

ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

13de jaargang - nummer 54
april - mei - juni 1993

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

kantoor van afgifte Gent X

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningnummer 08.01

HOOFDREDACTIE EN REDACTIEADRES :

Stéphane Vander Veken
Baarie-Frankrijkstraat 24, 9830 St.-Martens-Latem
tel.: (09) 282 41 53

REDACTIETEAM :

Ary CELEN
tel.: 00 31 (40) 51 24 84
René PAREDIS
tel.: (011) 85 71 33
Peter MULLAERT
tel.: (09) 221 31 57

ABONNEMENTEN :

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

ADVERTENTIEFARIEVEN :

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

SECRETARIAAT :

George Ivanovlasi 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.: (09) 222 83 97
kantoor van afgifte Gent X

13de jaargang - nummer 54
april - mei - juni 1993

INHOUD

Redactioneel	2
Nieuwe luchtruimindeling	3
De bekendste zweefvliegtuigtypes in Vlaanderen (5)	6
ZweefvliegVARYa	8
Het hoekje van de boekenvreter	11
Invloed van de medicatie	13
Het Antipoden-avontuur	15
Zweefvliegen in België vóór Wo II	17
Veiligheid bij het zweefvliegen	19
Clubnieuws	20
De nieuwe sportcode	24
Sportcommissie	25
Wedstrijdnieuws	26
Activiteitenkalender	30
Mededelingen en Service	31

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE : E. Verhulst - G. Van den Broeck - W. Janssens

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

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

Foto cover: LS1d (Foto: Wil Janssens)

REDACTIONEEL

Als jullie dit lezen is het zweefvliegseizoen 93 al een heel stuk gevorderd. Zoals gewoonlijk was het weer nogal wisselvallig.

Maar ook uit Brussel kwamen er weer donkere onweerswolken. Sinds april is de nieuwe luchtruimstructuur in voege (zie artikel). Volgens de plannen moest de LCTA (vroegere CTA sector D) buiten de militaire uren in klasse E terecht komen; dit zou voor ons een verlichting betekenen, want dan mochten we zonder radio noch clearance hoger dan 4 500 voet. De AIP-bladen lagen al een poos klaar en bevestigden dit.

Maar pas was de nieuwe regeling ingegaan, of daar viel een bericht uit de fax: i.p.v. E moest de LCTA dringend D geclasseerd worden! Dat betekent dus voor ons: vliegplan indienen, tweezijdig radiocontact tot stand brengen met Brussel en een clearance vragen! Anders gezegd, in de meeste gevallen zijn we veroordeeld tot een

maximumhoogte van 4 500 voet, en het is te vrezen dat sommigen deze onaangepaste reglementering eenvoudig aan hun laars zullen lappen, hetgeen echter nadelige gevolgen zou kunnen hebben op de toekomst van de ganse Belgische zweefvliesport.

Tijdens een speedvergadering van clubverantwoordelijken van de LVZC op woensdag 9 juni te Deurne werd besloten om alles in het werk te stellen om die maatregel ongedaan te maken, ten minste beneden FL 65. Er werd een strategie besproken, die nu stap voor stap zal worden gevolgd. In afwachting wordt er aan iedereen met aandrang gevraagd om de heersende reglementatie integraal te respecteren, teneinde de reputatie van de zweefvliegers niet te schaden tijdens deze delicate onderhandelingen.

Het enige dat wij kunnen hopen, is dat onze aanvragen van clearance inderdaad ingewilligd zullen worden!

Springtime!



NIEUWE INDELING VAN HET BELGISCHE LUCHTRUIM

Sedert begin april geldt nu ook in België de nieuwe classificering van het luchtruim volgens ICAO-normen. Normaliter moeten up to date luchtvaartkaarten eveneens beschikbaar zijn.

Wat houdt die nieuwe classificering eigenlijk in? De oude begrippen "visual exempted", "instrument/visual" en "instrument restricted" vervallen. Elk onderdeel van het luchtruim krijgt

een bepaalde klasse toegewezen, van A tot G, in dalende volgorde van controle. Klasse G stemt overeen met het vroegere ongecontroleerde luchtruim. Elke klasse onderscheidt zich door andere bepalingen betreffende verkeersleiding en verkeersinformatie voor VFR en IFR, alsook door andere VFR-minima. De hieronder opgegeven tabellen geven een overzicht van die bepalingen.

Klasse	Mode	Separatie	Dienstavereining	Radioverbinding	Clearance
A	IFR	Volledig	Verkeersleiding	2-zijdig doorlopend	Ja
B	IFR	Volledig	Verkeersleiding	2-zijdig doorlopend	Ja
	VFR	Volledig	Verkeersleiding	2-zijdig doorlopend	Ja
C	IFR	Volledig	Verkeersleiding	2-zijdig doorlopend	Ja
	VFR	VFR/IFR	Verkeersinformatie	2-zijdig doorlopend	Ja
D	IFR	IFR/IFR	Verkeersleiding; verkeersinfo over VFR	2-zijdig doorlopend	Ja
	VFR	Geen	Verkeersinformatie	2-zijdig doorlopend	Ja
E	IFR	IFR/IFR	Verkeersleiding; verkeersinformatie over VFR indien mogelijk	2-zijdig doorlopend	Ja
	VFR	Geen	Verkeersinfo indien mogelijk	Facultatief	Neen
F	IFR	(IFR/IFR)	Verkeersraadgevingen en vluchtinformatie	2-zijdig doorlopend	Neen
	VFR	Geen	Vluchtinformatie	Facultatief	Neen
G	IFR	Geen	Vluchtinformatie	2-zijdig doorlopend	Neen
	VFR	Geen	Vluchtinformatie	Facultatief	Neen

De VFR-minima zijn als volgt:

Klasse	Zichtminima	Afstand tot de wolken
B		Buiten de wolken
C, D, E	> 10 000 ft AMSL: 8 km < 10 000 ft AMSL: 5 km	1 500 m horizontaal 300 m verticaal
F, G		> 900 m AMSL of 300 m AGL: zie C, D, E < deze hoogte: buiten de wolken, met zicht van grond of water

Opmerkingen:

- a) in klasse A zijn geen VFR-vluchten toegelaten;
- b) in klasse B is een transponder mode C verplicht;
- c) klasse F bestaat in België niet;
- d) beneden de 900 m AMSL kunnen de zichtminima herleid worden tot 3 km bij minder dan 250 kts IAS of bij lage verkeersdichtheid; voor vliegtuigen in lokaal circuit eventueel 1 500 m.

Aan de bestaande luchtruimstructuur zijn eigenlijk geen ingrijpende veranderingen aangebracht; wel werden de benamingen aangepast om verwarring te vermijden tussen de naam en de klasse. Hieronder een tabel met de benamingen en de klasse:

De UIR - UTA (FL 195 - FL 460) is klasse A, de rest van de UIR (> FL 460) is niet geclassificeerd.

Wat de Brussels Lower Control Area (LCTA) betreft, deze zone is tijdens de uren met militaire bedrijvigheid, alsook tussen zonsondergang en zonsopgang, ingedeeld in klasse B, buiten deze uren in klasse D. In de praktijk betekent dit voor ons dat een transponder mode C onmisbaar wordt om een kans te maken om tijdens de week in de LCTA te mogen binnendringen. En af en toe is de luchtmacht ook actief op zater-, zon- of feestdagen! Onder beide regimes moet men een vliegplan indienen en via de radio een clearance aanvragen (radiovergunning vereist!).

Vroegere benaming	Nieuwe benaming	Klasse
Niet gecontroleerd luchtruim		G
Brussels CTA sector A	ATS Routes	B
Brussels CTA sector B	CTA West One	B
Brussels CTA sector C	CTA West Two	B
Brussels CTA sector East 1/2/3/4/5	CTA East 1/2/3/4/5	B
Brussels CTA sector D, FL 95 / FL 195	Brussels Lower Control Area (LCTA), FL 95 / FL 195	B
Brussels CTA sector D, 4 500 ft AMSL / FL 95	Brussels Lower Control Area (LCTA), 4 500 ft AMSL / FL 95	B of D
TMA Brussel, Oostende, Charleroi, militaire TMA's		B
CTR Brussel, Oostende, Charleroi, Antwerpen, militaire CTRs		C
TMA Lille in Brussels FIR		D

ATS AIRSPACE CLASSIFICATIONS WITHIN THE BRUSSELS FIR

UNL

NOT CLASSIFIED

FL460

UIR

UTA A

FIR

FL195

BRUSSELS LOWER
CONTROL AREA(LCTA)
B

FL95

DURING MIL OPS : **B**
BTN SS/SR : **B**
OUTSIDE MIL OPS : **D**
BELOW FL95
BTN SR/SS

FL195

CTAs

EBBR WEST 1
WEST 2
EAST 1
EAST 2
EAST 3
EAST 4
EAST 5

B

2500

FL195

TMA's
---CIV/MIL

EBBR 1
EBBR 2
EBBR 3
EBBR 4
EBBR 5
EDCI 1
EDCI 2

EBBE A
EBBE B
EBBE C
EBBL
EDFS
EBLG
EBST

B

FL195

ATS ROUTES
B

FL95
TMA
ELLX
B

FL75
TMA
ELLX
D

2500
CTR
ELLX
D

FL55
EBFN

4500

G

CTR's
CIV/MIL
C

3500
EBBT/B
EDFS

2500
EBAW
EBBE
EBCV
EBLG
EBST
EBTN

C

2000
EBCH

1500
EBBR 1

EBBT/A

1000
EBOS

5500

EBOS
TMA 1
C

B

2500

TMA/B
LFQQ
D

1500

G

4500

0 ft

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGTYPES IN VLAANDEREN (deel 5)

In deze aflevering van onze reeks bespreken we de K 8 en de ASK 13. Dit betekent dat we een aantal Schleichert toestellen die niet erg populair werden, of bij ons slechts in enkele zeldzame exemplaren het luchtruim kozen, overslaan.

Rond 1957 was het gamma toestellen van Schleicher, dank zij de medewerking van de creatieve Kaiser, zo ruim dat nagenoeg alle klanten aan hun trekken kwamen. Wel ontbrak nog een eenvoudige eenzitter om de kloof tussen de opleidingstweezitters en de prestatie-eenzitters te dichten.

De zweefvlieggemeenschap vroeg bij de constructeurs en kreeg van Scheibe de Spatz en van Schleicher de K 8. Het toestel van Schleicher bevatte een vereenvoudigde uitvoering van alle aërodynamische eigenschappen die de Ka 6 succesvol hadden gemaakt. Het werd een robuuste en goedmoedige machine die, wat van belang is voor beginnende overlandvliegers, heel langzaam en kort kan landen, en vele fouten vergeeft.

Uiterlijk lijkt de K 8 op de Ka 6, maar de constructie is volledig verschillend. De romp is een staalbuizenstel naar het voorbeeld van de Ka 7, aan de neus bekleed met een GVK-beplating, en over de lengte van houten vormlatten voorzien. Het hele gestel is met doek bespannen. De geblazen plexikap scharniert naar rechts en was oorspronkelijk maar 'n kleine "bol" op een aluminiumkader. Later kwam dan de "Schweizer Haube", de door

Mecaplex in Zwitserland vervaardigde grote, geblazen cockpitkap.

Het onderstel bestaat uit een afgeveerde essenhouten schaats met daarachter, vóór het zwaartepunt, een halfvrij wiel van 30 cm diameter, en aan de staart een slof op een rubberblok.

De vleugel heeft de vorm van twee trapeziums, en de aanvliegboord is niet gepijld. Ten opzichte van de Ka 6 is de vleugeloppervlakte met 1,75 m² vergroot en de vleugel heeft het voor langzaamvlucht geschikte profiel Gō 533. De opbouw van de vleugel is klassiek : één hoofdligger met de neusbeplanking vormt de torsieneus, de ribben zijn van een dennehouten vakwerk en de Schempp-Hirthkleppen gaan boven en onder de vleugel uit.

De staartvlakken bestaan uit beplante vaste gedeelten en bespannen roeren. Het hoogteroer en de rolroeren worden met stangen bediend en het richtingsroer met twee staalkabels.

Een eerste model A ging in november 1957 de lucht in, maar vergde verbeteringen : grotere rolroeren, een veertrim voor het hoogteroer en een schuifvenstertje in de kap vond men dan in de K 8b, die in maart 1958 zijn eerste vlucht maakte en waarvan er tot 1976 in totaal 1180 exemplaren werden gebouwd (bij Schleicher, in licentie bij Schempp-Hirth en Wolf Hirth, in tevens door amateurs die het toestel als bouwdoos verwierven). Vanaf november 1958 werd het hoogteroer van een Flettner-trim voorzien.

De K 8 werd en wordt ten zeerste gewaardeerd voor scholing en overlandinitiatie (hoeveel zweefvliegers hun C op een K 8 hebben gehaald, is niet bij benadering te zeggen!). Het toestel is licht voor de behandeling en gemakkelijk te demonteren en op te bouwen (hoera voor de buitenlanding!) en is zelfs na een "kraak" betrekkelijk gemakkelijk te herstellen.

Het model werd ook herhaaldelijk gebruikt voor allerlei motoriseringsexperimenten en er werd zelfs een opzetmotor van 6,5 PK geleverd, de voorloper van de huidige "turbo's", om naar huis terug te kunnen keren.

De laatste versie van de K 8 was de K 8c die in 1974 werd gecreëerd. Hij had een verbeterde cockpit, een groter wiel van 38 cm diameter, een kortere schaats en staartvlakken met een grotere oppervlakte. Slechts een tiental exemplaren ervan werden gebouwd, want de opvolger, de ASK 18 die heel wat betere prestaties leverde, nam in de productie bij Schleicher de overhand.

Technische gegevens:

K 8b

Spanwijdte	15 m
Vleugeloppervlak	14,15 m ²
Slankheid	15,9
V-stelling	3°
Pijling	1,8°
Stabulo spanwijdte	2,80 m
oppervlakte	1,95 m ²
Romplengte	7 m
Leeggewicht	191 kg
Belading cockpit	120 kg
Maximumgewicht	310 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	21,9
Overtreksnelheid (km/u)	55
Maximumsnelheid (km/u)	190

Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,67
bij (km/u)	60
Beste glijgetal	27
bij (km/u)	73

DE ASK 13

In 1966 werd de productie van de Ka 7 bij Schleicher stilgelegd om het nieuwe model, de ASK 13, te gaan bouwen. Dit toestel was een verdere ontwikkeling van de Ka 7, waarvan vele bouwonderdelen werden overgenomen. De grootste veranderingen hadden betrekking op de romp en op de plaatsing van de vleugel, zodat het nu een middendekker werd.

Net zoals de Ka 7 heeft de ASK 13 een romp van staalbuisconstructie, maar de opvatting werd volledig gewijzigd om de aërodynamische eigenschappen te verbeteren en de piloot meer comfort te bieden. Voor dat laatste werd de romp achteraan 8 cm breder en werd de cockpitkap één grote geblazen plexibel.

De romp werd vooraan met GVK beplankt en ook de rug van de romp is niet langer van doek, maar van triplexplaat. De vleugel/rompovergang is aërodynamisch geoptimaliseerd. Het geheel is met doek bespannen. Het onderstel bestaat uit een lange, met de romp één geheel vormende schaats. Het op een rubberen blok geveerde wiel van 38 cm diameter zit achter het zwaartepunt en is voorzien van een rem die "pakt" als de remkleppen volledig zijn uitgetrokken. De staart heeft een stalen slof op een rubberen blok. De sleepkoppeling zit in de neus en links onder de voorste zitplaats heeft de ASK een "zwaartepuntshaak".

De vleugel gelijkt in grote trekken op die van de Ka 2 en de Ka 7, maar heeft achteraan de

wortelrib een puntvormige overgang naar de romp.

De eerste vlucht van de ASK 13 vond plaats in juli 1966 op de Wasserkuppe en tot 1977 werden in totaal 585 exemplaren gebouwd. In vergelijking met andere Duitse zweefvliegtuigen werden er van de ASK 13 veel meer exemplaren in Frankrijk verkocht, onder meer wegens de toenmalige problemen en ongelukken met de Bijave. De markt in België en Nederland ondervond daar ook de weerslag van, want wat voor Frankrijk werd gebouwd, kon niet bij ons worden afgezet. Toch vinden we in België heel wat dergelijke toestellen, sommige van uit de licentiebouw bij Jubi in Oerlinghausen.

De ASK 13 werd niet alleen voor scholing ingezet, maar wegens de gemakkelijke behandelings-eigenschappen en de comfortabele uitrusting was overlandgebruik helemaal geen probleem. Zo werden enkele records voor tweezitters met de ASK 13 gerealiseerd, o.a.

het snelheidsrecord van 103 km/uur over 625 km (3 april 1973 in Frankrijk).

Technische gegevens:

	ASK 13
Spanwijdte	16 m
Vleugeloppervlak	17,5 m ²
Slankheid	14,63
V-stelling	5°
Pijling	6°
Stabilo spanwijdte	3,00 m
oppervlakte	2,25 m ²
Romplengte	8,18 m
Leeggewicht	296 kg
Belading cockpit	200 kg
Maximumgewicht	480 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	21,7/27,4 (1-/2-zit)
Overtreksnelheid (km/u)	57/61 (1-/2-zit)
Maximumsnelheid (km/u)	200
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,7/0,8 (1-/2-zit)
bij (km/u)	60/70
Beste glijgetal	27
bij (km/u)	75/85 (1-/2-zit)

Peter Mullaert

ZWEEFVLIEGVARYA

* Coupe d'Europe des Planeurs Biplaces. Een bekende Franse competitie. Voor de 12e keer wordt deze Europa Cup voor tweezitters gehouden op het vliegveld Poitiers-Biard. Periode van 1 t/m 13 augustus. Deelname is gelimiteerd tot 40 toestellen. Inschrijvingskosten 1100 FF per toestel. Dit bedrag moet voor 30 juni a.s. overgemaakt zijn naar de Aero-Club du Poitou, B. Charpentier, Aérodrome de Poitiers/Biard F-86580 BIARD. Verdere info: Tel. 00-33-49.58.22.14.

* De Fransen kondigen met enige trots hun nieuwe 'Crystal' zweefvliegtuig aan, dat ont-

worpen en gebouwd is bij S.T.R.A.(Société des Techniques et Recherches Appliquées) te Challes-les-Eaux. Een standaardklasser voor grote prestaties. Gebouwd van compositiematerialen en met een gloednieuw vleugelprofiel, ontwikkeld door C.Brondel op grond van gegevens van Horstman en Quast (DFVLR) en D.Sommers (NASA). De vleugel is voorzien van turbulatoren. Het maximum startgewicht is 530 kg. Waterballast 180 liter. Maximum vleugelbelasting 54 kg/m². Als glijgetal wordt 43.7 opgegeven. In 1992 zijn er al veel proefvluchten gemaakt en in 1993 is de produktielijn gestart. Een twaalfal toestellen

zijn al in gebruik. Twee Crystal's gaan mee met de Franse WKploeg naar Zweden.

* In Duitsland wil men naar een 18-meter klasse en daar bouwen de fabrikanten hun nieuwe zweefvliegtuigen naar toe. Ook Glaser-Dirks komt met een nieuwe 18 meter, de DG-800. Wie deze spanwijdte toch te groot vindt kan ook een 15-meter versie bestellen. Er komen in 1994 Nationale kampioenschappen in Duitsland voor deze nieuwe (Duitse) klasse.

* Vlaamse vliegfeesten hebben altijd een ander tintje dan de shows in Nederland. Misschien wat meer Bourgondisch? Behalve de bekende grote Fly-In op Schaffen rond 15 augustus is er nu ook op het vliegveld van Oostende een grote vertoning op komst. Van 30 juli t/m 1 augustus 1993 worden daar zo'n 400 vliegtuigen verwacht, waaronder vele oldtimers en amateurbouw toestellen. 5000 liter AVGAS wordt verdeeld onder de binnenkomers. Er is een beurs van gebruikte vliegtuigen en, behalve de static show is er doorlopend een vliegende voorstelling van militaire en civiele toestellen. Op 31 juli wil men een Montgolfiade houden met 100 ballonnen. In de tussentijd zijn er shows met auto's, motorfietsen, ULV's etc. Toch eens naar toe gaan.

* Er gaan toch zeven Nederlandse zweefvliegers naar de WK in het Zweedse Borlänge. De KNVvL kon wegens gebrek aan middelen slechts drie man uitzenden. Te gek niet waar, als er een Nederlandse kernploeg is gevormd van 12 man. Op het laatste moment zijn er (van buitenaf) echter een paar 'redders' gekomen met nieuwe voorstellen voor een financiële oplossing. Dit opende voor de KNVvL een nieuwe mogelijkheid om alle zeven aan te melden. Ingeschreven zijn nu: 15m klasse, Max van Bree(LS6a), Martin Smit(LS6) en Ronald Termaat(DG-800?). Standaardklasse, WK

titelverdediger Baer Selen(ASW24), Erik Borgmann (Discus bT) en Sikko Vermeer (Discus B). Openklasse, Gerrit Kurstjens (Nimbus4?). Rietje Schuit gaat weer mee als team-captain. Dat ziet er dus veelbelovend uit.

* Voor de Vlaamse zweefvliegers blijft het een droevige zaak dat binnen de organisatie geen geld beschikbaar is om zelfs één man naar de WK af te vaardigen. Ook de eigen middelen bleken niet toereikend. Geen wonder (en heel begrijpelijk) dat men daar jaloers naar die 'rijke Hollanders' kijkt. Alleen bij de Walen ligt het wat anders. Daar gaan drie zweefvliegers naar Zweden, Jose Jaime(Discus B), Bruno Pieraerts (LS6) en Paul Bourgard (Nimbus3). Waarschijnlijk voor een groot deel zelf gefinancierd? Per 15 april waren er voor deze wereldcompetitie totaal 117 vliegers aangemeld, waarvan 28 in de open-, 41 in de 15meter- en 48 in de standaardklasse. De opening op 12 juni a.s. wordt ingeluid met een grote airshow. Men verwacht 10.000 bezoekers.

* Tijdens de WK zullen twee Zweedse teams zijn uitgerust met GPS. Gedurende de wedstrijden zal men over dit GPSysteem informatie geven. Verder is er nog ondersteuning van Cambridge, Zanders en Peschges. Alle teams zijn gevraagd opgave te doen van de aantallen en typen GPS-units die ze zullen gebruiken op de WK'93. Voor de bezoekers zal via luidsprekers een toelichting worden gegeven op de 'final glides' en op TV schermen kan men binnen enkele minuten de voorlopige resultaten zien.

* Ingeslagen cockpitkappen van zweefvliegtuigen, motorzwevers en helikopters, afgebroken antennes van andere toestellen. Dit was het resultaat van een nachtelijk bezoek in maart j.l. door een stel vandalen aan een hangar op het Duitse vliegveld Bonn/Hangelar. Schade

rond 150.000 DM. De daders worden gezocht in de kringen van tegenstanders van het vliegveld.

* In Nederland is er geen bevoegdverklaring 'motorzweefvliegen' meer nodig voor het besturen van een niet zelfstartend zweefvliegtuig-met-hulpmotor, zoals de Discus bT en de Ventus cT. Volgens MAL 17/93 heeft de RLD aan leden van de KNVvL ontheffing van de verbodsbepaling verleend tot 1 april 1995. Advies wordt gegeven om er op toe te zien dat de (aspirant)bestuurder, na voldoende onderricht, een vijftal solovluchten op het betreffende toestel maakt, onder het wakend oog van een bevoegde instructeur.

* In april jongstleden hebben 15 Vlaamse verenigingen die actief in de luchtvaart bezig zijn een nieuwe, overkoepelende vereniging opgericht onder de naam V.L.R.I. (Vlaamse Luchten Ruimtevaart Initiatieven). Men wil hiermee komen tot een uitwisseling van informatie en diverse initiatieven coördineren. Zo zal de organisatie van het onderwijs in het vakgebied op verschillende niveaus bijzondere aandacht krijgen. Andere punten zijn het verstrekken van informatie over lucht- en ruimtevaart in binnen- en buitenland in de bladen en gezamenlijke activiteiten. Als voorbeeld wordt o.a. verwezen naar de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek. Bundeling van krachten is nuttig en nodig om niet verloren te geraken in het woelige luchtvaartwereldje van de Europese 'Gemeenschap'.

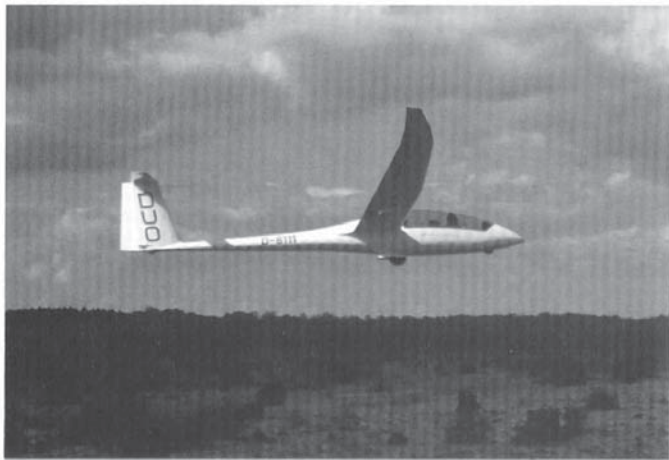
Ary Ceelen

AERO'93 GROOT SUCCES

Met een bezoekers aantal van rond 50.000 is deze grote (sport)luchtvaartbeurs die van 28/4-

2/5/1993 in Friedrichshafen am Bodensee werd gehouden, een groot succes geworden. Er waren 320 standhouders uit 17 landen, waaronder voor de eerste keer ook Amerikanen, die hier hun produkten toonden. Er waren veel ULV typen, van trikes tot op PiperCub gelijkende lichte toestellen en zelfs een UL-vliegbout uit Frankrijk. Deltavleugels en Zweefschermen (al of niet met rugmotor) waren er in overvloed. Lichte sportvliegtuigen en motorzweefers o.a. van de fa. Grob, Scheibe en Dimona stonden uitgesteld of waren op het vliegveld te zien.

De zweefvliegtuigindustrie uit Duitsland (behalve Schempp-Hirth) toonden hier hun nieuwste toestellen. Schleicher was er met de gloednieuwe ASH 26E voor de 18-meter klasse. Dit toestel heeft een ingebouwde Wankelmotor waarvan alleen de propeller met vouwbare aandrijfriem uit- en ingeklapt wordt (systeem Heide). Voor dit nieuwe zweefvliegtuig dat nog niet had proefgevlogen, was grote belangstelling. Het Duitse BvL wordt eind 1993 verwacht. Rolladen-Schneider had een LS6-c en een LS7-WL neergezet en Glaser-Dirks stond er met de eerste DG-800, een 18-meter zweefvliegtuig met hulpmotor. Verder was er de Swift-S1 die in enige aantallen zal mee doen aan de WK'93 acro in Venlo. Uit Tsjechië kwamen de L-213A en de Vivat. Eveneens zeer interessant was het grote aanbod van instrumenten en de nieuwe GPSsystems. Ter herdenking van 90 jaar motorvliegen was er bovendien een hal volgezet met toestellen uit de jaren 1903-1993. Algemene indruk: een zeer geslaagde Beurs, waar veel informatie kon worden verkregen over de gehele breedte van de luchtvaartsporten. De volgende AERO te Friedrichshafen is gedateerd van 5 t/m 9 april 1995. -ac



Duo Disc op Terlet tijdens luchtvaartbeurs Silent Sky maart '93.

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Het pas verschenen boek "Die Evolution der Segelflugzeuge" (in de reeks "Die deutsche Luftfahrt", Bernard & Graefe Verlag, Heilsbachstrasse 26, D-5300 Bonn (Duitsland), 1992; 288 blz, ±400 z/w en 49 kleurenfoto's) is het resultaat van de samenwerking van twee bekende namen uit de zweefvliegerwereld. Günther BRINKMANN is de auteur van verschillende boeken over luchtsporten in het algemeen en zweefvliegen in het bijzonder; hij lag ook aan de basis van de 15-delige televisiereeks "Die Erben Lilienthals". Hans ZACHER werd beroemd op het gebied van prestatiemetingen in het kader

van de Akafliëgs en van de DFVLR: het werkwoord "zachern" werd van zijn naam afgeleid en staat voor een reeks gestandaardiseerde technieken die toelaten vliegeigenschappen en prestaties van zweefvliegtuigen zo objectief mogelijk vast te leggen aan de hand van eenvoudige hulpmiddelen zoals de bekende "phi-psi-theta"-hoekmeter.

Het boek omvat de evolutie van de Duitse zweefvliegtuigen sinds het prille begin (Lilienthal e.a.) tot en met de laatste ontwikkelingen (DG 800, ASW 27). Voor wie de boeken

van Riedel, Geistmann, Selinger e.d. reeds bezit, is dit deel slechts een herhaling; voor de anderen is het een zeer mooi panorama van de geschiedenis van de zweefvliegtuigbouw, waarbij jammer genoeg de niet-Duitse types volledig ontbreken. Maar wellicht was het boek anders veel te lijk geworden.

Die beperking tot Duitsland stoort trouwens helemaal niet voor het overige deel van het werk, dat handelt over de diepgaande verbeteringen op het gebied van structuur, materialen, aerodynamica, sterkteproeven, enz. Dit deel is dan ook veel origineler qua inhoud. Zo maken wij kennis met de technieken en de apparatuur die door de Akafliëgs gebruikt worden om de bekende metingen uit te voeren onder zo objectief mogelijke voorwaarden.

Naast vele foto's, waaronder een indrukwekkende reeks over flutterproeven met de SB9 (ongelooflijk hoe de vleugels kunnen torderen bij een snelheid van 90 of 140 km/h!) en een opname van de speciale "vliegende luchtkanaal"-Janus, vindt men hier ook talrijke tabellen, polairen en schema's die de gebruikte methodes verduidelijken.

Achteraan het boek staan een reeks tabellen met cijfergegevens over alle besproken toestellen, een adressenlijst van de huidige constructeurs en belangrijke herstellende, alsook van de diverse Akafliëgs, een overzicht van de geraadpleegde boeken (4 blz!), een lijst afkortingen en een index. Zeker de moeite waard, al was het maar voor het "technische" deel. Verkrijgbaar via Aeropress, Eindhoven.

In "Der Hornberg, Geschichte und Porträt eines traditionsreichen Segelfluggeländes" (Aviatic

Verlag, Planegg, 1992; 220 blz., talrijke z/w foto's) vertelt Gerd ZIPPER over de geschiedenis van dit beroemde zweefvliegcentrum. De Hornberg is gelegen in de nabijheid van Schwäbisch Gmünd. Reeds in 1928 worden daar de eerste sandowstarts uitgevoerd. De initiator is Josef Schedel (1891-1945). In september van dat jaar wordt de Flug- und Arbeitsgruppe Gmünd I gesticht en officieel opgenomen in het Württembergische Luftfahrtverband. In 1931 koopt de groep de nodige gronden, en in juli wordt het terrein als "Fluggelände 16" erkend. De vliegschool groeit geleidelijk aan, en in 1933 wordt Wolf Hirth als schoolhoofd aangesteld. Die functie zal hij bekleden tot eind 1935.

Als Hitler in 1933 aan de macht komt, wordt het Duitse zweefvliegen in nieuwe banen geleid: de clubs worden willens nillens ingelijfd in het National-sozialistische Fliegerkorps (NSFK), en de zweefvliegscholing krijgt een paramilitair karakter. Ook op de Hornberg verlopen de activiteiten gedurende deze periode in uniform. Het voordeel is wel dat het regime overgaat tot een massale subsidiëring van het zweefvliegen, zodat elke jongeling die aan het gewenste profiel beantwoordt, het zweefvliegen kan beoefenen, ongeacht zijn sociale herkomst. Ondanks de oorlog wordt de scholing verder gezet.

Na de Duitse nederlaag wordt elke vorm van vliegen verboden. Pas in 1951 is het zweefvliegen opnieuw toegelaten, en op 7 oktober worden de eerste starts uitgevoerd op de Hornberg, temidden een enorme volkstoeloop. Sindsdien zit de zweefvliegschool Hornberg constant in de lift. Naast de eigenlijke vliegschool zijn er ook enkele clubs op het vliegveld actief.

Zipper verhaalt op een vlotte wijze deze evolutie, en geeft ons tevens een beeld van enkele typerende figuren uit het verleden van de school. De bijzonder rijke iconografie draagt ontegen-

sprekelijk bij tot het leesgenot. Ook voor wie de Hornberg niet kent, is dit werk zeker het lezen waard.

Stéphane Vander Veken

INVLOED VAN DE MEDICATIE OP VliegVEILIGHEID.

Als eenieder zijn piloten onderhevig aan toestanden van ziekte en onbehagen. Om hieraan te verhelpen zullen ze in een aantal gevallen een beroep wensen te doen op medicatie. Theoretisch is het aan te bevelen, na ieder gebruik van medicatie, het vliegen uit te stellen, doch dit is niet altijd praktisch mogelijk - zeker niet bij beroespiloten.

Men dient zich echter wel rekenschap te geven van een mogelijke onverenigbaarheid tussen inname van medicatie en vliegveiligheid, te wijten aan een aantal al dan niet voorziene bijwerkingen.

EEN AANTAL VRAGEN WERPEN ZICH OP:

"Laat mijn gezondheidstoestand werkelijk toe om te vliegen? Voel ik me fit genoeg?"

"Noopt mijn gezondheidstoestand tot het innemen van medicatie?"

"Heb ik deze medicatie reeds vroeger gebruikt en weet ik hoe mijn gestel erop reageert?"

Vele geneesmiddelen hebben, misschien meer nog dan de aandoening, een negatieve invloed op de vliegveiligheid. Tevens bestaat de mogelijkheid dat ze de symptomatologie van een aandoening maskeren of uitstellen, en dat de vlieger er in volle vlucht terug mee geconfronteerd wordt.

VERSCHILLENDE MOGELIJKHEDEN ZIJN APART TE BESCHOUWEN:

1) Te voorziene bijwerkingen welke bij een groot deel van de gebruikers optreden, al dan niet dosisafhankelijk. Deze zijn steeds op de bijsluiter vermeld.

2) Overgevoeligheid, hetzij door optreden van allergische fenomenen, met huiduitslag, jeuk, maar eventueel ook door plotse bloeddrukdaling of acute astma-aanval, hetzij door een uitgesproken individuele gevoeligheid. Dus een sterke activiteit bij een toch normale dosis.

3) Het potentialiseren van twee geneesmiddelen (of met zelfde bijwerkingen); potentialiseren van geneesmiddelen door alcohol.

Over het algemeen kan gesteld worden dat medicatie, welke een invloed uitoefent op oordeelkundig denken en handelen, op reactiesnelheid en zintuiglijke perceptie, en deze welke vrij plotse effecten op het organisme kunnen uitoefenen, bij het vliegen totaal uit den boze zijn.

EEN AANTAL FAMILIES GENEESMIDDELEN, EFFECT EN NEVEN EFFECTEN:

1) Antihistaminica: deze worden frequent gebruikt in preparaten tegen allergie, hooikoorts, of in combinatie met andere, in praktisch alle middelen tegen verkoudheid. Draaierigheid,

slaperigheid, vertraagde reacties en potentialisering met alcohol zijn ervan bekend.

2) Mineure analgetica (lichte pijnbestrijders): in vele gevallen zal de kwaal zelf (tandpijn, hoofdpijn, reumatische aandoening) het veilig vlieg-beletten. In normale dosering zijn deze middelen (aspirine, paracetamol) tamelijk veilig; doch maagerosie is van de eerste bekend.

3) Neusdruppels: bevatten meestal de hogergenoemde antihistaminica, alsook sympaticomimetica. Voor wedstrijdvliegers is het van belang te weten dat deze laatste beschouwd worden als doping!

4) Slaap- of kalmeermiddelen dienen minimaal 48 uur voor de start te worden gestopt. Sommige produkten zijn langwerkend: ofschoon hun slaapverwekkend vermogen uitgewerkt is, kunnen ze nog geruime tijd een invloed uitoefenen op het reactievermogen, en sneller aanleiding geven tot luchtziekte.

5) Antidepressiva, neuroleptica en andere psychotrope geneesmiddelen mogen omwille van de onderliggende pathologie en hun werking op het centrale zenuwstelsel nooit worden gebruikt.

6) Stimulantia (en aanverwante eetlustremmers), zie ook onder 5) en 3), veroorzaken ook draaistoornissen, euforie en zelfoverschatting.

7) Maagzout en zuurbindende middelen zijn veilig voor zover ze in de maag geen gasvorming (CO₂) veroorzaken, welke door drukvermindering in de hoogte, ongemak en krampen veroorzaakt.

8) Antibiotica: sommige veroorzaken draaierigheid of schade aan het evenwichtsorgaan; bij breedspectrumantibiotica dient rekening gehouden te worden met diarree.

9) Insuline en orale antidiabetica: suikerziekte, welke hierdoor wordt gecorrigeerd, is niet compatibel met vlieggeschiktheid.

10) Antidiarreemiddelen: bevatten stoffen die het accommodatievermogen van het gezicht vertragen, en kunnen daarom niet worden gebruikt.

11) Reisziektemiddelen (Paranausine, Dramamine, Touristil) bevatten stoffen, verwant met antihistaminica, welke onder 1) beschreven zijn. Solovliegen is hierdoor niet te rechtvaardigen, gezien de mogelijkheid van slaperigheid en vertragen van het reactievermogen. In sommige -ook officiële- vliegscholen worden ze bij de beginopleiding van leerlingen wel eens gebruikt.

12) Terloops wens ik te vermelden dat in verband met immunisaties, gezien mogelijke plotselinge reacties, een wachttijd van 24 uur wordt aangeraden.

Dr E. Verhulst

Coördinator v.d. Medische Commissie

*'De waarheid is zelden
interessant. Daarom
gedijen leugens ook
zo snel.'*

(C. Buddingh)

HET ANTIPODEN-AVONTUUR

3 000 VOET IN PLAATS VAN 3 000 METER

Zuid-Afrika... Australië... de droom van afstandsvluchten, snelheidsvluchten, ongelofelijke thermiek... Om Geogeo Litt en als afwisselende copiloten haar dochter Joëlle en haar vriendin Gill Van den Broeck tot de grote stap aan te zetten, waren de noodzakelijke elementen:

- herhaald aandringen van onze vrienden John en Jill Tribe in Melbourne, die erin geslaagd waren een Janus ter beschikking te stellen (weliswaar zonder ballastmogelijkheid, maar de "Belgian Ladies" zijn geen pluimgewichten, en de ASH-25 "aangeboden" door Duitsers in Australië was schandalig duur: 12 000 BEF per dag!);
- een leeggehaalde spaarpot;
- voordelige vluchtprijzen met Singapore Airlines (wat zijn ze vriendelijk en mooi, de hostessen, en wat is het eten lekker!).

Te Benalla, zowat 200 km ten noorden van Melbourne, moest de Janus gemonteerd worden onder een dreigend grijze hemel. De regen veranderde in een echte storm, nauwelijks tien seconden nadat we de zwever in één van de loodsen van de "Gliding Club of Victoria" binnengesleept hadden.

Dan volgde cirrus, grijze hemel. "De laatste goede -500 km- vlucht van hieruit was midden december". Laten we optimistisch zijn, we zaten nu in de tweede helft van januari dus veel dichter bij het stomende vliegweer. Jammer genoeg werd de wolkenbasis al te vaak neerge-

drukt door de inversie, te wijten aan de hittegolf die maar bleef hangen boven het grootste gedeelte van zuid-oost Australië: op het wereld-tennisstoernooi dat op hetzelfde tijdstip plaatsvond, oordeelde de winnaar Jim Courier het "crimineel, ons in deze tot 50°C stijgende hitte te laten spelen" en sprong geheel gekleed te water op zoek naar een ogenblikje frisheid.

Wij konden tenslotte 7 dagen op de 16 beschikbare Janusdagen vliegen, een niet zo verwachte balans. Troost: de uitstekende zichtbaarheid die de navigatie minder problematisch maakte... en daarbij nog de GPS waarmee zonder moeite de silo's -gebruikelijke keerpunten- konden aangevlogen worden. Soms kleepte de hemel zich met verlokkelijke, maar bedrieglijke cumulus. De basis bleef geblokkeerd op 3 000 voet in plaats van de traditionele 3 000 meter. Soms zag je de wijzers van de hoogtemeter bewegen, maar ook dat was bedrieglijk, want ze gaven voeten aan.

Meestal vlogen we echter in blauwthermie, na de laconieke aanbeveling van de meteoman op de briefing: "500 km voor de utopisten, 300 voor de overmoedigen, 100 voor de realisten". De "belgian ladies" waren altijd overmoedig. Op de dag van het vrije afstandsrecord (de Sportcode aanvaardt nu de gebroken lijn) legden Geo en Gill 279 km af, terug van The Rock, 174 km noordwaarts, na tevergeefs te hebben getracht rond de mooie kronkels van de grillige Murray-rivier nog wat hoogte te winnen, om tenslotte op het (verlaten) vliegveld Corowa te landen. Alle andere plaatselijke en buitenlandse

vliegers hadden na een 60-tal kilometer rechtsomkeert gemaakt.

Toen enkele stamgasten van Benalla wilden bewijzen dat het beter kon op de kleine driehoek van 114 km, gingen ze allen zonder uitzondering het veld, of liever de "paddock" in (klinkt mooier, niet).

ONVERGETELIJKE SOUVENIRS, MOOIE EN MINDER FIJNE:

- de lage sleep; zo kreeg je de indruk onderaan het sleepvliegtuig te hangen bengelen, maar het wordt een kwestie van gewoonte;
- de talrijke agressieve vliegen, die je voortdurend met handgebaren van je gezicht en armen moest weggagen, vandaar de "Australische groet";
- de scherpe bochten, noodzakelijk in dit soort weer, die de maag van copilote Joëlle Litt zwaar mishandelden; vandaar slechts korte vluchten voor haar, en geen "records met mama";
- de akoestische variometer die het liet afweten, wat Gill VdB ertoe verplichtte de rol van biepvario te spelen, zonder gevaar voor té hoge noten, gezien de matige pompjes;
- de enorme "paddocks", velden van waaruit ophalen met het sleepvliegtuig niet het minste probleem vertegenwoordigde (men moest ooit de tarmac overvloedig belichten om een "nachtlanding" met de zwever op het gras naast de piste mogelijk te maken. Onvergetelijk! Het was na negen uur 's avonds, de zon was weg, de maan stond triomfantelijk aan de hemel.);
- het gezicht van de boer op de tractor, terwijl twee "Belgian Ladies" gedurende meer dan

een half uur op 900 voet trachten weer omhoog te geraken. En het lukte nog ook!

- het grote gevaar van de elektrische leidingen -als je ze ziet, is het te laat-, vandaar de (welgekomen) noodzaak om met de motorzwever een verkenningsvlucht te maken.

CONCLUSIE:

om met hoge zekerheid "meteorologisch" iets te verwezenlijken, zou je eigenlijk een maand verlof moeten uittrekken. Maar de mooie landschappen, de ontmoetingen met hulpvaardige boeren, de gunstige prijzen voor maaltijden en logies, het bereidwillig onthaal in Benalla en het zalige gevoel van de vluchten, zelfs met een lage wolkenbasis... wel, zoals in het lied van Edith Piaf: "Nee, ik betreur niets!" (Non, je ne regrette rien!).

Gill Van den Broeck

De twee record(jes) waarvoor homologatie werd aangevraagd bij de Australische federatie:

Zweefvliegtuig: Janus C - FQT

Tweezitters dames:

Geogeo Litt en Gill Van den Broeck

- Vrije afstand: 279,39 km. Vorig record 67 km sedert 1959 op naam van G. Litt en J. Loward. 20 januari 1993, Benalla - The Rock - Corowa aero.
- Snelheid op driehoek 100 km: 72,25 km/h. Vorig record 43,9 km/h sedert 198? op naam van G. Litt en G. Van den Broeck. 28 januari 1993, Benalla - St James - Pine Lodge - Benalla (114,46 km)

ZWEEFVLIEGEN IN BELGIE VOOR WO II

Over de groei van de zweefvliegsport in ons land hangt een sluier van vergetelheid. Feitelijk zou men in elke club de "alte Hasen" eens moeten uithoren over hun beginjaren en over de historiek van de club. Een werk van lange adem. Wie voelt zich geroepen?

Ondertussen zijn we aangewezen op boekenwijsheid, en wat het Belgische zweefvliegen betreft is de informatie schaars. Toch vonden we, in een werk van Hubert ZUERL, Der Segelflug im Wettbewerb der Völker, E.S. Mittler und Sohn, Berlijn 1941 (I), een hoofdstuk over België, geschreven door een zekere Dr Paul MOERS. Aan dit boek ontleen wij een beknopte geschiedenis van onze sport voor WO II.

Reeds in 1921 bestond er bij Belgische sportbeoefenaars interesse voor het zweefvliegen, en in 1923 voerde men te Remouchamps zweefvluchten uit. In dat jaar werd de Belg Simonet ook winnaar van de Eerste Internationale Wedstrijd langs de duinen bij Vauville (Frankrijk). Andere militaire vliegers werden eveneens door de sport aange trokken en testten verschillende terreinen uit. Op 26 december 1924 vloog Damblon te Hébronal 35 min. lang, en deze vlucht werd als eerste Belgische duurrecord erkend.

Tijdens de zomer 1925 nam een Belgische ploeg deel aan de tweede wedstrijd te Vauville. 26 juli was echter voor onze zweefvliegers een vreugde- en treurdag tegelijk. Simonet stortte na een 6-urenvlucht te pletter ten gevolge van

een breuk van het hoogteroer, Damblon maakte na 10 u. 41 min. door een foute bediening van de rolroeren een kraak, waarbij hij gelukkig ongedeerd bleef. Massaux hield het echter 10 u. 43 min. vol op SABCA-Poncelet "Vivette" en behaalde zo een nieuw wereld-duurrecord (het enige zuiver zweefvliegwereldrecord dat ooit door een Belg werd gevestigd).

Deze successen hadden een fantastische opbloei van de motorloze vlucht kunnen veroorzaken, maar ondanks de onvermoeibare inzet van enkelingen slaagde men er niet in, bij de officiële instanties belangstelling te wekken. Zo zonk onze mooie sport in een diepe slaap, waaruit hij slechts na jaren ontwaakte dank zij het verbeteren doorzettingsvermogen van enkele clubs, die met eigen middelen verder vlogen.

1930 kan men het jaar van de heropstanding van de Belgische zweefvliegbeweging noemen. De minister van Verkeer, Maurice Lippens, had samen met zijn dochter, die geboeid was door het vliegen, de Rhön bezocht. Hij besloot het zweefvliegen in België te promoten. Suzy Lippens behaalde op 14 oktober het wereld-duurrecord voor dames met 31 min. Tegelijkertijd liet Lippens de Duitser Wolf Hirth naar Leuven komen. Hirth maakte daar een duurvlucht van 1 u. 3 min., en voerde verder vluchten uit in het duinengebied rond Knokke. Die demonstraties bewezen dat ook in België de mogelijkheid bestond tot echt zweefvliegen. Hirth had nu de laatste sceptici overtuigd.

Gezien het succes van deze tests werd door de Belgische Aeroclub een afdeling zweefvliegen

in het leven geroepen, om de ontwikkeling van de sport te bevorderen. De leiding werd toevertrouwd aan de recordhouder colonel Massaux. Toekomstige instructeurs werden naar de Rhön gezonden om er een grondige opleiding te krijgen en zich in het bijzonder toe te leggen op de nieuwe constructiemethodes.

Na de aankoop van een Zögling kon men in september 1930 de eerste oefenweek organiseren in het Zoute. In het jaar 1931 verwierf het zweefvliegen eindelijk een brede basis: over het ganse land ontstonden er clubs (3 in Brussel, 1 in Gent, Luik, Verviers en Antwerpen). Deze verenigingen groepeerden zich in de "Section Centrale de Vol à Voile de l'Aéroclub Royal de Belgique". Eén der eerste taken van deze centrale afdeling was, de zeer geschikte streek van Hébronval, jaren tevoren door majoor Damblon ontdekt, voor het zweefvliegen toegankelijk te maken. Daar beschikte men dan over een uitmuntend scholingsterrein, en vanaf 1931 richtte men er jaarlijks nationale wedstrijden in.

De afdeling besloot toen ook tot de organisatie van een veertiendaags oefenkamp, om de leden gelegenheid te bieden om aan hellingvliegen te doen. Bij de wedstrijd van 1931 werden met drie toestellen (Zögling, Prufing, Kassel-20) 167 starts gemaakt, waarbij Eggermont van de Gentse club 3 min. 21 sec. vloog op "Kassel". De wind was te zwak om de 5 min. te halen voor het C-brevet.

Van 1931 tot 1934 verzamelden de Belgische zweefvliegers jaarlijks te Hébronval, en deze periode wordt vaak beschouwd als de "gouden tijd" van het Belgische zweefvliegen vóór WO II. Tijdens de zweefvliegweek van Pinksteren 1932

werden er prachtige prestaties geleverd: Jacques Ledure op "Professor" klopte het Belgische duurrecord van Wolf Hirth, toen hij 1 u. 27 min. in de lucht bleef. Maar daags daarop werd majoor Damblon Belgische recordhouder met 2 u. 11 min. Op meer dan 200 vluchten werden 4 C-brevetten behaald. Bij het eveneens zeer succesrijke herfsttreffen werden er zelfs 300 starts uitgevoerd.

In 1931 en 1932 behaalde Gent de Simonet-beker, in 1933 Brussel en in 1934 Tienen. De Vilain-XIV-beker ging in 1932 naar Tienen, in 1933 naar Verviers en in 1934 naar Namen. In 1933 werden tijdens de veertiendaagse oefenperiodes reeds meer dan 500 starts uitgevoerd, en het volgend jaar steeg dat aantal opnieuw, dank zij het invoeren van de lierstartopleiding. Ondanks de zeer grote financiële problemen kon de afdeling tijdens de herfst haar traditionele oefencursus inrichten, waar enkele nieuwe "grootmeesters" ten tonele verschenen: Paul Cartigny van Verviers behaalde zijn C-brevet met 11 min. 57 sec., evenals J. Mutsaerts met 8 min. 38 sec. Op 3 september 1934 vestigde Cody het eerste hoogterecord met 125 m., en maakte hij bij Brussel-Keerbergen de eerste vlucht met vliegtuigsleepstart.

(wordt vervolgd)

*'Wees liever spaarzaam
dan een bijverdienste
te zoeken'*

Japans spreekwoord

VEILIGHEID BIJ HET ZWEEFVLIEGEN

Op de 51ste Dag van de Duitse Zweefvliegers te Gersfeld hield wereldkampioen 1989 en meervoudig Duits kampioen Bruno Gantenbrink een merkwaardige toespraak over het veiligheidsaspect van het zweefvliegen. Het werd door velen als een echte schoktherapie ervaren.

Als uitgangspunt voor zijn betoog koos Gantenbrink niet de officiële statistieken van x doden per 1000 starts of y ongevallen per 1000 vliegers. Hij ging uit van het in zweefvliegkringen welbekende zinnetje: "Het gevaarlijkste bij het zweefvliegen is de rit naar het vliegveld". Hij maakte daarbij een persoonlijke statistische studie: hij rangschikte de namen van overleden vrienden en kennissen in drie kolommen. In de eerste noteerde hij degenen die bij het zweven om het leven kwamen, in de tweede zij die onderweg naar het zweefvliegveld verongelukten, in de derde de slachtoffers van verkeersongevallen in het algemeen.

Conclusie: de eerste kolom omvatte een dertigtal namen, waaronder vele wereldberoemde (Helmut Reichmann, Ernst Gernot Peter, Hans Glöckl, Alf Schubert, Harro Wödl, Prof. Sander, Kees Musters); de tweede en derde kolom waren leeg. Kortom, het ligt voor de hand dat zweefvliegen verduiveld gevaarlijk is! Natuurlijk kan men opwerpen dat opleiding veiliger is dan overlandvliegen, en dit weer veiliger dan wedstrijdvliegen. Maar zelfs dan blijven de risico's duidelijk hoger dan bij vele andere activiteiten die wel als gevaarlijk overkomen.

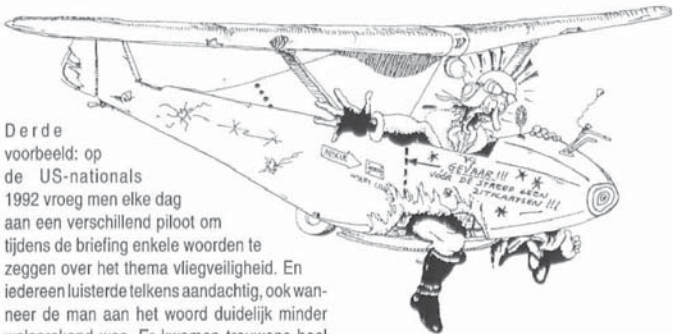
Waarom Gantenbrink het zweefvliegen dan niet laat varen? Eerst en vooral omdat de sport hem buitengewoon boeit, maar ook omdat hij ervan

overtuigd is dat zweven niet intrinsiek gevaarlijk is, maar dat het probleem schuilt in het gebrek aan bewustzijn bij de zweefvliegers zelf. De meeste ongevallen zijn inderdaad te wijten aan menselijke fouten, vaak pietluttigheden met zware gevolgen. Men moet dus de mentaliteit van de zweefvlieger grondig wijzigen om de risico's te verminderen. En Gantenbrink illustreert zijn stelling met enkele typische voorbeelden van onbezonnenheid.

Eerste voorbeeld: tijdens de Duitse kampioenschappen 1990 in Bückeberg was de starthoogte voor de open klasse onbegrensd, voor de standaard- en renklassen beperkt tot 1000m AGL. Op een dag zweefden de 35 openklassers in afwachting van de start in één bel (blauwe thermiek) op 2000 m, wat op zich reeds een gevaarlijke situatie is. Toch kwamen een tachtigtal standaard- en renklassers zich bij hen voegen. En toen de startlijn opende, moesten zij de remkleppen gebruiken om in duikvlucht de maximumhoogte te bereiken! Duidelijk een nutteloos risico, waarvan de meeste deelnemers het absurde blijkbaar niet inzagen.

Tweede voorbeeld: het komt geregeld voor dat bij wedstrijden de proeven zo gekozen worden, dat de verschillende klassen nagenoeg dezelfde circuits moeten ronden of, erger nog, dat ze op tegenkoers van elkaar moeten vliegen! Aangezien wedstrijden een relatief klassement van de piloten beogen, kan men zeker de weersituatie niet als excuus nemen om iedereen in dezelfde zone op pad te sturen. Voor alle vliegers van een bepaalde klasse zal de handicap van een iets slechtere meteo dezelfde zijn.

Derde voorbeeld: op de US-nationals 1992 vroeg men elke dag aan een verschillend piloot om tijdens de briefing enkele woorden te zeggen over het thema vliegveiligheid. En iedereen luisterde telkens aandachtig, ook wanneer de man aan het woord duidelijk minder welsprekend was. Er kwamen trouwens heel wat goede ideeën naar boven. Kan zo iets niet in Europa?



Gantenbrink had 20 jaar geleden een zwaar ongeval, waarvan hij zelf de schuld droeg, en dat hij met veel geluk overleefde. Sindsdien is hij voorzichtiger geworden. Hij is bereid bepaalde risico's te nemen, en tijdens wedstrijden meer risico's te nemen dan anders, maar hij zal daarbij permanent overwegen of de voordelen

opwegen tegen het gevaar, en hoe dit laatste kan verminderd worden.

Wij zouden dus altijd een weinig angstig, of liever bezorgd moeten zijn, want alleen wie bezorgd is, heeft ook aandacht voor eenvoudige zaken, die bij vergetelheid vaak zware gevolgen kunnen hebben.

CLUBNIEUWS

DE PELAGIA MAJEWSKA PRIJS 1992 VOOR GEORGETTE LITT

Pelagia Majewska was één van de beroemdste Poolse zweefvliegers; niet minder dan 17 wereldrecords stonden ooit op haar naam, en in 1960 mocht ze de Lilienthal medaille in ontvangst nemen, de hoogste onderscheiding in onze sport.

Om haar gedachtenis in ere te houden werd de Pelagia Majewska medaille in 1989 ingevoerd

door de FAI, met als doel een zweefvlieger te onderscheiden omwille van een buitengewone prestatie of van haar langdurige verdienste ten gunste van de sport. In 1991 werd deze medaille toegekend aan Ann Welch (GB) en in 1992 aan Gisela Weinreich (D).

Dit jaar is Georgette Litt dus aan de beurt.

Zij leerde zweefvliegen in 1950, was de eerste Belgische zweefvlieger die het gouden bre-

vet met drie diamanten behaalde, bezit op één na alle Belgische nationale records voor dames en was in 1976 all-round kampioen van België (tweede in 1982). Daarenboven heeft ze deelgenomen aan alle internationale kampioenschappen voor dames in Europa: de drie wereldbekers en alle Europese kampioenschappen.

Citaat:

"Zij heeft in belangrijke mate bijgedragen tot het imago van de vrouwelijke zweefvliegsport in de Belgische media en in de internationale zweefvliegwereld."

VORMINGSPROGRAMMA AVIONICA

In 1986 startte KIHVV-HTI Oostende met een jaarlijks avionica-vormingsprogramma. De navorming staat open voor alle afgestudeerden van het hoger onderwijs (min. 2 jaar opleiding) en beoogt een eerder praktische benadering van de systemen en technieken, toegepast in lucht- en ruimtevaart.

Deze tweejarige opleiding is modulair opgebouwd en bestaat uit zes modules. Elke module omvat 12 weken, inclusief examens. De colleges gaan door op dinsdagavond (van 1800 tot 2145 uur) en op zaterdag (van 0900 tot 1215 en van 1345 tot 1700 uur). De opleiding gebeurt in samenwerking met gastdocenten uit binnen- en buitenlandse bedrijven en instellingen. Geïntegreerde studiebezoeken (vanaf de tweede module) gaan normaal door op dinsdagmiddag. Daardoor komt er regelmatig een zaterdagmiddag vrij.

Wie slaagt in een module-examen (50% voor het totaal en min. 40% per vak) ontvangt een attest. Voor het succesvol afronden van de zes

modules bekomt men een certificaat van de hogeschool.

De start van de opleiding is voorzien op zaterdag 18 september 1993. Het inschrijvingsgeld (kosten voor syllabi, studiebezoeken,... niet inbegrepen) bedraagt 10 000 BEF per module. Het aantal deelnemers wordt om praktische redenen beperkt gehouden.

Voor inschrijving of meer info m.b.t. deze opleiding kunt u contact opnemen met het secretariaat van KIHVV-HTI, Zeedijk 101, 8400 Oostende (Fax (059)70 42015, tel. (059)50 89 96) of met Ing. R. Defever, coördinator OLR.

DAGELIJKS BESTUUR

Tijdens de beheerraadsvergadering van 2 maart 1993 werden de vijf leden van het dagelijks bestuur van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs verkozen. Vervolgens werden in onderling overleg de functies als volgt vastgelegd:

- Voorzitter: M. Aerts
 - Ondervoorzitter: L. Braet
 - Penningmeester: P. Broos
 - Leden: J. Janda
J. Speetjens
-

VERZEKERINGEN

Sinds begin 1993 gelden er in Duitsland nieuwe normen aangaande minimum dekking van vliegtuigen. Om met een zweefvliegtuig in het Duitse luchtruim te vliegen moet de dekking van het zweefvliegtuig door de eigenaar voortaan minstens 2,5 miljoen DM bedragen (> 50 miljoen BEF). Dit geldt ook voor buitenlands geregistreerde toestellen. Er wordt dan ook strikt aanbevolen om een verzekeringsbewijs te kunnen

voorleggen waaruit een dergelijke waarborg blijkt, anders kan in geval van controle het opstijgen verboden worden.

DE PW-5 IS HET NIEUWE WERELDKLASSE ZWEEFVLIEGTUIG

De internationale zweefvliegcommissie (IGC) heeft op haar algemene vergadering eind maart besloten de PW-5, een ontwerp van een team van de Technische Hogeschool Warschau onder leiding van Dr Roman Switkiewicz, als winnaar uit te roepen van de ontwerpwedstrijd voor de Wereldklasse.

Volgens de metingen van de DLR heeft de PW-5 met 13,44 m spanwijdte een glijgetal van 32,5. Het minimum dalen is 0,64 m/s bij 73 km/h, bij 140 km/h gaat het reeds met 2,2 m/s naar beneden. De PW-5 weegt slechts 166 kg en is zeer gemakkelijk te monteren: een vleugel weegt slechts 36 kg. Het hoogst toegelaten gewicht is 280 kg, zodat de vleugelbelasting tussen de 25 en 27,5 kg/m² bedraagt.



De meeste verbeteringen die door het evaluatieteam werden gevraagd, zijn ondertussen aangebracht: het toestel beschikt nu over een energie opnemende staartslof uit rubber, een cockpit-afwerpsysteem met één hendel,

een beter geplaatste ontkoppelingsknop en een grotere remklephendel. De wrijving in de stuuroverbrenging kon verminderd worden, het zicht naar achter en de hoofdruimte werden verbeterd, het hoofd wiel kreeg een aërodynamische ommanteling. De serietoestellen zullen daarenboven over automatische aansluitingen beschikken.

De ontwerpers hopen nu ook nog aan de vereiste van minimum vliegsnelheid 65 km/h te beantwoorden door de instelhoek van het hoogteroer te wijzigen. Het toestel moet binnen het jaar toegelaten zijn volgens de JAR-22 normen.

De PW-5 zal bij de helikopterfirma PZL in Swidnik gebouwd worden. De voorziene prijs ligt rond 400 000 BEF. Bij een echt hoge productie zou deze nog lager komen te liggen. Volgens de termen van de wedstrijd moeten de plannen ook voor andere producenten (industriële of individuele) beschikbaar zijn voor nabouw op royalty-basis. De mogelijkheid van een kitversie wordt nog overwogen.

Wie een brochure of meer informatie wenst, kan zich richten tot:

Dr Roman Switkiewicz
Warsaw Institute of Technology
Institute of Aeronautics and Applied
Mechanics
ul. Nowowiejska 22/24
00-665 Warsaw, Poland

Phone: (482)628 57 48
Phone/Fax: (482)628 25 87

SPECIALE AANBIEDING

SZD-55-1

Het zweefvliegtuig dat zijn wereldklasse al heeft bewezen

In samenwerking met Vliegwerk Holland hebben wij optie genomen op de levering van 5 zweefvliegtuigen SZD-55-1. Daarom kunnen wij U deze toestellen aanbieden met een zeer aantrekkelijke korting van 10%

Prijs SZD-55-1 met neushaak		usd	36.300,-
Snelheidsmeter/stallvarning	lun-1107		800,-
Hoogtemeter	WS-12S		230,-
Variometer	WRS-5d		250,-
Kompensatiedoos	KWEC-2		35,-
Kompas	BS-1		114,-
Totaal		usd	37.729,-
Korting 10%		usd	3.773,-
Nu (af fabriek Bielska Biala (Polen))		usd	33.956,-

Bestelling voor 15 juli 1993.

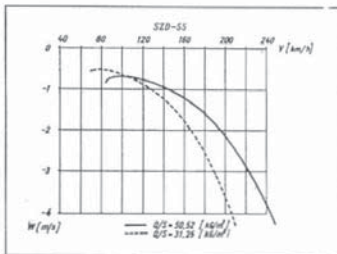
Leveringen : augustus, september, oktober, november en december.

Betaling : 20 % bij het plaatsen van de order.
80 % bij levering.

C.A.S. heeft een SZD-55-1 ter beschikking voor demonstratie.

TECHNICAL DATA

Wingspan	15 m	
Length overall	6.85 m	
Height overall	1.47 m	
Wing area	9.6 m ²	
Aspect ratio	23.4	
Empty weight	210 kg	
Maximum weight including water ballast	500 kg	
Design performance at		
wing loading:	31.25 kg/m ²	50.5 kg/m ²
Glide ratio	43.0	44.1
at speed	88.4 km/h	119.4 km/h
Minimum rate of descent	0.54 m/s	0.68 m/s
at speed	79.4 km/h	100.4 km/h
Minimum airspeed	66 km/h	84 km/h
Never-exceed speed	250 km/h	250 km/h
g limits	+5.3/-2.65	



C. A. S.



Cor Air-Service

P.Z.L.-vertegenwoordiging België

Watervlieteeweg 1

4515 SC IJZENDIJKKE (Nederland)

Tel.: 01176-1506/ 01150-12734

Fax: 01150-05907

DE NIEUWE SPORTCODE

Sedert 1 oktober 1992 is er een nieuwe sportcode in voege. Zowel de General Section als de Section 3 Class D (zweefvliegen) werden grondig herwerkt.

Het eerste wat opvalt is de uitvoerige trefwoordenindex bij elke sectie, waardoor het opzoeken van de passende artikels heel wat gemakkelijker uitvalt dan voorheen. Verder werden er een aantal ingrijpende veranderingen doorgevoerd. Het lijkt ons nuttig de voornaamste wijzigingen van de zweefvliegsectie hier even op een rijtje te zetten.

- Er wordt een vrije afstandsvlucht over maximaal 3 keerpunten gedefinieerd; deze definitie staat niet meer onder "Brevetten" maar onder "Types vlucht". De keerpunten moeten minstens 10 km van elkaar verwijderd zijn, de volgorde ervan moet niet voor de vlucht vastgelegd worden. Het eerste record in deze categorie moet minstens 1 000 km bedragen.
- Voor later gebruik is het invoeren van nieuwe bewijsmethodes voorzien, lees GPS; deze moeten echter nog door de IGC goedgekeurd worden.
- Omwille van luchtruimproblemen voorziet men bij gesloten circuits een tolerantie van 10 km tussen begin- en eindpunt, die wel vooraf moeten opgegeven worden.
- Aantal en volgorde van de foto's bij gebruik van foto-time camera's worden vastgelegd, inclusief synchronisatie van de timer voor en na de vlucht.
- Er mag enkel nog gewerkt worden met vast in de cockpit gemonteerde camera's. De camera's moeten verzegeld zijn, behalve voor brevetvluchten waarbij dezelfde sport-

commissaris de ganse fotoprocedure regelt. Foto-time camera's moeten altijd verzegeld zijn.

- Een voorlopige regeling voor elektronische barografen geldt tot september 1993.
- De geldige formules voor afstandberekening op basis van coördinaten worden uitvoerig toegelicht; voor vluchten van minder dan 1 000 km kunnen andere methodes, inclusief afmeten op kaart, gebruikt worden, voor zover zij goedgekeurd zijn door de NAC (voor ons de KBAC).
- Bij snelheids- en duurvluichten mag het hoogteverschil tussen loskoppelen en landing niet groter zijn dan 1 000 m.
- Er worden snelheidsrecords voorzien voor driehoeken van 1 500 en 2 000 km.
- Brevetten: om het even welk been, langer dan 50 km, kan als afstand voor het D-brevet gelden. Er wordt officieel een 2 000 km diploma ingevoerd.
- Het hoofdstuk over motorzwevers werd grondig herwerkt. Turbo's kunnen in de toekomst dienen voor record- en brevetvluchten volgens de regels die gelden voor zelfstartende zweefvliegtuigen. Voor deze vluchten kan het bewijs van niet-gebruik ook geleverd worden door verzegeling. De sportcommissaris moet na de landing de verzegeling kunnen controleren.
- Sportcommissarissen mogen niet als dusdanig optreden als zij een financiële interesse hebben bij de vlucht of zelf meevliegen.

Dit korte overzicht vervangt natuurlijk de eigenlijke nieuwe sportcode niet!

SPORTCOMMISSIE 22.04.92

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

a. Theoretische proeven

SCHELFHOUT Piet

b. Vergunning zweefvliegpiiloot

BALLET Berthold
JANSEN Hugo
KERKHOF'S Pierre
KNEVELS Luc
LUYCKX Rudi
MARQUENIE Gilbert
MEERTS Filip
PRINSIER Libert
VAN HAAREN Jan

c. Bevoegdverklaring passagier

DE BACKER Patrick
GIELEN Joseph
MARQUENIE Gilbert
MECHANT Benny
MESENS Joeri
THIELEMANS Daniel
VANDERHEYDEN Luc

d. Theoretisch examen hulpinstructeur

BAEYENS Tim
STINCKENS Piet

e. Bevoegdverklaring hulpinstructeur

DE WINTER Danny
PAREDIS René

f. Bevoegdverklaring instructeur

DAEMS Jozef
DE BUSSEUR Hubert

FAI PRESTATIES

ZILVEREN KENTEKEN

a. Hoogte

APPELTANS Peter
BLOCKX Guy
BOEVE Emmanuel
COOLS Eddy
DE MAEGT Michaël
HOEFNAGELS August
MESENS Joeri
STEENSELS Rina
THIELEMANS Daniel
VAN DAELE Jozef
VAN DOMMELEN Karl

b. Afstand

BLOCKX Guy
BRUNEEL Francis
COOLS Eddy
DE BRAUWER René
DE MAEGT Michaël
GIELEN Joseph
HOEFNAGELS August
MARIEN Johan
VERHEYEN Danny

c. Duur

BAEYENS Bob
BLOCKX Guy
BOEVE Emmanuel
COOLS Eddy
DE MAEGT Michaël
HOEFNAGELS August
MARIEN Johan
MESENS Joeri

STEENSELS Rina
VAN DOMMELEN Karl
VAN YPER Marnix

d. Bekomen het zilveren kenteken

APPELTANS Peter
BLOCKX Guy
BRUNEEL Francis
COOLS Eddy
DE BRAUWER René
DE MAEGT Michaël
GIELEN Joseph
HOEFNAGELS August
KOPPEN Paul
STEENSELS Rina
VERHEYEN Danny

GOUDEN KENTEKEN

Vrije afstand

DE BLOCK Johan

CHARLTON Malcolm
GOOSSENS Gustaaf
HUIZENGA Koen
PAREDIS René
SCHOETERS Jo
VANDER VEKEN Stéphane
VAN POUCKE Danny
VRANCKEN Ludo

DIAMANTEN KENTEKEN

a. Doelvlucht 300 km

DE BLOCK Johan
HUIZENGA Koen
PAREDIS René
VANDER VEKEN Stéphane

b. Vrije afstand 500km

SCHOETERS Jo

WEDSTRIJDNIEUWS

5^e BENELUXWEDSTRIJD 1993 - 9^e INTERNATIONALE 8-DAAGSE VAN DE KEIHEUVEL

Van 7 tot 14 augustus 1993 hebben op het vliegveld van Keiheuvel bovengenoemde wedstrijden plaats. De inschrijvingskosten bedragen 4.000 BF, te storten op rekening nr. 230-0081258-89 met melding: Wedstrijd zweefvliegclub Keiheuvel. Laatste inschrijvingsdatum: 28 juni 1993. Prijs per start: 650 BF. Camping 200 BF/piloot/dag (inclusief douchegebruik).

Klassen: ren-, open en standaardklasse. Er worden slechts 50 toestellen toegelaten. Elke

piloot dient in het bezit te zijn van een geldige zweefvliegvergunning, FAI-sportvergunning, en houder te zijn van het FAI D-brevet. Minimum ervaring: 150 uur en 1.000 km overland. Parachute, fototime camera, radio en barograaf verplicht. Boordboek, inschrijvingsbewijs en verzekeringsbewijs van het toestel zullen voor de wedstrijd gecontroleerd worden.

Verdere inlichtingen te bekomen bij:

- Rudy JENNEN, 17e esc. Lichtvliegwezenlaan 8, 2490 Balen.

Tel. (014)81 25 67.

- Jef DAEMS, Sint Janstraat 6, 2490 Balen.
Tel. (014)81 14 67.

IKARIADE

Op 26 februari werd tussen de Griekse regering en de FAI het verdrag ondertekend aangaande de organisatie van de Wereld-Luchtsportspelen 1995 Ikariade. Deze zouden van 15 tot 24 september doorgaan, met 19 evenementen gebonden aan de diverse luchtsporten, en dit op 14 verschillende vliegvelden. Wat onze sport betreft betekent de organisatie van een wedstrijd in dit land een hele opgave voor de nauwelijks 100 actieve zweefvliegers.

De zweefvliegcompetitie zou doorgaan van 9 tot 23 september op het vliegveld van Lamia. Er zou uitsluitend gevlogen worden in de nieuwe wereldklasse (PW-5). De IGC overlegt met de constructeur hoe de nodige toestellen ter beschikking worden gesteld. Men voorziet maximaal 25 deelnemers, 1 per land. De inschrijvingen worden aanvaard in de volgorde waarin zij ontvangen worden, tot dit aantal bereikt is.

Het financieel aspect van de zaak is nog niet rond; de IGC denkt echter aan een inschrijvingsgeld van 500 \$ per toestel, inclusief alle wedstrijdonkosten.

Ook het reglement, en meer bepaald de puntenberekening, ligt nog niet vast: wel moet de wedstrijd ook voor buitenstaanders en vooral voor de pers eenvoudiger en duidelijker overkomen dan de klassieke hedendaagse systemen.

Er ligt dus nog heel wat werk voor de boeg van de subcommissie Ikariade om deze spelen ook

te laten beantwoorden aan de hoge verwachtingen van de FAI.

INTERNATIONALE ZWEEFVLIEG- WEDSTRIJD KORTRIJK 1993

Voor deze vierde uitgave van de IZW waren 24 toestellen ingeschreven, waaronder drie Duitse, twee Nederlandse en één Frans. De verste verplaatsing staat zonder twijfel op naam van de zweefvliegclub van Pirna, bij Dresden, die een ploeg met een Puchacz inschreef voor de tweezitterklasse.

Op donderdag 20 mei kon jammer genoeg geen proef uitgeschreven worden: 8/8 bedekking en een plafond rond 700 m met veel wind en motregen hielden de toestellen de ganse dag aan de grond. De buitenlandse deelnemers namen de gelegenheid te baat om de omliggende steden en de kust te verkennen onder een echt Belgisch weertje. Er was ook een bezoek voorzien aan de elektrische centrale te Ruien, maar er bleken slechts weinigen enige interesse te vertonen voor koeltorens van onderaan bekeken.

Op vrijdag 21 mei werd het weer toch iets beter: in de namiddag lieten mooie opklaringen geldige proeven toe in alle klassen. De openrenklasse kreeg een heen en terug 157 km naar Saint-Pol-sur-Ternoise, de standaardklasse en de tweezitterklasse moesten een driehoek van 129,3 km afleggen met als keerpunten Merville-Calonne Vliegveld en Tielt. Alle klassen hadden op het eerste been te kampen met een hevige tegenwind (> 20 kts). Dagwinnaars waren Paul Van Dingenen (ACK) in standaard (65,7 km/h), Ad Kennes (KAC) in

open/ren (45,7 km/h) en de ploeg Dierick / Sergeant (KFC) in tweezitterklasse (afstand 107,1 km).

Volgens weerman Marc De Keyser (van de Meteowing Koksijde) beloofde zaterdag 22 mei een knaldag te worden. De wedstrijdleiding besloot dan ook de standaard- en open/ren-klasse een gesloten omloop van 402,1 km (Wevelgems record) Couvin - Laon/Chambry - Nevele/Hansbeke op te geven, de tweezitters kregen een gesloten omloop 309,8 km Couvin - Maubray Aero - Gent West. Standaard-winnaar werd Jörg Kirtz van LSV Meschede (Duitsland) met 87 km/h. Ad Kennes bevestigde zijn leiderspositie in de renklasse door de proef te ronden met 84,6 km/h, evenals Dierick / Sergeant in tweezitterklasse met 71,4 km/h.

De laatste dag bleek de thermiek pas laat in te zetten: na herhaaldelijk uitstel en een paar snuffelvluchten moest men tenslotte terugvalen op één korte alternatieve proef voor alle

klassen: het werd een driehoek FAI van 106,1 km Oudenaarde - Maubray. Dat deze beslissing goed was bleek wel uit de resultaten: op één na slaagden alle toestellen er in de proef te ronden. Jörg Kirtz (85,1 km/h) en Ad Kennes (80,5 km/h) eindigden opnieuw als snelsten in hun respectievelijke klasse, terwijl het duo Polderman / Gans van EZAC Axel (Nederland) met ruime voorsprong (70,3 km/h) de dagoverwinning bij de tweezitters wisten te behalen.

Rond 20.30 uur kon men dan overgaan tot de prijsuitreiking. Naast de hoofdprijzen die gingen naar Jörg Kirtz, Ad Kennes en Dierick / Sergeant werden ook talrijke prijzen toegekend voor de beste prestaties, de grootste pechvogels, de verste heenreis, enz. Niemand moest met lege handen huiswaarts keren. Al bij al een geslaagde uitgave, gezegend door de weergoden.

Hieronder de volledige uitslagenlijsten.

- ALGEMEEN KLASSEMENT - 23-05-93

KLASSE		: Tweezitters									
		1 21-05-93		22-05-93		23-05-93					
		Dierick 129,3 km		Gesl. omloop 309,8 km		Dierick 106,1 km					
				1 P&I							
101.	Piloot Nat.	Snelheid	Afstand	Snelheid	Afstand	Snelheid	Afstand	Snelheid	Afstand	Totaal	
	Team/Plaats/W-ke	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats
1	DIERICK Michel / SERGEANT Guido Two-Artis / 98 / V	107,1km	21,4 km/h	1000.	53,2 km/h	266,3	3	Kn/y		1525,1	1-1
2	SAYPENS Johan / DEBAUWER Guy Zwaan B / 104 / G2	Kn	85,8 km/h	5	58, km/h	266,3	2	Kn/y		1381,4	1-1
3	BAERTSCHENS Niel-Bruat / SAYPENS Jozef FUGMOY / 92 / 2049	Kn	214,0km	4	259,3	44,3 km/h	4	Kn/y		659,3	1-1
4	SAYPENS Stefan / STREK Melkman ADM 13 / 92 / 58	29,5km	131,5km	3	239,3	35,3 km/h	5	Kn/y		568,8	1-1
5	TOGHEMAN Cor / GANS H.J. Two-Artis / 98 / W	104,7km	Kn	2	340,5	70,3 km/h	1	Kn/y		616,1	1-1
6	CLAES Leo / Staquier club Phoenix Carnon B-200 / 86 / LP	Kn	67,5km	5	Kn	Kn/y	5	Kn/y		190,4	1-1
		5	199,6	5	5	5	5	5	5	5	5

- ALGEMEEN KLASSEMENT - 23-05-93

KLASSE : Standaard

Plaats	Naam	Factor/Wa	21-05-93		22-05-93		23-05-93		Totaal
			Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	
			129.3	1	102.1	1	106.1	1	337.5
					281				281
1	LIJDT Joz	/ 104 / 88	45.2	1	81	1	85.7	1	151.9
			187.7	4	187.7	1	187.9	1	463.3
2	LEENDERS Geay	/ 111 / 83	48.4	1	75	1	66.8	1	189.8
			181.3	3	173.3	3	188.3	5	442.9
3	ZWERS Ken	/ 104 / 88	121.180	1	86.3	1	76.7	1	284.2
			171	2	193.7	2	235.4	2	536.1
4	GEENEN Walter	/ 104 / 82	31.1	1	73.7	1	65.1	1	170.0
			232.7	4	195.2	5	180.7	8	508.6
5	VAN DER BEEK Paul	/ 102 / 75	36.2	1	66.3	1	65.5	1	168.0
			261.1	5	179.5	6	197.1	7	537.7
6	ELIENDEN Ken	/ 102 / 6	10	1	34.2	1	37.1	1	81.3
			181.2	6	191.2	4	138.4	10	510.8
7	VAN EINGENEN Paul	/ 104 / 32	48.7	1	105.5	1	11.1	1	165.3
			184.9	1	195.3	8	212.5	3	592.7
8	ROSENBERG Sarel	/ 102 / 82	114.180	1	125.180	1	64.1	1	303.5
			167.7	9	189.4	7	187.8	6	544.9
9	DE COCKACK Dody	/ 100 / 80	56.7	1	81	1	67.2	1	204.9
			213.1	3	1	18	211.3	4	425.4
10	WATJES Jon	/ 102 / 21	35.9	1	10.180	1	57.7	1	103.8
			245.4	7	57.5	5	179.5	9	462.4

- ALGEMEEN KLASSEMENT - 23-05-93

KLASSE : Ren

Plaats	Naam	Factor/Wa	21-05-93		22-05-93		23-05-93		Totaal
			Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	
			157	1	102.1	1	106.1	1	365.2
					281				281
1	VENOES Ad	/ 104 / 83	45.7	1	84.3	1	88.5	1	218.5
			174.7	1	1000	1	233.4	1	1408.1
2	VAN ZWIJGENEN Job	/ 106 / 87	38.3	1	71.2	1	71.7	1	181.2
			160.1	3	177.5	2	216.8	2	554.6
3	VAN CAEL Peter	/ 106 / 74	125.180	1	100	1	104.8	1	329.9
			227.4	4	168	3	205.1	3	600.5
4	ROGGMAN Dick	/ 102 / 60	31.3	1	81	1	67.2	1	179.5
			164.8	2	1	6	194.2	4	450.3
5	VAN DER SPIEGEL Paul	/ 106 / 80	10	1	204.5	4	178.2	5	382.7
			1	1	125.180	1	163.8	4	429.4
6	DE WITTEGASSE Frank	/ 106 / 60	56	1	258.4	5	163.8	6	477.2
			1	1	25.180	1	43.4	1	173.7
7	WOUTERS Peter	/ 100 / 71	44.5	1	34.1	1	34.1	1	112.7
			1	1	1	1	1	1	3

ACTIVITEITENKALENDER

Juli

- 03 - 10: 26e Klippeneck-zweefvliegwedstrijd (Duitsland)
- 04 - 12: Internationale Wedstrijd Issoudun (Frankrijk)
- 12 - 22: Wereldbeker Zweefvliegen in de Bergen te Vinon (Frankrijk)
- 19 - 30: Zomerwedstrijden te Malden (Nederland)
- 20 - 30: Open en Veteranen Wedstrijden te Brienne (Frankrijk)
- 24 - 5/8: Europese Juniorenkampioenschappen te La Roche-sur-Yon (Frankrijk)
- 26 - 8/8: 8e Europese Dameskampioenschappen te Ceske Budejovice (Tsjechië)

Augustus

- 01 - 03: 12e Europabeker voor Tweezitters te Poitiers (Frankrijk)
- 04 - 15: Internationale Oldtimer Meeting te Zbraslavice (Tsjechië)
- 07 - 14: Beneluxwedstrijd ACK te Keiheuvel
- 12 - 15: Tournai Air Club Challenge te Maubray
- 12 - 18: Wereldkampioenschappen Acro Zweefvliegen te Venlo (Nederland)
- 14 - 15: Oldtimer Fly-in DAC te Schaffen - Diest



Photo: Christopher Woods - WGAC® "Fly, and make the world turn"

MEDEDELINGEN EN SERVICE

Nog ter beschikking: twee caravans in Issoudun voor 1ste helft juli en 1ste helft augustus. Tel. (09)221 31 57.

Te koop: gesloten aanhangwagen merk Lorenz, gebruikt voor DG-300, keuring geldig tot 4/94, prijs 120 000 BEF. Tel. (014)81 31 73, Mark Huybreckx.

Te koop: navigatiecomputer Sony IPS-360 Pyxis. Prijs: 25 000 BEF. Tel. (03)232 38 01 tijdens bureeluren.

Te koop: ASW20 bj79 blauwe kap, ail. demper, st. instr. + LX100, radio FS640 + Bohlikompas + hoezen + aanh. Comet + baro OK. Alles gekeurd. Tel (09)221 31 57.

Te koop: Ka6Cr, compl. Prijs: 325 000 BEF. Tel. (011)42 71 28.

Te huur: Caravan 3 pers. in Sisteron. Tel. (011)42 71 28.

Te koop: Janus A, 1976, nr 29, instrum., 2 parachutes, blauwe kap, doeken, aanhanger. Tel. Geraerts (089)35 42 27, Heeren (011)22 78 20 na 21.30 uur.

Te koop: Ka 8 rechtvleugel; Ka 8 romp en hoogteroer. A.C.K., (014)81 50 24.

Te koop: Twin Astir buitengewone staat met aanhangwagen, systeem krokodiel, te koop als mede-eigenaar 50% of in zijn geheel. Tel. (02) 673 22 97.

Baropapier OK 10.000 m verkrijgbaar. Bestellen via Zoute Aviation Club.

Verslag IGC-vergadering Zuid-Afrika en testverslagen toestellen Wereldklasse zijn tegen kostprijs van de fotokopieën verkrijgbaar op het Ligasecretariaat.

RIK LANCKROCK over Misanthrop: voer voor gewetensonderzoek

In zijn tijd werd Molière niet alleen bewonderd, maar ook gevreesd en gehaat, omdat hij zo meedogenloos de draak kon steken met toestanden en mensen. Instellingen, gedragingen, houdingen kunnen weliswaar van eeuw tot eeuw van uiterlijk aanschijn verschillen, diep-in blijven ze dezelfde: hebzucht, egoïsme, schijnheiligheid, wreedheid, geldingsdrang, gewichtig- en geleerddoenerij, hoogmoed, praalzucht, oppervlakkigheid....

Addendum bij het Vademecum 93

Toe te voegen bij de lijst van de erkende geneesheren:

Dr Ludwig Van Hoven
Verhaegenlaan 18
9500 Geraardsbergen
Tel. (054)41 26 87.

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.