweld heeft (en ik bedoel dit niet kwaad) je mening niet meer nodig. Zo was Gert niet.

De zondag voor zijn ongeluk vroeg hij aan mij nog of je al kon vertrekken, of je al kon bovenblijven. Hij vroeg MIJN mening, won advies in, van mij oude instructeur.
Gert heeft dat altijd gedaan, ook tijdens wedstrijden. Wij kenden elkaar niet zo goed als persoon, maar toch was er die onnoemelijke band van vliegvertrouwen. Voor dat respect, die waardering die Gert voor mij aan de dag legde, ben ik hem erg dankbaar. Waarschijnlijk vloog hij stukken beter dan ikzelf, maar deze houding siert hem als mens.

Er zijn omstandigheden in het leven dat men zich vragen gaat stellen. De dood van een geliefd persoon is zo een moment. Wat is de zin van het leven, van de dood en wat is de zin van het vliegen, waarom vliegen wij zo graag?
Met de zin van Gerts overlijden heb ik het nu nog erg moeilijk. Ik weet wel dat de dood van iemand betekenis kan hebben voor anderen, maar ik kan het nu nog moeilijk rationaliseren. Ik kan het nu nog niet accepteren. Het leven van Gert heeft voor ons betekenis gehad, de aangename momenten die hij ons bezorgde, zijn waardevol; zijn levensloop is een kleine les voor ons.
Heel moeilijk heb ik het als je weet dat ook Carolien, Gerts vriendin, met een zweefvliegtuig is verongelukt. Carolien was ook nog jong en vol levenslust. Moeten wij zoiets nu accepteren, hoe moeten we zoiets begrijpen?
Voor mij zijn dit serieuze vragen, een antwoord verwacht ik echter niet.

Waarom vliegen wij zo graag?
Het hele geheim van het vliegen is het onnoe-

melijke gevoel van vrijheid en ruimte. What a feeling to fly!
Wij genieten van voortdrijvende wolken in al hun gracieuze schoonheid. Hoe dikwijls hebben we samen met Gert in bewondering gestaan voor hagelwitte cumulussen. We voelden ons bijna opgepakt en zagen in onze verbeelding variometers constant op drie/vier meter staan. En ook de blauwe lucht is niet leeg omdat er geen wolken zijn. Er is eerst blauw, dan diepblauw en dan diepe eindeloosheid. Er is ook wind. Het lied van de lucht heeft altijd woorden voor hen die willen luisteren, zelfs bij het zweefvliegen, waar dit maar een zwak zoeven is.
Het is een taal die alleen wij, zweefvliegers, verstaan. De wind is een signaal voor ons. Heeft Gert het laatste signaal niet verstaan? Ik weet het niet.

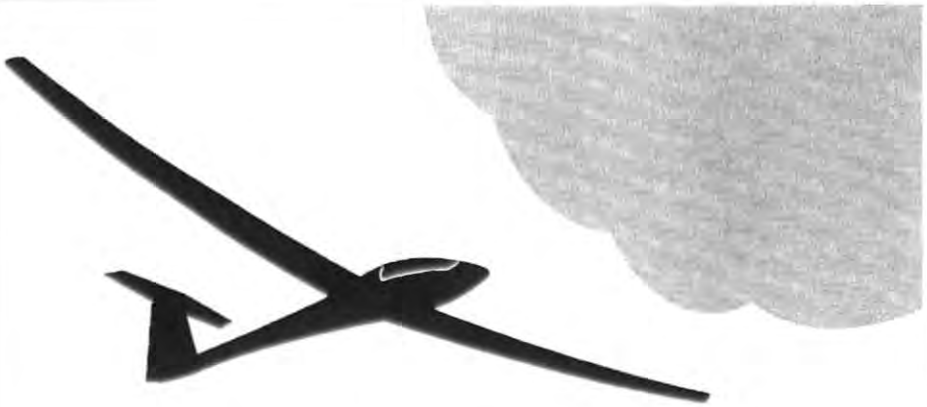
Gert was een stil man, rustig, bescheiden. Soms zelfs een beetje gesloten. Gert won vele wedstrijden, betekende iets op internationaal vlak, was een knap piloot, was één der beste Belgische zweefvliegers. Maar je hoorde hem daar nooit over opscheppen. Hij was altijd even rustig. Bescheidenheid siert de mens, zegt men dan.
Laat ons nu soms nog eens praten over Gert, rustig en kalm, of laat ons samen stilzwijgend samenzijn. Soms is woordeloze aanwezigheid heilzamer dan oeverloos gepraat.
Dat Gert oorzaak moge zijn van gesprekken van mens tot mens. De gesprekken van mededeelzaamheid en vertrouwen. Het enige moment dat we misschien iets van onszelf prijs durven geven.

Gert jongen, ik heb je leren vliegen. Het was plezierig je gekend te hebben. Je was een knap piloot.
Het doet me vreselijk pijn dat dit met jou moest gebeuren.
Rosa en Maurice, Marc, Eddy en Kris, ik zou een beetje van jullie verdriet willen overnemen, maar ik weet niet hoe ik dat moet doen.

Tot ziens Gert.

Michel
Voorzitter ACK

De familie Huybreckx dankt de zweefvieggemeenschap voor de blijken van deelneming in de rouw die haar zo zwaar heeft getroffen bij het overlijden van Gert.



SYMPOSIUM

Zaterdag 30 januari 1993 om 14.00 uur
Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

" The European Gliding Union "

Wat zijn de doelstellingen van deze nieuwe overkoepelende organisatie ?
Welke relaties heeft zij met de huidige luchtvaartverenigingen en instanties ?

door F.A. Van Haaff
Voorzitter E.G.U.
Lid Afdelingsbestuur K.N.V.v.L.-Zweefvliegen

★★★

" Van Vinon naar Fez "

Gérard Herbaud

brengt ons zijn verhaal over de jarenlange voorbereiding
en de realisatie van deze uitzonderlijke vlucht van 1420 km
die hij samen met zijn broer Jean-Noël maakte op 17 april 1992.

★★★

Aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de
"Charron-wisselbekers 1992",
de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.

Alle leden zijn van harte welkom

MEDEDELINGEN EN SERVICE

BELGISCH STAATSBLAD - 20.10.1992

Ministerie van Landsverdediging

Werving kandidaten-leerling-piloot voor de Luchtmacht
Samenstelling van 93A en 93B promoties

---

1. Wet van 23 februari 1955

2. AO-J/575C van 14 februari 1986.

1. Onder de voorwaarden bepaald door de in referte vermelde wet, recruteert de Luchtmacht de 93A en 93B promoties kandidaten-leerling-piloot, in het kader der hulpofficieren.

2. Het aantal betrekkingen wordt als volgt vastgesteld:
a) Promotie 93A:
(1) Nederlands taalstelsel: 3
(2) Frans taalstelsel: 2
b) Promotie 93B:
(1) Nederlands taalstelsel: 6
(2) Frans taalstelsel: 4

3. De sollicitaties worden ingewacht tot 4 januari 1993 voor de 93A en tot 28 juni 1993 voor de 93B promotie.

4. De aanvaarding als kandidaat-hulpofficier zal plaatshebben op:
a) Promotie 93A: 19 april 1993
b) Promotie 93B: 25 oktober 1993

5. Kandidaturen voor biede promoties kunnen vanaf oktober 1992 ingezonden worden. De kandidaten die op het ogenblik van hun aanvraag nog niet in het bezit zijn van het vereiste diploma moeten een getuigschrift van het gevolgde laatste jaar hoger secundair onderwijs of A2 afleveren.
Hun kandidaturen zullen normaal onderzocht worden maar hun definitieve toelating zal pas uitgesproken worden na voorlegging van het vereiste diploma.

6. De aanvragen moeten gericht worden aan: SERDI, Kwartier Koning Albert I, Raketstraat 70, 1130 Brussel, Tel. 02/243.54.38
(langs hiërarchische weg voor de militairen onder de wapens).

7. Een dokumentatie met alle inlichtingen over de loopbaan van officier in het hulpkader kan bekomen worden op hierna vermeld adres: Staf van de Luchtmacht, Sectie Publieke Relaties (V.S.R.P.), Kwartier Koningin Elisabeth, Eversestraat, 1140 Brussel, tel. 02/243.43.43

VADEMECUM
Erkende geneesheren
Gelieve volgende adreswijziging aan te brengen op blz. 90:
Dr. Jan DE PAEP, C. Huysmanslaan 77-79, 2020 Antwerpen. Tel. (03) 248 55 88.

MEDEDELINGEN EN SERVICE

WEDSTRIJDKALENDER '93
20 t/m 23 mei:
Internatonale Zweefvliegwedstrijd Kortrijk.
26 - 27 juni:
Handicap der Kempen

ZWEEFVLIEGKALENDER REEDS UITGEPUT!
Dank aan alle leden die prompt een zweefvliegkalender hebben gekocht, en zo het Zweefvliegfonds daadwerkelijk hebben gesteund.
Helaas zullen wij enkele gegadigden moeten teleurstellen omdat onze ruime voorraad nu reeds uitgeput is.
Volgend jaar houden wij hier beslist rekening mee!

TE KOOP
MUCHA STANDAARD SZD 22B met radio en aanhangwagen. In prima staat! Tel. 056/75.86.85 na 18u.

TE KOOP:
JANTAR STANDAARD 3, PH-916 (januari 93 2 jr oud), privé gevlogen. Standplaats Axel. Standaard instrumenten, Cambridge Nav 40, radio Dittel Fsg-70. Prijs f 47.500,- , bij invoer in België na 1 januari 1993 geen BTW meer te betalen. Kan zonder problemen blijven vliegen onder de Nederlandse registratie.

TE KOOP:
TWIN ASTIR, 00-ZTW, bouwjaar 1979, 488 vlieguren, enkel privé gevlogen, prima staat. Geldig BVL, volledig geïnstrumenteerd voor- en achterzit, sollfahrt, radio Dittel FSG 40 S, 720 kanalen, met geldige vergunning. Trailer Staudacher, met geldig PV van goedkeuring. Tel. 03/658.53.02.

TE KOOP:
OPEN AANHANGWAGEN, volledig gemetalizeerd en geschilderd, voorzien van verlichting en reflectoren, bodem in betonplex 9 mm, met aanpassingen voor het vervoer van een Ka 6. Prijs 40.000 fr. Tel. 011/43.44.81 na 18u.

TE KOOP:
PARACHUTE nieuw, niet gebruikt, met bijhorende tas en handleiding. Prijs 20.000 fr. Tel. 011/43.44.81 na 18u.

TE KOOP:
KA 6 CR, gesl. alu. aanhw. Zr goede staat (overh. 1990). Goed geïnstrum. + valscherm. P. Theunis 011/43.44.81, J. Sas 011/42.71.28.

NOG STEEDS VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT:
- KNVvl, Theorie van het zweefvliegen: 1.050,- Fr.
- KNVvl, Praktijk van het zweefvliegen: 780,- Fr.
- Vliegboekje: 70,- Fr.
- Sticker "zilveren brevet": 30,- Fr.

(prijzen af. secretariaat)