

ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

13de jaargang - nummer 53
januari - februari - maart 1993

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

kantoor van afgifte Gent X

Met een motor kan het ook best leuk zijn!!



- * Dag- en avondcursussen theorie voor lijnpiloten.
- * Praktische vliegopleiding tot beroepspiloot.
- * Professionele begeleiding door hoog gekwalificeerde docenten en instructeurs.
- * Jarenlange ervaring in de opleiding van lijnpiloten.

Voor meer inlichtingen bel of schrijf naar:

Belgian Aviation School
Raketstraat 90
1130 Haren
(02) 724 03 01

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winst oogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningnummer 08.01

HOOFDREDACTIE EN REDACTIEADRES :

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

REDACTIETEAM :

Ary CEELLEN
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 Ivanowiaan 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 Zeevliegclubs

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

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

13de jaargang - nummer 53
januari - februari - maart 1993

INHOUD

Redactioneel	2
Symposium	3
De bekendste zeevliegtuigtypes in Vlaanderen (4)	14
ZeevliegVARYa	16
Duo-Discus	17
Het hoekje van de boekenvreter	19
Hoe ver staan we met de wereldklasse?	20
Fotowestrijd zeevliegen	26
Charronnieuws	27
Veiligheid Ka2 - Ka6 - Ka7 - Ka8	28
Zeevliegen in de reclame	30
Clubnieuws	30
Wedstrijdnieuws	33
Wedstrijdkalender	35
Mededelingen en Service	36

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :

Guido De Laet - Margret Hageman - Alois Van Den Borne
- Theo Lens - Jos Aerts - Kris Van Dam - Luc Braet - Eddy
De Coninck - Pedro Boon - Gill Van den Broeck

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 mei 1993 op het redactieadres.

Foto cover: G102 Standaard III (Foto: H. Vanhoutte)

REDACTIONEEL

Traditiegetrouw bevat het eerste Ligablad van het jaar een uitvoerig verslag over het Symposium. Zo blijven ook de afwezigen op de hoogte van wat er zoal gezegd werd.

Wellicht zal het u opvallen dat bepaalde onderdelen van het symposium meer in detail behandeld worden dan anderen. Schiet a.u.b. niet op de pianist: dit is volledig afhankelijk van wat de sprekers hebben ingestuurd. De redactie zorgde zelf voor een beknopt relaas van de overige activiteiten.

Tot op heden kregen wij bitter weinig respons op onze vraag naar medewerking vanuit de clubs. Gebeurt er dan nooit iets merkwaardigs in al die verenigingen? Wij zijn alvast gestart met twee rubrieken die louter afhangen van de goodwill van allen: "Clubnieuws" en "Wedstrijdnieuws". Dus: laat ons iets weten als er een stage, een wedstrijd of enig ander evenement

op jouw veld gebeurt! Indien de club een informatieblad uitgeeft, laat ons a.u.b. een exemplaar geworden. Anders moet je zeker niet klagen dat nooit iets over jouw club in het Ligablad verschijnt.

Nog enkele praktische wenken voor would-be medewerkers: wacht niet tot het laatste ogenblik om je artikels op te sturen! Ze moeten namelijk nog op computer verwerkt worden. Indien je zelf op tekstverwerker schrijft, stuur ons indien mogelijk een diskette (5,25 of 3,5 inch) samen met een printout. De meeste systemen kunnen door onze WP 5.1 gelezen en omgezet worden. Bij twijfel kan je een ASCII-tekst opsturen. De diskettes worden je achteraf natuurlijk teruggestuurd.

Zo! Na al dat zwaarwichtig gedoe wenst de redactie aan alle lezers een lang, zonnig en thermiekrijk vliegseizoen. Tot ziens in de lucht!

'Die meisten Menschen suchen den Himmel auf Erde, nur weil sie zu faul sind fliegen zu lernen.'

SYMPOSIUM 1993

Op 30 januari kwamen de Vlaamse zweefvliegers traditiegetrouw samen te Oostmalle. De accommodaties van het Provinciaal Vormingscentrum lenen zich inderdaad heel goed tot het houden van het jaarlijks symposium.

ALOÏS VAN DEN BORNE schetste op zijn sobere en praktische manier de historiek van de TECHNISCHE CONTROLE van de toestellen binnen de Liga en de huidige stand van zaken.

HISTORIEK

Sinds 1988 worden de zweefvliegtuigen jaarlijks of tweejaarlijks gekeurd. De periode verschilt al naargelang het gaat om een houten, een kunststof, een privé of een clubtoestel.

Het contact begin 1992 met de Heer Meuris en de Heer Taverniers van het Bestuur der Luchtvaart was zeer positief: ze beschouwen zweefvliegen als een teamsport en hebben tevens de indruk dat het onderhoud in de meeste clubs ook in groepsverband gebeurt. Ze vragen wel dat de mensen die het onderhoud doen niet dezelfde zouden zijn die de controle uitvoeren. De controleurs moeten ook de technici begeleiden.

I.v.m. toestellen die in het buitenland vliegen (Nederland) vragen zij om zeer voorzichtig te zijn bij het verlenen van een B.V.L. (De R.L.D. merkt wel op dat wij noch de R.L.D. enige vorm

van controle hebben op het aftekenen van Belgische B.V.L.'s door Nederlanders).

Het termijn van bevoegdheid voor controleurs is teruggebracht tot 3 jaar. Na deze periode kan de club een verlenging krijgen voor deze mensen. Dit dient om personen die uit het zweefvliegen verdwijnen, te schrappen van de lijst.

Nieuwe controleurs kunnen hun bevoegdheid verwerven door het afleggen van een examen, dit is uitdrukkelijk gevraagd door het bestuur (de Heren Meuris en Taverniers). Reeds een viertal personen hebben dit examen met succes afgelegd. Voor aspirant-controleurs is het wel wenselijk dat ze, alvorens een examen af te leggen, 1 à 2 jaar stage lopen bij de controleurs van hun club. Bij hun club kunnen zij alle informatie aanvragen (boeken van Nederland en Amerikaans A.C. 43 "Procedures").

Hopelijk gedragen alle controleurs zich bij de uitvoering van hun job als "goede huisvaders", dit om zowel de zweefvliegers als de clubs te helpen. Het spreekt vanzelf dat de titel van controleur niet mag misbruikt worden om vetes te beslechten of om iemand een loer te draaien. Zo houden we onze naam hoog bij het Bestuur der Luchtvaart.

De voorzitters en de bestuursleden worden ook gevraagd om steeds achter de goede bedoelingen en beslissingen van de controleurs te staan. Sommige piloten of eigenaars van

zweefvliegtuigen moeten aldus beschermd worden tegen hun eigen fouten en stomiteiten.

Technische zaken

Tosthaken:

alleen Tost mag de revisie uitvoeren. Geldigheid 4 jaar, 2000 starts, 1 jaar stocktijd. Datum van plaatsing mag door de controleur geparafeerd worden.

Grob:

Twin, Jeans enz.: hoofdbeslagen pennen vervangen, scharnieren hoogteroer vervangen, remkleppen-overbrenging in vleugels en remklephendel vervangen. Regelmatig speling van de Hotelier-sluitingen controleren.

Lemke-Schneider:

aansluiting rolroeren LS7: opening in romp vergroten.

Blank:

revisie na 1000 uren; hoofdbeslagen- en hoogteroer-modificatie

Schempp-Hirth:

Cirrus: uitbreiding van de remkleppen is een aanbeveling.

Hoogteroeraansluiting controleren op speling en barstjes.

Stootstangen hoogteroer in kielvlak op corrosie controleren voor alle types met gedempt hoogteroer (pendelroer niet).

Zweefvliegtuigen met hulpmotor, niet zelfstartend:

toestel als zweefvliegtuig keuren in eigen club; motorgedeelte laten controleren door één controleur per liga naargelang de behoeften, dit op vraag van het Bestuur der Luchtvaart.

Wegen van zweefvliegtuigen:

gewichtsvermeerdering of -vermindering, totale belasting en reparatie + inbouw van instrumenten. Bij aankoop en indien mogelijk om de vier jaar.

Aloïs Van den Borne

GASTON PEETERS, opnieuw zeer accuraat gedocumenteerd, bracht ons o.a. flitsen uit de "TRAINING AND SAFETY PANEL" meeting van de O.S.T.I.V. te OSLO.

We noteren dat de Noorse Aeroclub 15 000 leden telt voor een bevolking van 4,2 miljoen inwoners. Er zijn 150 motortoestellen en evenveel zweefvliegtoestellen ingeschreven.

De belangrijkste ongevaloorzaak in het zweefvliegen blijft de tolvlucht. In Engeland en Australië wordt, veel meer dan bij ons, aan tolvluchttraining gedaan. De opleiding gebeurt er bij voorkeur op toestellen die gemakkelijk in tolvlucht gaan. Maar gebeuren er minder ongevallen?

Opgelet voor de snelheidstoename na een tolvlucht!

Dank zij moedige en daartoe bijzonder uitgeruste vrijwilligers kon men nagaan met welke factoren men bij het springen uit een zweefvliegtoestel wordt geconfronteerd.

De tijd nodig om de cockpitkap af te werpen, varieert zo tussen 2,6 en 4,5 sec. naargelang er één of meer handels zijn en ook afhankelijk van de plaats van de scharnieren. De kap kan ook opnieuw dichtslaan!

Om de cockpit te verlaten, en naargelang plaats en vorm van het instrumentenbord, de hoogte van de cockpitrand, leeftijd en gewicht van de piloot, noteert men 2,6 à 4,5 sec. De totale tijd bedraagt dus 4,2 à 7 sec. bij normale versnellingskrachten en tot 9 sec. bij 1,5 G.

Bij een botsing kunnen slechts weinigen eruit springen.

Bij de RAPPORTERING over INCIDENT/ACCIDENT meldingen bracht THEO LENS bevoegd commentaar; er werd dan ook met aandacht geluisterd.

1) K13: SCHADE BIJ VliegVELDLANDING IN SLECHTE METECONDITIES

Lesvlucht in dubbel; lokale vlucht; instructeur 1.000 u.; leerling 18 starts; wind 10 kts aanwakkerend tot 18 kts; zicht 4,5 km; bewolking 2/8 tot 5000'; kans op buien.

Bij voorbereiding landing nam leerling verkeerde aanknopingspunt; door meteorologische omstandigheden was er gedurende dag van piste veranderd; op 150 m heeft instructeur overgenomen; inmiddels beginnen regenen en wind aangewakkerd tot 18 kts.

Relaas piloot: snelheid liep terug zodat ik snel hoogte verloor; besliste rugwind korter bij terrein te beëindigen om dan met één steile bocht in final te draaien; de wind belette dit echter; snelheid liep zodanig terug dat ik grond niet meer kon weigeren. Gaf stick naar rechts om toestel terug horizontaal te zetten en op te vangen; aldus 50 m voor piste geland waar boompjes vaart stopten.

Schade: li-vleugel, re-vleugel en hoogteroer.

Conclusie:

- zware beoordelingsfout: ipv verkort circuit te maken is hij veel te ver doorgedaan; te weinig rekening gehouden met regen en wind (heeft snelheid laten afnemen terwijl regen overtrek-snelheid juist verhoogt!);
- bij lage snelheid rolroer tegen: kans op wing-drop;
- leerling leert niets uit dergelijke demonstra-ties ook al zouden ze goed aflopen.

2) K7; SCHADE BIJ VliegVELDLANDING IN SLECHTE METECONDITIES

Lesvlucht leerling met instructeur; bewolking st.cu.2000 ft; wind 15 kts gusty; zicht goed; lierstart; los op 300 m; midden rugwindbaan hoger dan normaal; rugwindbaan verlengd (weinig dalen gehad); zijwindbaan later ingezet dan normaal; regenbui met rukwinden in finale gaven sterk dalen; vrees niet boven "arrestor" aan begin vliegveld te blijven (= ong. 1.5 meter hoog); uitgeweken naar links om te landen op strook naast piste (vrije inzweef); lage vleugel haakt in hoog opstaande braamstruik en toestel maakt grondzwaai; schade aan vleugel, schaats en romp.

Conclusie:

- rugwindbaan verlengd bij buig en onstabiel weer;
- regen en rukwind in finale verhoogden daalsnelheid;
- te laag bij grond gebocht.

3) LS1; BUITENLANDING IN FR.; VLAKE STREEK

300 u hout; 200 u plastic; 3000 km overland; 65 u dit type; meteo goed; beweert op 600 m veld gekozen te hebben; in rugwindbaan sterke daalwind; in zijwindbaan gemerkt dat veld niet meer te halen was; zonnebloemenveld moeten

kiezen; vleugel grond geraakt, mogelijk ook overtrokken; zijdelings gecrasht met zware impact; toestel zeer zwaar beschadigd; piloot rugletsel.

Conclusie:

- piloot ong. 50 j. oud en laat beginnen vliegen; = tweede ongeval;
- overmoedig? 2x veldkeuze gewijzigd; er lagen in de buurt grote velden; wou kost wat kost 300 km vliegen.

4) SCHADE AAN ROMP NA BUITENLANDING

Goed verlopen buitenlanding in Fr. met Pégase; stoppelveld; landing evenwijdig met strorijen en direct rechts van een rij; bij het neerzetten werd het toestel uit zichzelf naar links gedirigeerd waarschijnlijk tgv het pikdorserspoor; dit werd gecorrigeerd zodat toestel in midden van spoor bleef en tot stilstand kwam; geen verdachte geluiden gehoord.

Later bij montage: deuk en barst in romp en wieldeurtje eraf; binnenspannt met stuurorganen was losgekomen (staat ver onderin bij dit type zodat op die plaats impact op schaal groot is).

Conclusie: steeds grondige check na buitenlanding.

5) "AIRTOW UPSET" IN SLEEPSTART

Eenzitter plastic trainer; piloot 27 u. waarvan 6 u. op dit toestel; sleepstart: kabel echter aangehaakt aan zwaartepuntshaak ipv neushaak; probleemlose start; op 2/3 van vliegveld merkt piloot dat snelheidsmeter slechts 60 km aanwijst; schrikt en ondertussen sleeptestel uit 't oog verloren; duwt onmiddellijk neus omlaag; op dat moment is kabel vanzelf losgekomen (door grote zak in de kabel en duiken toestel; zwaartepuntshaak!). Onmiddellijk veilig geland juist voor einde piste.

Conclusie:

- verkeerde haak: "airtow upset";
- controle door persoon die kabel aanhangt en check piloot zelf;
- sleper altijd in zicht houden; snelheidsmeter weinig nodig in start (bovendien dikwijls onjuiste aanduiding bij neushaken);
- deze snelheidsmeter bleek achteraf toch fout te zijn.

6) TOLVLUCHT NA LIERSTART

Std. Cirrus; piloot 455 u. waarvan 40 op dit type. In laatste fase stijgvucht stuurknuppel te ver naar achter blijven houden ipv neutraal te brengen. Na loskomen kabel onvoldoende snel knuppel naar voor gebracht waardoor vliegtuig over linkervleugel wegviel en overging in tolvlucht. Piloot gaf onmiddellijk tegenvoet en bracht rolroeren en hoogteroer neutraal. Na twee omwentelingen kwam vliegtuig uit tolvlucht; vliegtuig terug in normale vliegstand en met verkort circuit normaal geland. Hoogte begin tolvlucht: 350 m; einde tolvlucht: 180 m. Door gepaste reactie lierman (=kabel niet verder binnenlieren) is botsing met lierkabel vermeden.

Conclusie:

- pilotagefout; top lierstart tot 6 sec voor veilige vliegstand bereikt; te fel trekken: kans op "high speed stall" na loskomen kabel!
- Tolvlucht recovery: knuppel moet voorwaarts!

7) BOOM GERAAKT BIJ BUITENLANDING

Ka8; piloot 80 u; 50 km overland; moest bij buitenlanding over bomerrij binnenkomen; heeft met vleugel boomtop geraakt met zware landing en grondzwaai tot gevolg. Linkervleugel gebroken, gat in neus; piloot licht rugletsel.

Conclusie:

- foute inschatting; veld was lang genoeg.

8) IN FINALE BIJ BUITENLANDING 360° GEMAAKT EN VELD KWIJT

LS1; piloot 200 u.; 70 u. plastic; 7 u. op dit type; 1500 km; tijdens overlandvlucht op tijd veld gekozen; op 250 m. circuit begonnen; was op einde rugwindbaan te hoog en vloog wat verder door; tijdens indraaien finale en ondanks volle remkleppen nog te hoog; dan remkleppen gesloten en 360° bocht gemaakt; bij uitkomen bocht veld niet teruggevonden; enig alternatief: twee kleine achter elkaar liggende weiden; maximaal hoogte uitgevlogen boven bomen voor de weiden en met volle remkleppen in tweede weide geland; door hoge gras een vleugel grond geraakt op einde; grondzwaai; geen schade.

Conclusie:

- nooit 360° in finale;
- slippen en S-bochten terug in opleiding?

9) EN 10) TWEE IDENTIEKE "KNIPMES"- ONGEVALLEN MET AANHANGWAGENS

Beiden op weg naar Frankrijk; enkele honderden kilometer gereden aan 100 km/u zonder problemen; na pauze chauffeurswissel (minder ervaring met aanhangwagen en type voertuig); aan lage snelheid (80 km/u?) beginnen te slingeren en niet onder controle te houden; uiteindelijk aanhangwagen gekanteld en losgerukt; in beide gevallen schade aan trekkend voertuig; aanhangwagen beschadigd en vervormd; relatief weinig schade aan toestellen: gelcoat en deuken; bij een van de toestellen een flap-scharnier ontzet.

Conclusie:

- in beide gevallen relatief slechte verhouding gewicht voertuig tov aanhanger en grote oversteek trekhaak achter achteras;
- antislingerapparatuur kan snelheid waarbij slingeren begint duidelijk verhogen;

- lange verplaatsingen met aanhanger blijven delicate zaak vanwege constante concentratie!

11) TIJDENS LANDING OBSTAKEL GERAAKT

Omwille van een pas geland toestel dat op de piste stond poogde piloot kort te landen voor dat toestel. Verkeerde beoordeling dwong hem uit te wijken buiten de eigenlijke landingsstrip; tijdens uitbollen betonnen deksel geraakt dat tussen het gras nagenoeg onzichtbaar was; hoofdwiel slaat naar binnen en richtingsroer beschadigd.

Conclusie:

- beter verder landen voorbij het pas gelande toestel;
- bij elk obstakel op vliegveld een vlaggetje plaatsen.

12) NOODLANDING DOOR MOTORPROBLEEM SLEEPTOESTEL

Meteo goed; normale start Twin met twee piloten gesleept door Piper PA19-150; sleeptoestel bleef na correcte start lang laag bij de grond maar toen dit opviel was sleep al te ver om nog los te trekken en op de piste te landen; de sleep ging dan rakelings boven de bomen; daarna geen verbetering situatie: soms enkele meters stijgen, dan weer dalen; daarna zakte sleep in een open plek tot beneden de boomtoppen; oneffen, moerassig terrein met vennen en enkele alleenstaande bomen; omdat sleep bleef dalen besloot piloot zweeftoestel los te trekken en op dit terrein een gecontroleerde noodlanding uit te voeren; toestel raakte enkele boompjes, maakte 180° zwaai en kwam achterwaarts tot stilstand in bosje; toestel zeer zwaar beschadigd; geen van beide piloten gewond. Sleeppiloot is daarna normaal geland;

hij had bij de grondcheck voor de start geen problemen (magnetocheck gaf 100 RPM verschil); hij was airborne met vereiste toerental maar op einde vliegveld had hij 200 RPM minder. Voorheen reeds problemen gehad met deze motor; nadien bleken er mankementen te zijn aan motor.

Conclusie:

- indien twijfel, sleeptoestel aan grond (vol motorvermogen vereist voor slepen).

13) REMKLEPPEN GAAN OPEN TIJDENS START

Janus; voorste zit: leerling 6 u hout; instructeur 900 u waarvan 3 u op dit type; cockpit check normaal uitgevoerd; tijdens aanspannen kabel linkervleugel op grond met remkleppen open; eens kabel gespannen: remkleppen gesloten door leerling (maar niet gelockt); leerling deed start en stelde vast dat toestel niet van de grond kwam; instructeur nam over en merkte dat remkleppen open stonden (sleeppiloot had ondertussen via radio verwittigd); remkleppen onmiddellijk gesloten; sleep ging rakelings boven bomen.

Conclusie:

- klaar voor start= sluiten remkleppen én locken (ook te controleren door instructeur!);
- remkleppen als signaalfunctie blijft standaard aanvaard (in andere clubs nooit problemen);
- beoordelingsfout van instructeur om leerling zonder plastic en flap-ervaring start alleen te laten doen.

14) Blank: breuk stuurstang hoogteroer

Na landing blijkt voorste vasthechtingspunt van staartwiel uit beplating romp losgescheurd (niet-tegenstaande versterkingsplaat); hierdoor kantelde staartwiel naar achter en naar boven

waardoor de afdekkap van het hoogteroer-mechanisme gedeukt werd; na demontage van de afdekkap bleek kop stuurstang hoogteroer afgebroken!

Conclusie:

- typisch probleem voor dit type (speciale aandacht bij technische controle);
- na zulk incident steeds afdekkap demonteer.

15) LS1: RICHTINGSROER KOMT LOS

Tijdens vlucht wordt voetenstuurbediening zeer stroef. Piloot kan normaal landen zonder richtingsroercontrole mits ruim circuit. Na landing stelt hij vast dat richtingsroer naar boven losgekomen is uit scharnierpunten.

Conclusie:

- bij dit type steeds letten op borging en onderleggingen (handboek!);
- toestel niet uit aanhanger trekken door heffen aan richtingsroer.

16) ACCIDENT IN FRANSE ALPEN

Eenzitter; fataal; oorzaak onbekend.

Vergeten te melden:

17) KRAAK BIJ BUITENLANDING

DG100; piloot 45 j.; overland op 300 km; na 5 u. buitengeland; veld 300 m; na bomen overtrokken; zware schade; rol oververmoeidheid?

18) BREUK VOETENSTUUR TWIN

Tijdens lesvlucht in dubbel breekt een pedaal van het voetenstuur in de voorste zitplaats; het betreft een gegoten stuk dat normaal vervangen had moeten zijn (modificatie); kon gevaar-

lijke situatie opleveren indien gebeurd bij eerste solo!

De commissie ongevallenrapportering stelt vast dat de meeste accidenten/incidenten ook daadwerkelijk gerapporteerd worden. Sommige rapporten zijn nog te summier (bv. geen schetsen of verslag van de instructeur) alhoewel een duidelijke verbetering merkbaar is.

Zoals vroeger gesteld is het niet de bedoeling om iemand iets te verwijten of te kwetsen maar om bij te leren uit de ingediende accident/incident meldingen.

Tevens werd de commissie ongevallenrapportering gevraagd om na zes jaar werking enige statistiek op te maken. Hierbij willen wij wijzen op het feit dat er in totaal 64 meldingen zijn zodat statistiek niet significant is en de resultaten met een korrel zout moeten geïnterpreteerd worden (rol van het toeval).

	'87	'88	'89	'90	'91	'92	tot	%
aantal meldingen	5	7	12	9	13	18	64	
buitenlanding	3	2	2	4	5	5	21	33
vliegveldlanding	2	1	4	3	3	3	16	25
sleeptart		1	3	1	3	2	10	
liertart				1		1	2	
tijdens vlucht		1	3	1	1	1	7	
opgemerkt op grond		1				4	5	
grondverplaatsing		1					1	
aanhangerprobleem						2	2	
licht gewond			1	1		1	3	
zwaar gewond				1		1	2	
fataal						1	1	
lichte schade	2	2	5	2	2	3	16	25
zware schade	3	1	3	2	4	5	18	28
total loss		1				1	2	

invloed meteo	1	2	2	1	2	2	10	16
invloed checklist			1	2	5	4	12	19

probleem sleper		1	2		2	1	6	
motorzwever					1		1	
technisch defect		2	2	3		3	10	16

Tot slot wensen wij iedereen vele, mooie vluchten in '93 met veilige landingen en met weinig A/I meldingen,

Theo Lens

Toen volgde de vergadering voor sportcommissarissen.

De Heer P. Catry, Vice-voorzitter van de KBAC en Sportcommissarissen-coördinator van de Sportcommissie heette iedereen welkom en opende de vergadering. Hij gaf eerst een bondig overzicht van de voornaamste wijzigingen die in de editie 1993 van de "General Section" van de Sportcode verwerkt zijn.

Daarna wees hij de sportcommissarissen op hun plichten en riep hij hen op om de regels van de Sportcode correct te doen toepassen en toe te passen.

Jos Aerts lichtte dan de nieuwe editie van de Sportcode Sectie 3 toe, die vanaf 1 oktober 1992 geldig is. Deze editie bevat een aantal belangrijke wijzigingen die een grondige studie vereisen.

Hij sluit zich aan bij de oproep van de Heer Catry, en betreurt het feit dat aanvragen, ingediend voor een diamant, afgekeurd dienen te worden door de Sportcommissie, omwille van slechte keerpuntfoto's. Dit wijst op een slechte vluchtvoorbereiding door de piloot en op een

lakse houding van de betrokken sport-commissaris. Sportcommissarissen die meermaals in de fout gaan lopen het risico in de toekomst gesanctioneerd te worden.

Jos Aerts

EDDY DECONINCK kon met een vleugje humor (de fluwelen handschoen waaronder...)

In de namiddag begon de algemene vergadering met een uiteenzetting van de Heer Francois Van Haaff, voorzitter van de European Gliding Union (zie vorig ligablad), ingeleid door Michel Aerts.

De E.G.U. werd op 14 november 1992 opgericht te Parijs op initiatief van de Fédération Française de Vol à Voile, met als doel het dienen van de belangen van alle Europese zweefvliegers op het gebied van de regelgeving.

Tot nu toe werden de statuten ontworpen, en contacten gelegd met Europe Airsports, I.A.O.P.A Europe en de J.A.A.

Er staat echter nog heel wat op het programma: - overeenstemming bereiken tussen overheid en zweefvliegers over: verplichte apparatuur (ELT's, transponders), douane en immigratie, luchtruim, luchtwaardigheid (JAR 22) en onderhoud, medische keuring, milieuhinder, verzekeringen, vliegbewijzen, enz.

- eerste plenaire vergadering E.G.U., oktober, Straatsburg: statuten dienen goedgekeurd, een Executive Committee gevormd, actiepunten en hun onderlinge urgentie vastgelegd.

de uitslag van de Charron-beker commentariëren.

In alle eenvoud werd door de sprekers zeer nuttig werk geleverd; zij kregen dan ook een erkentelijk applaus. Zo was die voormiddag van 30 januari reeds voorbij.

Luc Braet

Na een dankwoord van Michel volgde de uitreiking van de gouden en zilveren brevetten en van de instructeursvergunningen.

Toen leidde Michel de volgende spreker in: Gérard Herbaud. Op 17 april 1992 slaagden de gebroeders Gérard en Jean-Noël Herbaud erin een ophefmakende vlucht te verwezenlijken vanuit het Zuid-Franse Vinon: met een ASH-25 konden zij via Spanje en de Middellandse Zee Marokko bereiken, meer bepaald Fès, na een vlucht van 1450 km die 13 u 30 duurde!

Op het symposium 1993 te Oostmalle kwam Gérard Herbaud vertellen over dit fantastische avontuur. Met veel humor en sprekerstalent schetste hij de voorbereiding, zowel op materieel vlak als wat betreft de meteorologische voorspellingen. Dat zo'n record niet uit de lucht komt vallen, zal voor alle toehoorders nu wel duidelijk zijn.

De gebroeders Herbaud droomden reeds lang van deze prestatie: sedert de vroege jaren 70, toen ze als beroepspiloten boven Spanje vlogen, verzamelden ze meteorologische gegevens over de ideale golfcondities. Golf was immers de enige oplossing om in een dergelijke vlucht te slagen.

Dank zij de zweefliegclubs van Vinon en van Air-Inter konden zij vorig jaar voor hun poging beschikken over een ASH-25 uitgerust met de laatste technische snuffjes: een Becker transponder en een GPS Pronav. Verder waren er vier zuurstofflessen met een totale inhoud van 1500 l aan boord. Omwille van de koude hadden zij een volledige pooluitrusting en elektrisch verwarmde inlegzolen.

Op 17 april is het eindelijk zo ver: de metecondities lijken ideaal. Om 6 u 's morgens staan sleper en zwever klaar op de startbaan. De uitrusting is zo omvangrijk dat men jammer genoeg geen video of deftig foto toestel kan meenemen! Om 7 u start de sleep; er wordt ontkoppeld in een zwakke stijgwind. Pas om 8 u 15 wordt de voorziene starthoogte bereikt: 3000 m. En de reis begint: eerst een stukje naar het Noorden, om de Rhônevallei te overbruggen.

De vlucht gaat nu verder op grote hoogte, vaak rond de 5000 m. Men is permanent in contact met de verkeersleiding van de doortrokken verkeersgebieden, en de transponder bewijst hier zijn nut. Om 12 u 30 bereikt het toestel La Lagonne, hoogte 5300 m, beperkt door een laag 8/8 altocumulus. Het toestel vliegt nu over de Pyreneeën.

Om 13 u 30 vliegt de ASH op FL 235 met rugwind naar Teruel; de GPS geeft een grondsnelheid van 326 km/h aan! Even later staken de elektronische instrumenten vooraan: de koude speelt parten aan batterijen en LCD-schermen. Ondanks hun poolkledij hebben ook de piloten het zwaar te verduren.

Omstreeks 17 u 30 komt het toestel boven de Sierra Nevada; er staat zoals voorzien een stevige golf 6 km ten zuiden van de top. Op 7600 m QNH begint de glijvlucht over de Middellandse Zee naar Marokko: 200 km tot het dichtstbij gelegen vliegveld, 365 km tot Fès. Het is nu 18 u 40. Ongeveer een uur later wordt de Marokkaanse kust gekruist op 4500m.

Met een draagbare zender, warm gehouden onder de kleren, slaagt men erin Fès op te roepen. Om 20 u 30 is het zover: de zwever komt aan boven het vliegveld met een hoogteoverschot van 2500 m! De gebroeders Herbaud houden zich aan de opgegeven doelvlucht, hoewel het absolute afstandsrecord binnen hun bereik ligt: echte profs!

De vlucht is prima verlopen. De vliegers hebben wel koude geleden, ondanks hun speciale uitrusting, maar de batterijen hebben het duidelijk veel harder te verduren gehad. De GPS heeft zijn nut bewezen, niet alleen bij de navigatie, maar ook bij het vliegen in de golf: men kon de positie voor beste stijgsnelheid moeiteloos vastleggen en behouden.

Kortom, een fantastische vlucht, in de beste condities uitgevoerd door een perfect voorbereide en sterk gemotiveerde ploeg, en zeer levendig voorgesteld door een van de hoofdpersonen. Jammer dat er geen beelden in vlucht zijn opgenomen, maar zoals gezegd kon er echt geen bagage meer bij!

Na deze uiteenzetting volgde tot slot van het symposium de uitreiking van de prijzen voor de Charron-beker.



De Heer Paul Catry
Ondervoorzitter K.B.A.C.



Fransois van Haaff
Voorzitter E.G.U.



Uitleenzetting van Gérard Herbaud



Commissie veiligheid



Gespannen aandacht voor G. Herbaud



Bespreking Charron-beker



Zilveren & Gouden FAI-brevetten



Kersverse instructeurs



M-klasse



*Winnaars Standaard klasse
M. Huybreckx neemt beker in ontvangst namens Gert (+)*



Winnaars open-ren klasse



Winnaars Clubklasse



Winnaars tweezitters

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGTYPES IN VLAANDEREN (deel 4)

In onze reeks zijn we nu gekomen aan de Ka 6E en de Ka7, beide zeer geliefde en succesrijke toestellen bij de meeste van onze zweefvliegclubs.

Wegens het succes van de Ka 6CR gingen verscheidene zelfbouwers en vliegtuigenieurs zich wagen aan verbeteringen van dat concept. Zo bouwden prof. Wortmann en D. Althaus de Ka 6B-S met een meer laminaire vleugel waarvan de beplating bovenaan tot 60 % en onderaan tot 80 % van de koorde doorliep. Om gewicht te besparen werd een 3 mm dikke GVK-balsasandwich aangewend. Het toestel daalde minder bij grotere snelheden en behield zijn langzaamvliegeigenschappen, ondanks de ietwat grotere vleugelbelasting.

Kaiser van zijn kant probeerde op 15 exemplaren van de Ka 6CR een pendelhoogteroer uit, wat bevredigende resultaten opleverde, zodat het systeem via de Ka 10, waarvan er slechts 12 stuks gebouwd werden - met lichte wijzigingen aan de romp, de plaatsing van het hoogteroer en de toepassing van een Wortmannprofiel - uiteindelijk in de Ka 6E werd overgenomen.

De Ka 6E heeft in vergelijking met zijn voorgangers een spitsere neus en een voorstuk van GVK. De romphoogte is 7 cm lager en de piloot heeft een halfliggende houding in de cockpit. Het vleugelprofiel is een mengeling van Wortmann en NACA, FX 40 gedoopt. Qua vorm stemt deze vleugel overeen met al zijn voorgangers, maar de ligger is aanzienlijk versterkt. De beplanking loopt tot 50 % van de koorde en de remkleppen zijn van duraluminium. De Ka 6E vloog voor het eerst in de lente van 1965. Van 1965 tot 1972 leverde de serieproductie in totaal 394 exemplaren op. In 1977 stopte Schleicher met de bouw van dat toestel, ondanks de nog steeds grote

vraag, ten voordele van de productie van de ASW 15.

Hoewel op het pendelroer wegens zijn ongevoeligheid voor roerdruk en op de uit de as geplaatste zwaartepuntshaak van verschillende kanten kritiek werd geuit, kwam de Ka 6E in de gunst van honderden zweefvliegers die er fantastische prestaties mee realiseerden. Vooral bij zwakke thermiek klimt een Ka 6E enorm goed, en doorsteeksnelheden van 150 km/uur lijken tegenover kunststofkisten misschien pover, maar waren in die tijd verbazingwekkend en garandeerden frequente snelheidsoverwinningen tegenover andere toestellen.

Helaas verscheen de Ka 6E te laat op de markt, en kon hij aan de concurrentie van de kunststoftoestellen niet lang het hoofd bieden. Maar wegens de afstandsvluchten die hij voor doorsneepiloten mogelijk maakte, heeft hij de liefde van vele beginnende en doorgewinterde zweefvliegers terecht verdiend.

Technische gegevens:

Ka 6E

Spanwijdte	15 m
Vleugeloppervlakt	12,4 m ²
Slankheid	18,1
V-stelling	3°
Pijling	1,5°
Stabulo spanwijdte	2,80 m
oppervlakte	1,61 m ²
Romplengte	6,66 m
Leeggewicht	190 kg
Belading cockpit	115 kg
Maximumgewicht	300 kg
Vleugelbelasting	24,2 kg/m ²
Overtreksnelheid	59 km/u
Maximumsnelheid	200 km/u

Minimumdaalsnelheid	0,65 m/s
bij	72 km/u
Beste glijgetal	34
bij	84 km/u

DE KA 7 OF RHÖNADLER

Toen vanaf 1955 de zweefsport in Duitsland weer toegelaten was, gingen de actiefste bouwers ook aan de slag om tweezitters te ontwerpen en te produceren. Zo ontstonden de Doppelraab, de Ka 4 (Rhönlerche), de Bergfalke van Scheibe, de Kranich van Focke Wulf en de Ka 2. Deze laatste kostte nogal veel en was wegens zijn houten schaalromp vrij kwetsbaar. Daarom begon Kaiser in 1955 aan de ontwikkeling van een rechtstreeks van de Ka 2 afgeleide tweezitter, die de staalbuisconstructie van de Ka 4 overnam. Het prototype werd in 1957 in Poppenhausen voorgesteld en kreeg de naam Ka 7 "Rhönadler".

De romp is ontleend aan de sierlijke lijn van de Ka 2, en heeft ter hoogte van de zitplaatsen een rechthoekige doorsnede, die achteraan overgaat in een op zijn punt staande driehoek. Met behulp van langsliggende houten latten krijgt de romp in de lengte een facetachtige zijvlakkenstructuur. Het onderstel met een wiel van 38 cm diameter, achter de schaats geplaatst, biedt meer bodemvrijheid dan bij de Ka 2, wat op oneffen terreinen en bij buitenlandingen een groot voordeel is. Er zijn twee sleephaken, één in de neus voor vliegtuigsleep, en één onder de voorste zitplaats voor lierstart. Ze worden beide door één en hetzelfde ontkoppelingsmechanisme geopend. De besturingsorganen zijn dubbel, maar alleen de voorste pedalen zijn verstelbaar. Het richtingsroer wordt bediend met kabels, en het hoogteroer, de rolroeren en de duikkleppen met stangen. De cockpitkap bestaat uit twee delen, waarvan het voorste naar rechts openklapt en het achterste, dat tussen de aanvliegboord van de vleugels zit, naar achteren omhoog scharniert.

De eerste uitvoeringen van de Ka 7 hadden astralonruiten op een geraamte, maar later werden vele toestellen van een geblazen Mecaplexkap voorzien.

De vleugels en de staartvlakken stemmen qua vorm en structuur overeen met die van de Ka 2b, maar de Ka 7 heeft een Flettner-trimvlak aan de rechterheft van het hoogteroer. De vleugel heeft eveneens een negatieve pijling, echter slechts - 6° (bij de Ka 2b was dat - 7°).

Van 1957 tot 1966 werden in totaal 511 exemplaren in serie vervaardigd, waarvan er vele aan clubs in België en Nederland werden geleverd, of later tweede- of "meerdere"-hands bij ons terecht kwamen. Samen met de ASK 13 is de Ka 7 hét lesvliegtuig bij uitstek geworden. In Frankrijk was hij niet tegen de prijsconcurrentie van de Bijave (Wassmer WA 30) opgewassen, zodat hij daar veel zeldzamer is.

Technische gegevens:

Ka 7	
Spanwijdte	16 m
Vleugeloppervlak	17,5 m ²
Stankheid	14,6
V-stelling	4°
Pijling	- 6°
Stabilo spanwijdte	3,00 m
oppervlakte	2,25 m ²
Romplengte	8,15 m
Leeggewicht	285 kg
Belading cockpit	195 kg
Maximumgewicht	480 kg
Vleugelbelasting	27,4 kg/m ²
Overtreksnelheid	59,3 km/u
Maximumsnelheid	170 km/u
Minimumdaalsnelheid	0,81 m/s
bij	67 km/u
Beste glijgetal	25
bij	85 km/u

Peter Mullaert

ZWEEFVLIEGVARYA

* De nieuwe winglets die bij zweefvliegtuigfabrikant Schleicher zijn ontworpen voor de ASW 24 en ASW 24E zouden een prestatieverbetering van meer dan twee glijgetalpunten opleveren. Volgens een fabrieksbericht wordt die winst niet behaald bij het vliegen met grotere snelheden, maar bij het langzaam vliegen. De opsteektippen zijn als 'aanbouwpakket', inclusief de technische handleiding, te koop bij Schleicher voor 1950 DM.

* In Australië en andere warme landen wordt een toename van huidkanker geconstateerd veroorzaakt door ultraviolette straling. Of het 'gat in de ozonlaag' ervoor verantwoordelijk is weet men nog niet zeker, maar wel wordt het publiek in Australië geadviseerd om niet te veel met onbedekte huid in de zon te zitten. Volgens 'Australian Gliding' hebben ook zweefvliegers hiermee te maken, omdat ze tijdens een vliegdag heel wat uren in de zon doorbrengen. De UV-straling neemt toe met de hoogte waarop men vliegt. Daarom is in Australië een hoofddekking een 'must', evenals overhemden met lange mouwen en een zonnebril. Ook een canopy-afdekking met anti-UV-film wordt aanbevolen. En dat alles onder de titel: 'thermiekballen zijn niet de enige dingen die door de zomerzon ontstaan!'

* Voor de grote internationale luchtvaartbeurs AERO'93, die van 28/4 tot 2/5/1993 in de Zepelin- en Dornierstad Friedrichshafen/Bodensee wordt gehouden, werden reeds meer dan 260 exposanten genoteerd uit 17 landen. In acht grote hallen wordt het (sport)luchtvaartgebeuren uitgesteld. Veel zweefvliegtuigfabrikanten, ook uit Oost-Europa, zullen er zijn

met de nieuwste toestellen evenals de AKAFliëgs van Berlijn, Darmstadt, Hannover en Stuttgart met interessante ontwikkelingen op zweefvlieggebied. Het is de enige luchtvaartbeurs waarop de meeste zweefvliegtuigfabrikanten exposeren. De beurs staat in het teken van '90 jaar motorvliegen'. Dit wordt geïllustreerd met 25 motorvliegtuigen uit die periode, beginnende bij een BLERiot type tot de supermoderne EXTRA 300 uit 1993.

* Het aantal zweefvliegtuigen in Nederland nam in 1992 toe met 18 toestellen. Volgens het Luchtvaartuigenregister telde men per einde 1992 totaal 532 toestellen. Ook het aantal motorzwevers groeide met 6 stuks tot een aantal van 54 toestellen. Ingedeeld in de drie soorten zijn dit: 35 motorzwevers, 13 zweefvliegtuigen met hulpmotor, zelfstartend, en 6 zweefvliegtuigen m/h, niet- zelfstartend.

* De bekende Tsjechische fabrikant LET, van de L-13 Blanik en L-23 Super Blanik toestellen, ontwierp een metalen eenzitter, de L-33 'Solo'. Dit toestel doet mee in de ontwerperscompetitie voor de Wereldklasse. Hoewel de uitslag daarvan nog niet bekend is, werd het toestel al in productie genomen. Een dealer in Amerika heeft er reeds een aantal besteld. De L-33 wordt daar aangeboden voor minder dan 25.000 Dollar, inclusief trailer.

* Ieder jaar wordt op het bekende Franse vliegveld Brienne-le-Château de 'Coupe Européenne des Vétérans' georganiseerd, samen met de Franse tweezitter competitie. Er waren in 1992 23 deelnemers, verdeeld over twee klassen. Wat een 'veteraan' is wordt door

de Fransen omschreven als 'iemand die meer dan 25 jaar met zweefvliegen bezig is, of ouder is dan 50 jaar'.

* Opmerking in Sailplane & Gliding over het GPS navigatie-systeem: 'GPS is de grootste uitvinding sinds het gesneden brood'.

* Moeten van uw 15-meter zweefvliegtuig de vleugels, romp en roeren opnieuw worden gepolijst? De Duitse firma LTB- Hochsauerland GmbH (erkenning LBA-Nr.II-B19) wil dit doen voor 699 DM (excl.BTW). U kunt er ook een nieuwe 'wedstrijdfinish' op krijgen. De oppervlakken worden dan geheel afgeslepen, kleine lak beschadigingen bijgewerkt en alles wordt opnieuw gepolijst voor 3955 DM. LTB is gevestigd te D-5787 Olsberg nabij het vliegveld Brilon.

* Sinds 1990 zijn er geen aparte motorzweverwedstrijden meer in Duitsland. De moderne zweefvliegtuigen-met-hulpmotor leveren een soortgelijke prestatie als de motorloze zweefvliegtuigen. Het verschil zit in het gewicht van de motor in de romp. Dit extra gewicht is nu echter voor veel motorzweefvliegers een reden om zich uit deze wedstrijdintegratie los te maken. Bij zwakke thermiek bleken deze

zweefvliegtuigen m/h in het nadeel te zijn. Besloten is nu om in 1993 weer motorzweefvliegwedstrijden in Duitsland te organiseren. Verwacht wordt dat de Duitse Nationale Motorzweefvliegekampioenschappen plaats zullen vinden op het vliegveld Burg Feuerstein in het Beierse Frankenland.

* De stand van de 1000 km diploma's was 208 per 13 januari 1993. In de FAI opgave telden we 3 Belgen (P.Bourgard nr. 123, J.P.Crustin nr.130, G.Peeters nr.131) en 5 Nederlanders (J.van Steinfoorn nr.49, G.Schuit nr.56, C.Musters nr.83, G.Kurstjens nr.102, B.de Wijs nr.153).

* Het eerste 1000 km diploma werd op 31 juli 1964 behaald door de Amerikaan Alvin Parker. Hij vloog vanaf Odessa in Texas 1041,52 km met een Sisu 1A. Hans-Werner Grosse was de tweede met een doelvlucht van 1032.20 km op Sint-Cumulusdag 4 juni 1970, van Lübeck naar Angers met zijn ASW 12. Volgens een opgave in Aerokurier werden de meeste 1000 km vluchten gemaakt op het Spaanse Fuentemilanos (24). Het jaar 1990 was veruit het succesvolste, met totaal 54 diploma's. De jaren 1991 en 1992 leverden er slechts 18 resp. 12 op.

Ary Ceelen

NIEUW! DE DUO DISCUS!

Het nieuwste zweefvliegtuig van Schempp-Hirth, de tweezitter Discus, heeft op 11 februari 1993 de eerste vlucht gemaakt. Constructeur Klaus Holighaus startte om 15.00 uur vanaf het vliegveld Hahnweide. Deze Duo Discus is een klepeloze tweezitter met het vleugelprofiel van de bekende Discus.

Een samengevat bericht hierover (als primeur) kon nog net mee in dit nummer.

De proefvluchten verliepen naar wens en Klaus Holighaus vertelde dat de overgang van een 45 graden linker- naar rechterbocht in 4 seconden gedaan kon worden. Het toestel geeft een

goede overtrek-waarschuwing en de bovenliggende kleppen werken goed. De lange canopy geeft een goed uitzicht. De romp van 8,62 meter is ontwikkeld uit de Janus Ce. Het hoogteroer is afkomstig van de Nimbus 4. Er kan 200 liter waterballast worden meegenomen.

De mallen voor de kleinere onderdelen zijn gereed en de grote rompmal is in bewerking. De krachtproeven op romp en vleugels zullen eind maart plaats vinden.

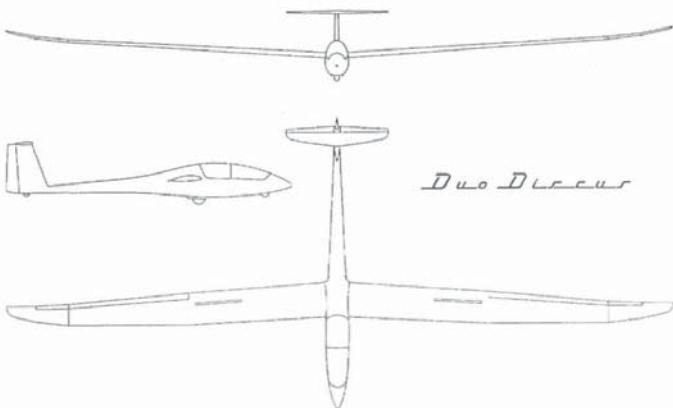
NB! De nieuwe DUO DISCUS zal te zien zijn op het NZC Terlet tijdens de grote luchtvaartbeurs

'SILENT SKY', 26-28 maart 1993.

Enkele technische gegevens:

Vleugelspanwijdte	20.0 m
Vleugeloppervlak	16,4 m ²
Vleugelslankheid	24.4
Romplengte	8,62 m
Leeggewicht	400 kg
Waterballast	200 kg
Max. startgewicht	700 kg
Vleugelbelasting	29,3-42,7 kg/m ²
Max. snelheid	250 km/u

Ary Ceelen,
(met dank aan Peter F. Selinger)



HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Het boek van Pierre BONNEAU en Christian BRIAND, Essais en vol. Avion, planeur, ULM, autogire, (AIR PRESS, Paris 1992), is een kanjer van 400 bladzijden vol informatie over alle aspecten van het testvliegen van lichte toestellen. De auteurs zijn allebei ervaren professionele testpiloten. Pierre Bonneau schreef in 1957 een eerste boek met de titel "Essais en vol"; hij putte daarbij uit zijn toen reeds lange ervaring terzake. Nu besloot hij, op aandrang van vele vrienden en met de samenwerking van Christian Briand, een nieuwe versie op de markt te brengen.

Ondanks de grote vooruitgang op het gebied van meetapparatuur en testmethodes voor de grote vliegerij (verkeerstoestellen en militaire toestellen), is er weinig veranderd wat betreft het licht vliegwezen: vele moderne meettoestellen zijn eenvoudigweg te omvangrijk om een plaatsje te vinden in de kleine rompen, en meestal zijn ze ook veel te duur in verhouding tot de verkoopprijs van de vliegtuigen.

De auteurs leren ons dus met eenvoudige middelen na te gaan of een toestel beantwoordt aan de normen voor het betreffende type; de normen FAR 23 (motorvliegtuigen) en JAR 22 (zweefvliegtuigen) vindt men trouwens op het einde van het boek terug, samen met andere reglementen over ULV en zelfbouw. De voornaamste doelgroep voor dit boek is inderdaad de wereld van de zelfbouwers, die in Frankrijk buitengewoon talrijk zijn. Volgens de Franse reglementering moeten zij hun prototypes aan de zelfde proeven onderwerpen als de industriële modellen. En daar komt heel wat bij kijken, ook voor zweefvliegtuigen!

Het boek is ook heel leerrijk voor al wie meer wenst te weten over het hoe en waarom van bepaalde beperkingen die men aan de toestellen oplegt. Men leert hoe de flight envelope bepaald en bestudeerd wordt, hoe de krachten op de roeren bepaald worden, hoe men het gedrag van een toestel moet evalueren in elke configuratie, hoe men voor bepaalde problemen een oplossing kan vinden...

Beide auteurs hebben een grote ervaring met het testen van zweefvliegtuigen, en een aanzienlijk deel van het boek is dan ook voor ons, zweefvliegers, rechtstreeks van belang. De hoofdstukken over het testen van motoren e.d. kan men gewoon overslaan indien men het wenst.

Kortom, een bijzonder volledig boek over een heel boeiend onderwerp, en een werk dat menig vlieger tot nadenken zal stemmen over de vliegveiligheid. Het boek kan men bestellen via Aviasport-Diffusion, 59 av. Aristide Briand, F-93190 Livry-Gargan, Frankrijk (Eurocheque 280 FF aan de order van SEPAG).

Na het zware werk, een beetje ontspanning! Het "fröhliches Wörterbuch" van B.PFENDTER, V.K.THOMALLA, H.MAUCH, Segelfliegen, Tomus Verlag GmbH, München, 1989, telt 96 bladzijden en geeft ons een beeld vol humor over de grote en kleine kanten van het zweefvliegen. Een greep uit de (vertaalbare) definities:

Basis: 1) De (wolken)basis is de plaats waar de zweefvliegers zich het liefst ophouden. Als tweede keus geldt de toeg van het clubhuis, waar zij over hun avonturen aan de basis

vertellen. 2) Zweefvliegers hebben iets gemeen met partijpolitici: als zij het contact met de basis verliezen, blijven zij niet lang boven.

Golf: stijgwind aan de rand van een bergketen, die voornamelijk voorkomt: a) op weekdagen, b) buiten de vakantieperiode en c) net op het ogenblik dat uw partner vliegt.

Radiodiscipline: is een niet te verwezenlijken toestand in de radiocommunicatie, waarbij alle deelnemers enkel datgene zeggen, wat voor de veilige uitvoering van de vlucht nodig is. Boze tongen beweren dat vele zweefvliegers niet

eens weten hoe men radiodyscipline schrijft.

Jammer genoeg zijn de meeste definities slechts verstaanbaar voor zweefvliegers met een goede kennis van het Duits. De illustraties van H. Mauch maken het boek aanschouwelijk. Licht verteerbare lectuur indien men aan bovenvermelde eis voldoet. Het boek kan best via een boekhandel besteld worden.

Stéphane Vander Veken

HOE VER STAAN WE MET DE WERELDKLASSE?

De voorlaatste etappe van de wedstrijd voor het ontwerp van een wereldklasse zweefvliegtuig zit er op! De voorgestelde prototypes werden tijdens de maand september door een panel specialisten grondig aan de tand gevoeld, zowel wat betreft vliegeigenschappen als qua overeenstemming met de bepalingen van het kohier.

Hoewel geen van de prototypes volledig aan de wensen van de IGC voldeed, besloot het onderzoeksteam de Poolse PW-5 voor te stellen als winnaar van de competitie; volgens het team zijn de tekortkomingen van dit zweefvliegtuig relatief eenvoudig te verhelpen, en globaal beantwoordde het beter dan de andere concurrenten aan de gestelde eisen.

Dit betekent echter nog niet dat de PW-5 effectief de wereldklasse zwever wordt: het bestuur van de IGC moet nu het toestel voorstellen op de algemene vergadering van de IGC in maart 1993 in Zuid-Afrika. Deze kan het voorstel van

de jury aanvaarden, maar kan ook de wedstrijd verlengen om aan de constructeurs de tijd te laten hun toestellen te verbeteren, of besluiten dat de wedstrijd zonder winnaar afgesloten wordt. Bij de eindredactie van dit artikel was nog niets bekend over de slotbeslissing.

Officieel bleef de IGC eerder discreet over de resultaten van de tests. Maar de juryleden waren blijkbaar niet verplicht tot geheimhouding, en zo sijpelde toch snel een en ander door over de goede en kwade eigenschappen van de diverse prototypes.

ER WERDEN 6 TOESTELLEN TOT DE EINDTESTS TOEGELATEN:

1) De Cygnet 1 C van de Amerikaanse ontwerper Roberts is ontstaan als echt zelfbouwtoestel: het werd gefinancierd dank zij giften en werd door amateurs gebouwd. Jammer genoeg kwam het naar Oerlinghausen met slechts een paar vluchten; daarenboven was het een derde zwaarder dan voorzien. De testpiloten

besloten dan ook dat het niet rijp was voor proeven in vlucht.

2) De Junior SZD-51-2 is een licht aangepaste versie van de bekende Poolse trainer. Het voldoet niet echt aan de geest van de wedstrijd, want het is nog duidelijk te zwaar en te moeilijk te monteren. Het grootste gebrek van dit toestel is echter het slechte overtrekgedrag bij staartlastig zwaartepunt.

3) De Tsjechische LET L33 Solo is een metaalen toestel uit dezelfde stal als de Blanik. De eigenschappen van dit type lijken echter nogal tegen te vallen: de jury klaagde over onvoldoende langsstabiliteit, hoge wrijvingskrachten in de besturing, hoge overtreksnelheid en slechte overtrekeigenschappen.

4) De Russische Russia werd in twee versies voorgesteld: een 11,1-m versie van 104 kg en een 12,6-m versie van 115 kg. Het lichtste model vertoonde echter duidelijk structurele zwakheden en werd niet getest; het zwaardere vertoonde een hoge eigen daalsnelheid en een hoge overtreksnelheid; daarenboven kon het niet aan de lier getest worden.

5) De Italiaanse Velino vertoonde min of meer dezelfde gebreken qua eigen daalsnelheid en overtreksnelheid; verder lag zijn beste glijgetal lichtjes beneden het nagestreefde minimum van 30. Ook zijn roleigenschappen bevredigden niet, en hij lijkt weinig geschikt voor eerste solo's.

6) Zoals gezegd leek de PW-5 het meest geschikte toestel: toch is er nog heel wat werk aan de winkel om het helemaal in overeenstemming te brengen met het kohier. Tot de

nodige wijzigingen behoren: een kap die met één knop kan afgeworpen worden, een energie absorberende staartslof, een betere wielrem, een bekleding voor het hoofd wiel, een betere plaatsing van de ontkoppelingknop... Verder ligt de overtreksnelheid bij volledig geopende remkleppen iets te hoog. De jury oordeelde echter dat geen van deze gebreken onoverkomelijk is.

Wat ook het besluit van de algemene vergadering van de IGC moge zijn, zal de wereldklasse wedstrijd ongetwijfeld nieuwe wegen geopend hebben. De juryleden waren unaniem enthousiast over de voorgestelde zwevers, ondanks hun diverse tekortkomingen. Elk toestel vertoonde inderdaad heel wat interessante bijzonderheden op diverse gebieden. Zo bewees men in ieder geval dat lichtere toestellen zeker mogelijk waren, en dat echte éénmansmontage niet langer utopisch is.

Tot slot dient genoteerd dat de meeste ontwerpteams plannen hebben om hun toestel in serie te bouwen, ongeacht de uitkomst van de wedstrijd. Indien de IGC besluit geen winnaar uit te roepen, kan concurrentie natuurlijk leiden tot verbetering van de produkten; indien echter de PW-5 (of enig ander toestel) gekozen wordt, loopt men het risico dat het concept van monotype klasse als dusdanig in het gedrang komt: grootschalige productie, monotype wedstrijden, extreem lage prijs lijken dan niet langer haalbaar.

Cijfergegevens
(zoals opgegeven door de constructeurs)

zie volgende pagina ->

Toestel type	1	2	3	4	5	6	7
Cygnat	13.0	6.7	165	275	65	32	93
Solo	14.0	6.6	210	330	64	32	90
PW-5	13.5	6.3	166	280	62	33	90
Russia II	12.6	5.2	115	225	64	34	-
Junior	15.0	6.7	220	335	63	33	-
Velino	12.0	5.9	156	266	62	31	90

1: spanwijdte (m)

2: lengte (m)

3: leeggewicht (kg)

4: max. vlieggewicht (kg)

5: min. snelheid (km/h)

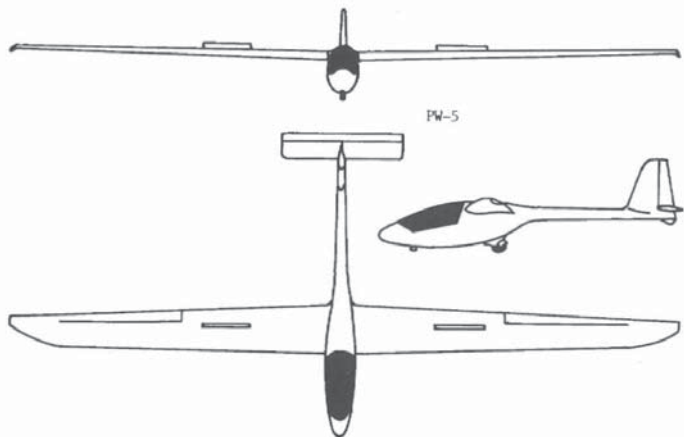
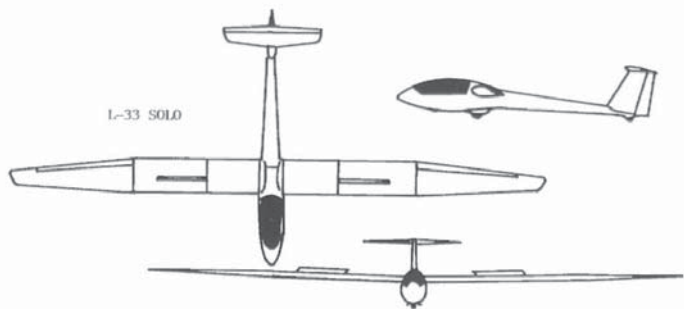
6: glijgetal

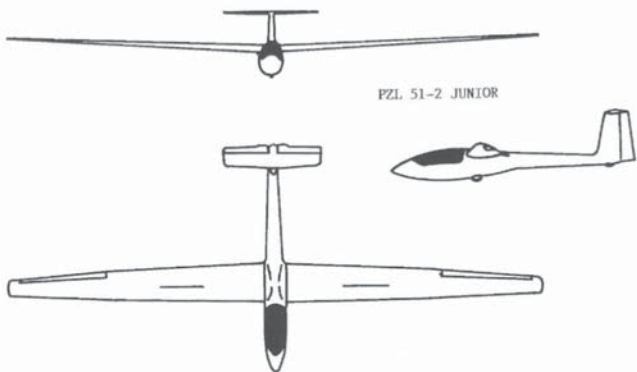
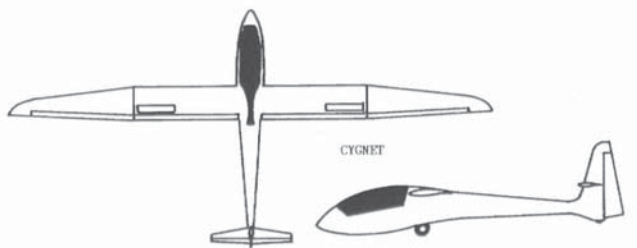
7: bij snelheid (km/h)



VELINO







AANTREKKELIJK GEPRIJSD PLASTIC

S.Z.D.-51 JUNIOR

Overgangstrainer
Glijhoek: 1:35
Zonder instrumenten
USD 23.200 (ex. works)

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

Standaardklasse
Glijhoek: 1:40
Zonder instrumenten
USD 24.300 (tijdelijk) (ex-works)

S.Z.D.-55-1

Een 'high-performance' standaardklasser
met 'discusvleugel'.
Tweede op wereldkampioenschappen 1991.
Glijhoek: 1:44
Zonder instrumenten
USD 36.300 (ex-works)

S.Z.D.-50-3 PUCHACZ

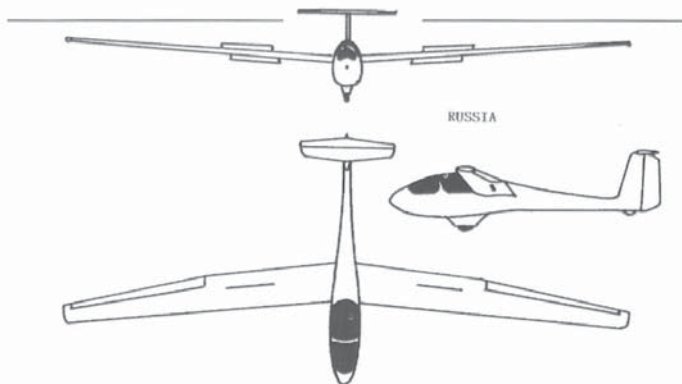
GVK-lestoestel. Uitermate geschikt voor zowel de basis-
als de voortgezette opleiding
Glijhoek: 1:30
Zonder instrumenten
USD 35.600 (ex-works)

De prijzen zijn richtprijzen en kunnen tussentijds wijzigen.

AANTREKKELIJKE FACTOREN C . A . S .

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

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



FOTOWEDSTRIJD ZWEEFVLIEGEN

Onze zweefvliegers hebben ongetwijfeld heel wat talent. Maar behalve vliegprestaties en wedstrijduitslagen krijgen we daar meestal weinig van te zien. Alleen wat het vliegen zelf aanbelangt schijnt de moeite waard om gepubliceerd te worden.

Volgens ons zijn er echter ook mensen die het esthetische aspect van het zweefvliegen waarderen en het aan anderen willen laten meeproeven. Voor hen starten we vanaf dit jaar met een fotowedstrijd. Deze is voor alle ligaleden toegankelijk en loopt tot 1 november 1993, datum waarop alle foto's op het ligasecretariaat bezorgd moeten zijn.

Alle foto's zullen vervolgens beoordeeld worden door de jury, bestaande uit de volgende vijf leden: Pedro Boon (DAC), Bart De Blick (ACB), Marc De Schrijver (KAC), Wil Janssens (ALB), Kris Van Dam (AZM).

De drie winnende foto's zullen door de Liga bekroond worden met respectievelijk 3000 fr, 2000 fr en 1000 fr.

De foto's moeten aan de volgende criteria voldoen:

- zweefvliegen als onderwerp;
- goed technisch niveau;
- origineel;
- interessante compositie;
- sfeer.

Praktische richtlijnen:

- formaat: min. 18 x 24 cm, liefst glanzend;
- gelieve van dia's een afdruk te maken;
- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn;
- de negatieven moeten altijd opvraagbaar zijn voor publicatie en controle;
- voeg bij de foto's naam, adres, telefoonnummer en club;
- max. vijf foto's per deelnemer;

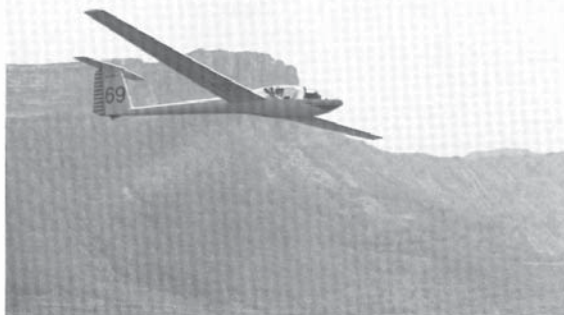
-
- iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn opnames;
 - er zal slechts één foto per deelnemer voor een prijs in aanmerking komen;
 - probeer de foto's via de ligaverantwoordelijke te bezorgen op het secretariaat, dat voorkomt beschadiging door de post;
 - we zullen ons best doen om alle inzendingen

te tonen op het jaarlijks symposium, daarna kunnen ze terug opgevraagd worden op het secretariaat;

- door deelname aan deze wedstrijd verklaart de inzender zich akkoord met deze voorwaarden.

Veel succes!

Kris Van Dam



Piloot: Walter Van Looy

Foto: Kris Van Dam

CHARRONNIEUWS

Er werd een aanpassing van het reglement doorgevoerd in antwoord op een vraag gesteld op de vergadering der sportcommissarissen, betrokken bij de Charroncompetitie.

Bij het vliegen van een Driehoek FAI Record van meer dan 300 km kan men opteren voor een driehoek rond drie opgegeven keerpunten waarvan het vliegveld van vertrek er niet nood-

zakelijk 1 moet zijn. De lengte van die proef wordt echter alleen langs die 3 opgegeven keerpunten gemeten.

Vraag

Wat echter meten indien de piloot in het zicht van de haven tot een buitenlanding verplicht wordt na het ronden van zijn laatste (3-de) opgegeven keerpunt?

Probleem

Het vliegveld van vertrek (v) en de buitenlandingsplaats (1) liggen niet noodzakelijk op het been tussen 3-de en 1-ste keerpunt. Hoe deze afstanden incalculeren?

Oplossing

Men kent de lengte van de Opgegeven Proef: = $(ab + bc + ca)$

De afstand buitenlandingsplaats 1 tot 1-ste keerpunt a: = $1a$

De afstand vertrekpunt v tot 1-ste keerpunt a: = va

Geldig gevlogen afstand: = $(ab + bc + ca) + va - 1a$

Of afstand O.P. **PLUS** afstand vertrek tot a **MIN** afstand landing tot a

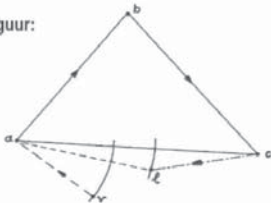
Opmerkingen

1. Indien door deze berekening een afstand bekomen wordt die groter is dan deze van de O.P. geldt alleen deze laatste. Dit kan zich voordoen bij een landing binnen de cirkel met straal av.

2. Zelfs al wordt zo een afstand gevlogen gelijk aan deze van de opgegeven proef, toch zal de proef niet als een gelukte proef mogen beschouwd worden vermits de landing niet op een vooraf opgegeven punt gebeurde. Sportcode, Sectie 3, rubriek 1.4.3.a) en 1.8.7.

3. Bij landing op een ander been van de driehoek mag de afstand vertrekpunt tot 1ste keerpunt (av) eveneens als volle afstand mee-gerekend worden, zelfs al ligt dit vertrekpunt niet op het been ca.

Figuur:



Bijvoegsel Charonbeker 1993: 9.2.2. Zie VADEMECUM 93

Eddy De Coninck

VEILIGHEID KA2, KA6, KA7, KA8.

Naar aanleiding van een zwaar ongeval bij een lierstart met een Ka8 in Duitsland, stelden de leden van het onderzoeks-team vast dat de automatische hoogteroeraansluiting niet meer in de gaffel zat. Daardoor werd het roer geblokkeerd in de stand "volledig drukken". Het vliegtuig vloog dan ook hard tegen de grond en de piloot werd gewond.

Het is inderdaad mogelijk dat de automatische aansluiting van het hoogteroer zich uit de gaffel

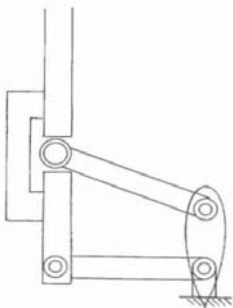
werkt door de schokken van de start, echter alleen indien de geometrie van de koppeling niet meer overeenstemt met de technische voorschriften. De foutieve geometrie kan in de neutraalstand er wel goed uitzien! Bij hoogteroeruitslagen verplaatsen beide delen zich echter ten opzichte van elkaar, wat tot ontkoppeling kan leiden (zie tekeningen).

Daar deze aansluitingen voorkomen bij Ka2, Ka2b, Ka6, Ka7, Ka8 en Ka8b, is het aan te

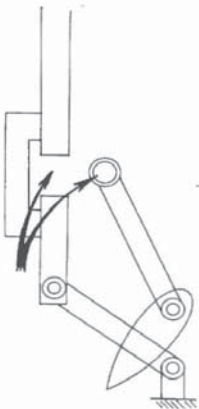
bevelen ze op deze toestellen grondig te controleren en indien nodig in overeenstemming te

brengen met de technische voorschriften van de betreffende types.

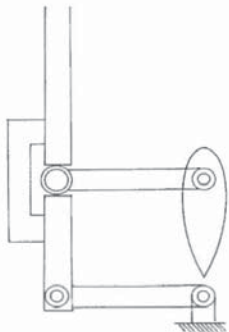
Foutieve geometrie, neutrale stand (sterk overdreven)



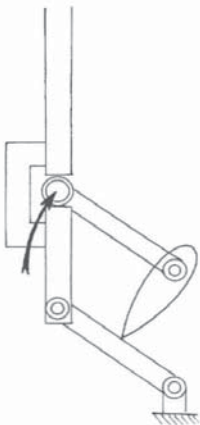
Foutieve geometrie, pnikken; de stuurstang komt los uit de gaffel



Correcte geometrie, neutrale stand



Correcte geometrie, pnikken



ZWEEFVLIEGEN IN DE RECLAME

Het gebeurt slechts zelden dat men het zweefvliegen als thema voor een reclame-campagne gebruikt. Dit is nu wel het geval in een foldertje uitgegeven door het VIZO (Vlaams Instituut voor het Zelfstandig Ondernemen) om de dienst Bedrijfsadvies voor Zelfstandigen en KMO's te promoten.

Het reclamethema is eigenlijk de sleepvlucht: "Voor Een Goede Start En Een Hoge Vlucht", luidt de slogan. Nog enkele grepen uit de tekst:

"U wil [...] op eigen vleugels vliegen? Dat kan. Wij kunnen u daarbij helpen om de juiste thermiek te vinden, zodat het een geslaagde vlucht wordt. [...] Dus... voor u de hangar verlaat en de startbaan opglijdt, kan u best even contact met ons opnemen voor begeleiding. Wij trekken u op in de warme luchtzuil, waarna u gerust op eigen vleugels kan vliegen."

Dit is toch eens een andere manier om de aandacht te trekken op onze sport!

CLUBNIEUWS

PZL-dagen op Kortrijk-Wevelgem

Cor Air-Service hield met de medewerking van Kortrijk Flying Club een presentatie van PZL-zweefvliegtuigen en PZL-instrumenten op het vliegveld Wevelgem, van zaterdag 20 maart tot en met dinsdag 23 maart.

Op het veld waren voor demonstratie aanwezig:

- de SZD-51-1 Junior;
- de SZD-48-3 Jantar Standaard 3;
- het pas in België geïntroduceerde lestoestel Puchacz;
- het parapedaardje van de vloot, de SZD-55.

Personen die de SZD-55 of de Puchacz proef willen vliegen, worden aangeraden een afspraak te maken met Cor Vermeulen, tel. 00-31-1176-1506 of 00-31-1150-12734.

Op 7 februari jongstleden nam **Karl Van Dommelen** ontslag als voorzitter van de Antwerpse Zweefclub Meeuw na 40 jaar (1952 - 1992) de club in goede banen te hebben geleid. Karl, nu 80 geworden, vliegt nog altijd met zijn Blanik te Zoersel, liefst met zijn kleinzoon.

Tijdens een intieme plechtigheid mocht een Liga-bestuurslid Karl, zijn echtgenote en de leden van zijn staf feliciteren en bedanken voor de diensten bewezen aan het zweefvliegen en aan de Liga.

Het Ligablad-team wenst Karl nog veel zweefgenot!

*'La politique, c'est comme la météo:
c'est l'art du courant d'air.'*

De Vereniging Historische Zweefvliegtuigen op Kortrijk-Wevelgem

Op 25, 26 en 27 juni 1993 worden de leden en vliegtuigen van de Vereniging Historische Zweefvliegtuigen met open armen ontvangen op het vliegveld van Kortrijk-Wevelgem (aankomst mag reeds op 24 juni in de namiddag).

Camping 100 BEF (5 gulden) per nacht per tent of woonwagen (personen gratis). Stroom 40 BEF (2 gulden) per nacht. Stortbad en W.C. ter beschikking. Stalling voor zover mogelijk in de club-loods voor moeilijk te demonteren toestellen, 100 BEF (5 gulden) per nacht. Vliegtuigsleep tot 500 m: 600 BEF.

Op zaterdag 26 juni is er een verbroederingsavondmaal voorzien: aperitief, voorgerecht of soep, hoofdschotel, dessert, koffie en twee drankjes naar keuze: 500 BEF.

Voor inlichtingen kan men zich wenden tot Achille SERVANCKX, Marius Duchéstraat 18, 1800 Vilvoorde.

LADIES' DAY

Landelijke bijeenkomst voor vrouwelijke zweefvliegpiloten van België

Mannen die, al lezend, denken: "Een vrouwenrubriek, nu ook al in het Ligablad? Ik sla dat maar over," vergissen zich. U leest dit blad omdat u op de hoogte wenst te blijven van de ontwikkelingen in het Belgische zweefvliegland. Dit hoort daar absoluut bij.

Een jaar geleden ontvingen alle geregistreerde vrouwelijke zweefvliegers een uitnodiging voor een eerste informele bijeenkomst in april 1992 te Brussel. Inschrijven gewenst. Uiteindelijk waren er 19 aanwezigen, want de thermiek

bleek haar lokroep niet te missen. Maar je moet eens ergens beginnen. Een gemêleerd gezelschap van middelbare scholieren tot oma's bleken één passie gemeen te hebben: zweven! Het was een idee van meervoudig kampioene mevrouw Georgette Litt en organisatrice mevrouw Gill van den Broeck. De sprankelende anecdoten van Gill van den Broeck zorgden voor veel hilariteit en gezelligheid. De sfeer van 'meisjes onder elkaar' kreeg nu eens een positieve inhoud. Naar Zwitsers en Duits voorbeeld werd gekozen voor een nieuwe ontmoetingsdag, in november, met partner en regen. Er zouden sprekers gevraagd worden. "Vrouwen natuurlijk" klonk het anoniem. Toen Gill heel voorzichtig informeerde of mannen ook mochten indien de dames verhinderd waren, gaven we minzaam toestemming.

22 november 1992 was het zover. Een druilerige zondag te Louvain-La-Neuve. De opkomst was massaal. In totaal zo'n 70 personen. In een collegezaal wisselden informatieve video's over zweven elkaar met spreeksters af. Een probleem was dat een aantal spreeksters en hun collega's die op de reserve lijst stonden genoteerd de allerlaatste dagen afelden vanwege verplichtingen op het werk. De sfeer was goed. Er is een telegram naar de koning gestuurd om onze verbondenheid met het koningshuis te tonen. We ontvingen het volgende antwoord:

"Aan de zweefvliegers van België,
De koning waardeerde ten zeerste de gehechtheidsgevoelens die u hem heeft betuigd naar aanleiding van de vergadering van de zweefvliegers van België. De vorst gelast mij u en allen wier tolk u geweest is, hiervoor oprecht te bedanken."

Van Ypersele, kabinetschef van de koning

De taal was geen probleem. Er werd zowel Frans als Nederlands gesproken. Gill zorgde steeds voor een snelle vertaling.

Ik weet dat er piloten zijn die niet zijn gekomen. Ongetwijfeld vergeten de datum te noteren. Maar ook zij die dachten dat het een theekransje zou worden waar in plaats van over luiers en de was wordt gepraat over thermiek en zweven, hebben het mis.

Uw partner is van harte welkom. Meestal wordt u voorgesteld als: "de vrouw van..." Nu bungelt hij aan uw arm als "de man van..." Een leuke ervaring!

Wie wil er nu een informatieve bijeenkomst in aangenaam gezelschap missen op een regenachtige dag?

Afspraak een zondag in november 1993 (bericht volgt).

Het zal pompen dat het kraakt. Binnen!

Margret Hageman
K.A.C. Weelde

Uit de statistieken over het vrouwelijke zweefvliegen in België bleek:

* De afstand tussen het vliegveld en de woonplaats kan zeer groot zijn. De gemiddelde waarde is 70 km.

* De gemiddelde waarde van het aantal uren solo is 12 uren.

Er is een piloot met 3000 uren, dat geeft een vertekend beeld als men dan het rekenkundig gemiddelde uitrekt.

Getuige de gemiddelde waarde zijn er veel beginners, dat belooft veel goeds voor de toekomst.

Oudere piloten hebben niet meer gevlogen. Ze zijn alleen meerdere jaren solo.

* Gemiddelde leeftijd ligt tussen de 20 en 30 jaar.

* De meeste piloten zijn tussen de 2 en 8 jaar solo. Veel solo's in 1991. Veel jonge piloten zijn geen lid van een club. Ze doen één keer per jaar een kamp en hebben geen idee van wat ze zich bij een clubleven moeten voorstellen. Aangezien de meesten nog studeren is het vervoer naar het vliegveld een probleem, evenals de tijd om te kunnen vliegen.

M.H.

KEMPISCHE AERO CLUB WEELDE

De K.A.C. vierde haar 20-jarig bestaan op 11, 12 en 13 september jongstleden.

Alles begon met een receptie en een viering op vrijdagavond in een feesttent op het vliegveld zelf.

De opendeurdagen op zaterdag en zondag groeiden uit tot een waar vlieggebeuren. De publieke belangstelling was groter dan verwacht.

Verschillende militaire instanties verleenden hun medewerking. Het zeer talrijke publiek kreeg zo vliegdemonstraties met Alouette, Augusta, Britten Norman, Fouga en full demo F16 te zien, met aansluitend een prachtige kunstvlucht op Pik 20; ook kon even in de F104-simulator worden gevlogen.

Doorlopend was er gelegenheid een vlucht te maken met een zweefvliegtuig, een sportvliegtuig of een helikopter.

De static show van hoofdzakelijk zweefvliegtuigen kreeg ruime aandacht. Zweefvliegtuigen vlogen af en aan tot sun set.

Duizenden mensen hebben kennis kunnen maken met de Kempische en honderden kregen de gelegenheid te proeven van onze passie: zweefvliegen!

Guido De Laet

BELGIAN PRO-WING FESTIVAL 1993

Het Belgian Pro-Wing Festival 1993 gaat door op 17 & 18 april te KEIHEUVEL/Balen.

Een zeer grote overdekte static show met tal van boeiende en educatieve stands, vliegtuigen, curiosa, tentoonstellingen, fabrieksstanden, animatie, enz...

Enkele topattracties zoals de adembenemende vliegkunsten van de nieuwe wereldkampioen acro Nikolay Timofeev in zijn SUKHOI 26 uit het GOS, de nationale patrouille van Hongarije op ZLIN 50-LS, indrukwekkende acro-demo's op F-16 en ALPHA-JET enz... maken het programma compleet.

WEDSTRIJDNIEUWS

COUPE DU MONDE DE VOL À VOILE EN MONTAGNE

Van 13 t/m 24 juli 1993 organiseert de Association Aéronautique Verdon-Alpilles op het vliegveld van Vinon de jaarlijkse wereldbeker bergvliegen.

Dit jaar wordt er een handicap toegepast in de tweezitterklasse, teneinde meer clubzwevers aan te trekken en zo de competitie-opleiding en de bergvliegscholing te bevorderen.

De drie eersten in elke klasse (open, ren, standaard en tweezitter) ontvangen een beurs "vliegen te Vinon" van respectievelijk 3000, 2000 en 1000 FF. Inschrijvingskosten bedragen 1500 FF (inclusief camping, zwembad, slotmaaltijd), de sleep kost 150 FF.

Reglement en inschrijvingsfiche zijn te bekomen bij:

A.A.V.A., Aérodrome, F-83560 Vinon-sur-Verdon, Frankrijk

INTERNATIONALE ZWEEFLIEGCOMPETITIE WASSERKUPPE

Sinds de hereniging van Duitsland ligt de Wasserkuppe, de "Heilige Berg" van de

zweefvliegers, opnieuw centraal in het land; de meeste luchtruim-beperkingen zijn daarbij weggefallen. De Hessische Luftsportbund en de Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges auf der Wasserkuppe organiseren dan ook een internationale competitie voor standaard- en renklasse, van 20 t/m 31 mei 1993. De piloten zouden tot de top van hun land moeten behoren (max. 45 deelnemers).

IBM EURO GLIDE

De Eindhovense Aeroclub Zweefvliegcombinatie (EACzc) organiseert in 1993 een race van Eindhoven naar de Pyreneeën en terug. De totale afstand (retour) bedraagt 2000 km. De race wordt gevlogen in de periode van zaterdag 12 tot zondag 20 juni a.s. Dit evenement staat open voor Nederlandse, Belgische en Duitse teams.

Het reglement is eenvoudig:

- alle deelnemers starten op zaterdagmorgen 12 juni vanaf Eindhoven;
- de wedstrijd eindigt op zondagavond 20 juni, dus na 9 vliegdagen;
- degene die het eerst na de retour terug is in Eindhoven, is winnaar.

Er is bewust gekozen voor een traject waarop moeilijke of bergachtige gebieden in België of Frankrijk worden vermeden. Meerdere vliegers per kist zijn toegestaan, en deelname is open voor zowel één- als tweezitters.

Door sponsoring gesteund verkeren de organisatoren in de unieke positie om deelnemers een aanmerkelijk startgeld te kunnen uitkeren; bovendien is er een extra premie voorzien bij afronding van de wedstrijd volgens reglement.

De inschrijving voor de IBM Euro Glide is geopend! Het maximum aantal deelnemers bedraagt 20. Voor nadere inlichtingen en inschrijfformulieren kan men terecht bij:

Organisatie IBM Euro Glide, p/a Han Teunissen
Molvense Erven 71, 5672 HJ NUENEN NL
Tel. 00-31-40-839487

2-DAAGSE WEDSTRIJD EINDHOVEN

De Eindhovense Aero Club organiseert op 8 en 9 mei 1993 opnieuw een tweedaagse wedstrijd op de vliegbasis Eindhoven. Er zal worden gevlogen in de volgende 3 klassen: Clubklasse voor tweezitters met een handicap van t/m 100, klasse voor 1- en 2-zitters met een handicap van 100 t/m 106, klasse voor 1- en 2-zitters met een handicap van 108 en meer.

Er zijn maximaal 50 toestellen toegelaten. Inschrijfgeld is f50,- per equipe, exclusief sleep- of lierstarts. Sluitingsdatum voor inschrijving is 19 april 1993. Gratis camping. Voor inlichtingen en inschrijving:

Martin Smit, Wilhelminakade 53
NI-1421 AB Uithoorn, Nederland
Tel 02975 62702

WORLD GLIDER AEROBATIC CHAMPIONSHIPS

Zojuist heeft de stichting World Glider Aerobatic Championships besloten "Fly, and make the

world turn" te kiezen als motto voor de WK Kunstzweefvliegen 1993, die zal plaatsvinden van 15 t/m 28 augustus op het vliegveld Venlo. Het kampioenschap wordt het middelpunt van de viering van 650 jaar stad Venlo.

De 5th World Glider Aerobatic Championships zullen ook op film verschijnen. Momentum Films, een Amerikaanse produktiemaatschappij uit Los Angeles die in 1987 werd bekroond voor de zweefvliegdocumentaire "Running on Empty" (zie vorig Ligablad), gaat een (TV-)special maken over dit wereldkampioenschap.

Op zondag 29 augustus 1993 zal de stichting WGAC de jubilerende stad Venlo eren met een grote vliegshow. Verschillende oude toestellen uit WO II en een mix van andere luchtvaartdisplays worden een eerbetoon aan de lange historie van het Venlose vliegveld.

Voor nadere inlichtingen betreffende de WK Kunstzweefvliegen 1993 kunt u contact opnemen met:

Stichting WGAC / Department Public Relations
& Press, Postbus 591 5900 AN Venlo
Tel. 077-540682 - Fax 077-548277

EUROPESE ZWEEFVLIEG-KAMPIOENSCHAPPEN VOOR JUNIOREN

Deze tweede uitgave van de Juniorenkampioenschappen wordt ingericht op het vliegveld van La Roche sur Yon, Frankrijk, door de Vol à Voile Yonnais, en zal zich afspelen van 24 juli t/m 6 augustus 1993 (oefenperiode van 16 t/m 23 juli).

Standaard- en clubklasse worden ingericht, motorzweefvliegtuigen worden toegelaten op voorwaarde dat de motor onbruikbaar is (start en ophalen als zweefvliegtuig). Inschrijvingskosten 2100 FRF.

Vliegers moeten geboren zijn in 1968 of later, een gouden of zilveren brevet bezitten, aan een Nationaal Kampioenschap hebben deelgenomen en 250 u gevlogen hebben als Pilot In Command.

Inlichtingen en inschrijving bij:

Isabelle DUBREUIL

VOL A VOILE YONNAIS

Aérodrome René Couzinet

F-8500 LA ROCHE SUR YON

FRANKRIJK

Tel.: 51.05.01.91

Fax: 51.62.28.43.

INTERNATIONALE

ZWEEFLIEGWEDSTRIJD KORTRIJK

De Kortrijk Flying Club organiseert voor de vierde maal een internationale zweefvlieg-wedstrijd op het vliegveld van Kortrijk-Wevelgem (EBKT), van 20 tot en met 23 mei 1993.

De wedstrijd staat open voor alle klassen, er worden slechts 40 toestellen toegelaten. Verschillende piloten mogen op één toestel vliegen. Elke piloot moet in het bezit zijn van een geldige zweefvliegvergunning, FAI-sportvergunning en D-brevet. Parachute, radio, barograaf en foto-time camera verplichtend.

Het inschrijvingsgeld bedraagt 5000 BEF (4 starts en 4 films inbegrepen), de betaling gebeurt met een gekruiste Euro- of internationale bankcheque die samen met het inschrijvingsformulier verstuurd wordt naar het wedstrijdsecretariaat.

Voor nadere inlichtingen en inschrijvingsformulieren kan men zich wenden tot het wedstrijdsecretariaat:

Demeester Freddy,

Langerei 44, B-8000 Brugge

Tel. 050-336570 / Fax 050-350570

WEDSTRIJDKALENDER

30/4 - 1-2/5

Kiewit-cup - Albatros - Hasselt-Kiewit: oefenen standaardklasse.

20 - 23/5

Internationale Zweefvliegwedstrijd Kortrijk - KFC - Wevelgem: alle klassen.

26 - 27/6

Handicap der Kempen - Weelde: open - renklasse, standaardklasse, clubklasse (motorzweefvliegtuigen toegelaten onder bepaalde voorwaarden).

25 - 27/6

Oldtimertreffen - Wevelgem

7 - 14/8

Beneluxwedstrijd ACK - Keiheuvel

Andere manifestaties

14 - 15/8

Oldtimer fly-in - DAC - Schaffen

5.2.94

Symposium - PVC Malle

Op aandringen van talrijke piloten zal de 27ste Ardennenwedstrijd toch plaatsvinden te Saint-Hubert op **29, 30 en 31 mei 1993**.

Uitnodigingen aan te vragen bij Gill Van den Broeck, tel. 02/267.26.83

Zomerwedstrijd Malden - 19/7 - 30/7

Standaard/clubklasse en 15 m klasse

inz. vóór 1 mei - inf. tel. nr. 080/58.29.82

MEDEDELINGEN EN SERVICE

Te koop: aanhangwagen voor zwever met papieren en keuring, nu voor Ka6; open wagen. Tel 03/2352412 AZM. Prijs 15000 Fr.

Te huur: Fayence - Luxe 2-pers. studio. Badk.,keuken, tuin, gebr. zwembad. Prachtig uitzicht op zweefvliegveld. Nog enige weken beschikbaar. Prijs FRF 2100/week. Tel 00/33/94761369.

Te koop: Ka8b 1963 zeer goede staat, voll. geïnstrumenteerd, 720 kan. + parachute 3j. oud, + aanhangwagen met dekzeil. Prijs O.T.K. Tel 050/351828.

Te koop: Ka6 en Ka8, inlichtingen Aloïs Van den Borne, Stadstraat 5a, 2380 Ravels. Tel. 014/65.59.37.

ZWEEFVLIEGSTAGES IN DUITSLAND VOOR DE JEUGD

De Luftsportjugend van de Duitse Aeroclub organiseert zoals elk jaar zweefvliegstages voor de jeugd op het vliegveld van Hirzenhain. Deze programma's zijn gesteund door de Duitse regering, en de kosten blijven dus laag: 950 à 1275 DM, logies, maaltijden en vliegen inbegrepen.

De stages duren twee weken en worden ingericht vanaf begin mei tot half september. Voor inlichtingen en inschrijving kan men zich wenden tot:

Haus der Luftsportjugend
Fritz-Stamer-Haus, Hirzenhain
D-6345 Eschenburg, Duitsland

TRAINING - BAROMETER

De Liga heeft, in samenwerking met Aviabel, een interessante training - barometer laten drukken op formaat A3. Daarop kan je rechtstreeks

aflezen of jouw vliegconditie O.K. is, afhankelijk van het aantal vliegguren en starts van de voorbije 12 maanden.

Deze training - barometer werd op het symposium uitgedeeld aan de aanwezige verantwoordelijken en zou in alle clubs moeten uithangen. Er zijn nog enkele exemplaren beschikbaar op het ligasecretariaat.

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT

Vliegboekje	70
Sticker zilveren brevet FAI	30
Theorie van het zweefvliegen KNVvL	1050
Praktijk van het zweefvliegen KNVvL	780

Voor promotie

Folders	gratis
Stickers	gratis

Uitleendienst videomateriaal voor promotie-activiteiten

aerokurier

Die grosse deutsche Luftfahrtzeitschrift

Een abonnement op dit dikke luchtvaartblad, met veel informatie over de zweefvliegsport, kost momenteel 2050 Bfr. (12 nummers).

Opgeven bij: AEROPRESS

P. Stockmanslaan 53
5652 RB Eindhoven (NL)
Tel.: (0)40-512484
Fax: (0)4998-73920

Ook advertenties voor AEROKURIER kunt u via AEROPRESS opgeven. Duitse (zweef)vliegboeken? Vraag prospectus bij AEROPRESS.