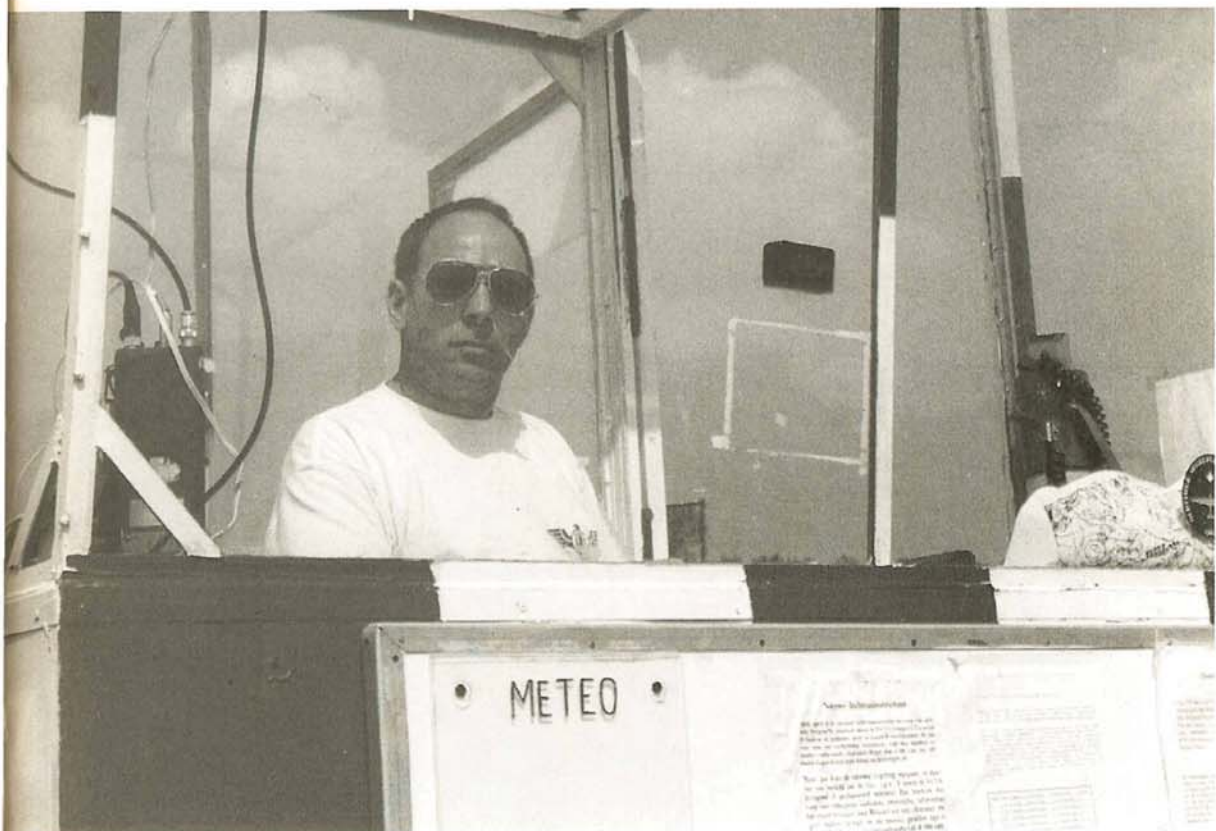


ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

14de jaargang - nummer 58
april - mei - juni 1994

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

kantoor van afgifte Gent X

ligablade

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 08.01

HOOFDREDACTIE EN REDACTIEADRES :

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

REDACTIETEAM :

Ary CEELLEN
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.

ADVERTENTIETARIEVEN :

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

SECRETARIAAT :

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

BETALINGEN :

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

L. Braet
Hemelrijkstraat 45, 9051 Gent
tel.: (09) 222 83 97
kantoor van afgifte Gent X

14de jaargang - nummer 58
april - mei - juni 1994

INHOUD

Redactioneel	2
GPS à la carte	2
ZweefvliegVARYa	5
Zweefvliegtuignieuws	7
De bekendste zweefvliegtuigtypes in Vlaanderen (9)	11
Het hoekje van de boekenvreter	15
Veiligheid	17
Wedstrijdnieuws	18
Wedstrijdkalender	27
Clubnieuws	28
Sportcommissie	30
Mededelingen en Service	32

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE : G. Van den Broeck - M. Louw

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 1994** op het redactieadres.

Foto cover: IZW 1994: koning Frans op zijn troon. (G. Denoulet)

REDACTIONEEL

Het voorjaar 1994 heeft weinig goeds gebracht voor de zweefvliegerij. Natuurlijk was de meteo slecht, maar daarenboven zijn de onderhandelingen over het luchtruimgebruik op een sisser uitgelopen: op alle voorstellen van de zweevers om iets meer vrije ruimte op weekends te bekomen, antwoordde de overheid negatief. Alles blijft dus nagenoeg zoals vorig seizoen: een trainingsgebied tot FL55 of FL75, naargelang de streek. Heeft het eigenlijk nog zin iets te ondernemen? Het lijkt erop dat de administratie ons toch niet wil beschouwen als volwaardige gesprekspartners.

Alsof dat nog niet volstond, is het nu ook alsof de jacht op de zweefvliegers letterlijk geopend is! Bij een overlandvlucht kwamen twee zweefvliegtuigen in moeilijkheden boven het voormalige (thans gesloten en in privé-bezit) vliegveld van Beerse. Het eerste kwam landen, terwijl nummer twee nog even probeerde bo-

ven te blijven. Nauwelijks was nummer één uitgestapt, of daar kwam een boswachter toegevoerd met twee honden. Onze zweever werd ernstig uitgekafferd, en toen nummer twee ook aanstalten maakte om te landen, legde de opzichter aan en opende het vuur! Gelukkig miste hij. Natuurlijk werd er tegen die cow-boy een klacht neergelegd.

Moeten wij in het vervolg aan de zweefvliegconstructeurs vragen om gepantserde versies? Geen probleem meer met ballast! Jammer dat ons weertype niet goed strookt met een hoge vleugelbelasting. Of zullen wij het voortaan moeten stellen met Flight Simulator op onze computer?

Laten wij hopen op een mooie zomer om al die sombere wolken te verdrijven!

Stéphane

GPS À LA CARTE

De vooruitgang van de GPS lijkt wereldwijd niet te stuiten. In het bijzonder in de vliegerij komt er om de haverklap een nieuw en vollediger toestel op de markt. Momenteel kan men de volgende families onderscheiden:

1. DE INBOUWTYPES

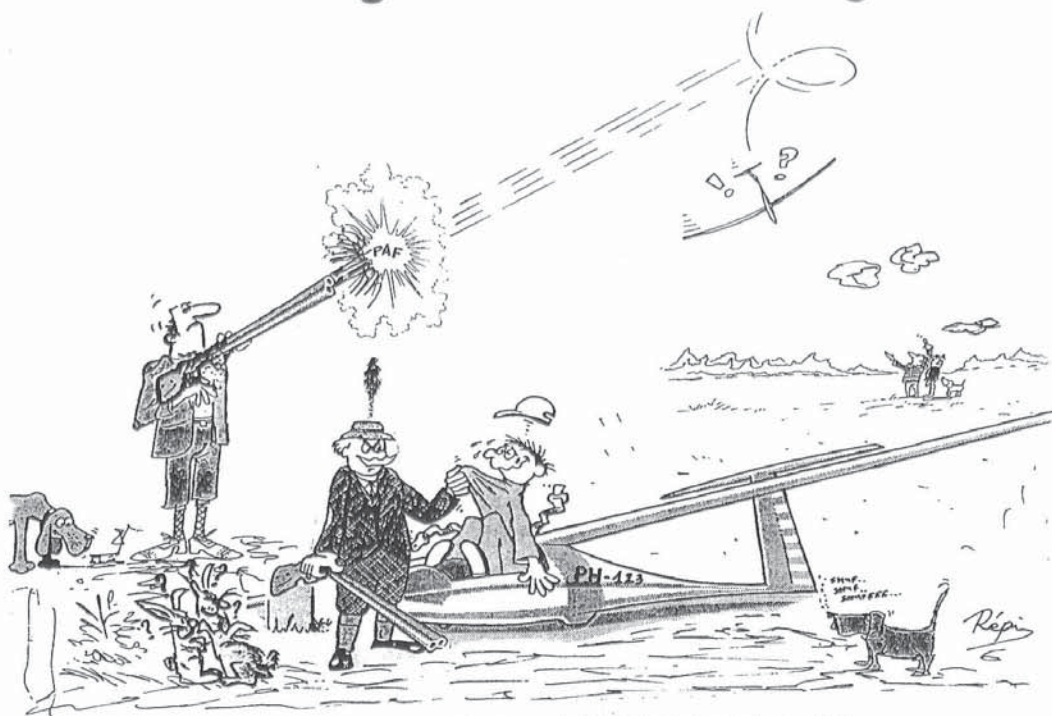
De meeste inbouw-GPS-en van de eerste generatie zijn nog steeds verkrijgbaar. Zij hebben het formaat van een autoradio en een niet gering energieverbruik. De nieuwere versies bieden soms een moving map, al dan niet geïntegreerd.

Zij zijn eerder geschikt voor de grotere instrumentenborden van motortoestellen.

Voorbeelden:

Apollo: Fly Buddy / 2001 NMS
Arnav: Star 5000
Becker: Air Scout Moving Map
Bendix/King: KLN-90 / KLN-90A / KLN-90A TSO
EuroAvionics: EuroNav
Garmin: 100 AVD / 155 TSO
Magellan: SkyNav 5000
Narco: NS 9000
Skyforce: Locator / Locator II / Sky Map / Tracker
Trimble Navigation: TLN 1000 / TLN 2000

Landing out can be exciting!



... en vooral te BEERSE !!!

De Filser LX-400 is een inbouwtype dat beter voor de zweefvlieger geschikt is: hij past in een standaard ronde uitsparing van 57 mm en biedt de meeste voordelen van zijn grotere broers. Wel is de display merkkelijk kleiner; men moet kiezen welke aanduidingen men op het scherm wil zien. Zoals alle inbouwtypes beschikt hij over een uitgang voor koppeling aan een pc, vluchtcomputer, logger of locator. Ook Becker beschikt ondertussen over een gelijksoortig model.

2. DE HANDHELD TOESTELLEN

Hier vindt men de grootste keuze aan toestellen. Men kan ze onderscheiden naargelang hun toetsenbordsysteem: alfanumerieke toetsen en cijfer-toetsen voor het invoeren van

gegevens, of een vijftal toetsen voor het bedienen van een menusysteem. Beide hebben voor- en nadelen: de alfanumerieke systemen zijn iets sneller bij programmering aan de grond (maar er zijn toch nog altijd 4 functies per toets), de menusystemen zijn beter geschikt voor een foutloze behandeling tijdens een turbulente vlucht.

Een nieuwe trend is ook hier de moving map: een vereenvoudigde voorstelling van het lucht-ruim, waarop de positie van uw toestel te zien is. Of dit voor de zweefvlieger echt nuttig is? Het toestel wordt iets groter, het verbruikt meer, en het is ook duurder!

Oppassen geblazen bij de aankoop: sommige van deze handheld GPS-ontvangers beschik-

ken niet over een uitgang voor gegevens-uitwisseling. Gezien de nieuwe FAI-reglementering over controle van proeven via GPS-data is dit echter een conditio sine qua non! De gegevens moeten namelijk kunnen opgeslagen worden en afgedrukt. Daarenboven bestaan er jammer genoeg reeds verschillende afwijkende normen voor gegevensoverdracht. Als je later zo'n GPS wilt koppelen aan een eindaanvluchtrekenaar of elektronische barograaf moeten beide systemen compatibel zijn!

Modellen zonder Moving map:

Garmin: GPS 55 / GPS 55 AVD

Magellan: Nav 5000 A

Trimble: Flightmate / Flightmate Pro

Modellen met Moving map:

Il Morrow: Apollo 920

Garmin: GPS 95 AVD

KOEL: EasyNAV

Magellan: Map 7000

Sony: Pyxis IPS 760

3. DE COMBINATIES GPS-EINDAANVLUCHTREKENAAR

De meeste fabrikanten van eindaanvluchtrekenaars hebben ondertussen interfaces of compleet geïntegreerde systemen op de markt gebracht, waarbij de eindaanvluchtrekenaar de GPS gebruikt voor het berekenen van keerpunt- en eindaanvluchtgegevens. Voor sommige oudere rekenaars wordt een upgrade-pakket aangeboden. De GPS kan hier zelfs bijdragen tot een lagere kostprijs bij nieuwe toestellen, want men kan verzaken aan kompaskoppeling en manuele invoering van windcomponenten voor navigatieberekeningen. De eigenlijke rekenaar wordt zo een stuk eenvoudiger.

Koppelbare modellen:

Cambridge: S-Nav / L-Nav

SDI Franz Pöschl: C3

Zander: SR 820 D

Geïntegreerde modellen:

Filsler: LX-4000

Holltronic GmbH: Ifiss

Peschges: VP6E PRO GPS

Al deze toestellen worden in serie of optioneel uitgerust met uitvoerige databases over vliegvelden, navigatiehulpmiddelen e.d.

4. DE ICAO-KAART ALS MOVING MAP

Teldix biedt reeds geruime tijd zijn Copilot aan: een kaartenhouder van 20 x 20 cm met mobiele kruisdraad gestuurd door GPS. De vlieger hoeft enkel op het gepaste ogenblik het nodige kaartsegment in de houder te schuiven. De kruisdraad duidt de positie van het toestel aan, een kleine display levert de overige nuttige gegevens.

Onlangs verscheen echter een laatste snufje op de markt: de ICAO-kaarten zijn nu ook verkrijgbaar als computerbestand. Het lag dan ook voor de hand om een GPS te koppelen aan een laptop of notebook: zo heeft men alles in één pakket. Op het scherm ziet men de klassieke luchtvaartkaart onder het centraal geplaatste vliegtuigsymbool wegschuiven.

Nadelen van dit systeem: de prijs van een draagbare computer met kleurenscherm (minimum een 386 met 4 Mb werkgeheugen en 50 Mb vrije ruimte op de harde schijf) plus de beperkte autonomie van zo'n combinatie, en last but not least het volume. Daar komt nog de prijs van het softwarepakket bij: de basissoftware "Moving Terrain 1.1" kost 2998 DEM, het kaartenbestand 998 DEM voor West-Europa, inclusief twee updates. Daarnaast verdwijnt de aanschafprijs van de GPS-ontvanger in het niets! Het duurt nog wel een tijdje alvorens wij iets dergelijks in een zweefvliegtuig ontmoeten!

GPS-gegevens werden gebruikt voor controle van bepaalde vluchten tijdens de Nieuw-Zeelandse Nationale Kampioenschappen te Omarama. Cambridge, wereldbekende fabrikant van eindaanvluchtrekenaars, had zoals tijdens de laatste WK enkele "Black Boxes" ter beschikking gesteld. Er deden zich slechts drie incidenten voor: één piloot vergat de antennekabel aan te sluiten en twee anderen hadden verzuimd de accu's op te laden. Er waren geen storingen te wijten aan de ontvangers zelf of aan het satelliet-systeem. De FAI-beslissing om GPS als primair controlesysteem te gebruiken bij de volgende WK te Omarama lijkt dus niets in de weg te staan.

Of het werkelijk de moeite loont om nu reeds een GPS aan te schaffen? Vele wedstrijdvliegers of overlandvliegers hebben "ja" geantwoord op deze vraag. Vergeet echter niet dat GPS niet onfeilbaar is: het kwam reeds voor dat een satelliet urenlang valse gegevens doorseinde zonder dat iemand er erg in had, het ganse systeem wordt af en toe stilgelegd, de accu's raken op... GPS is zonder twijfel een prachtig hulpmiddel, maar het mag zeker niet als enig navigatiemiddel gebruikt worden!

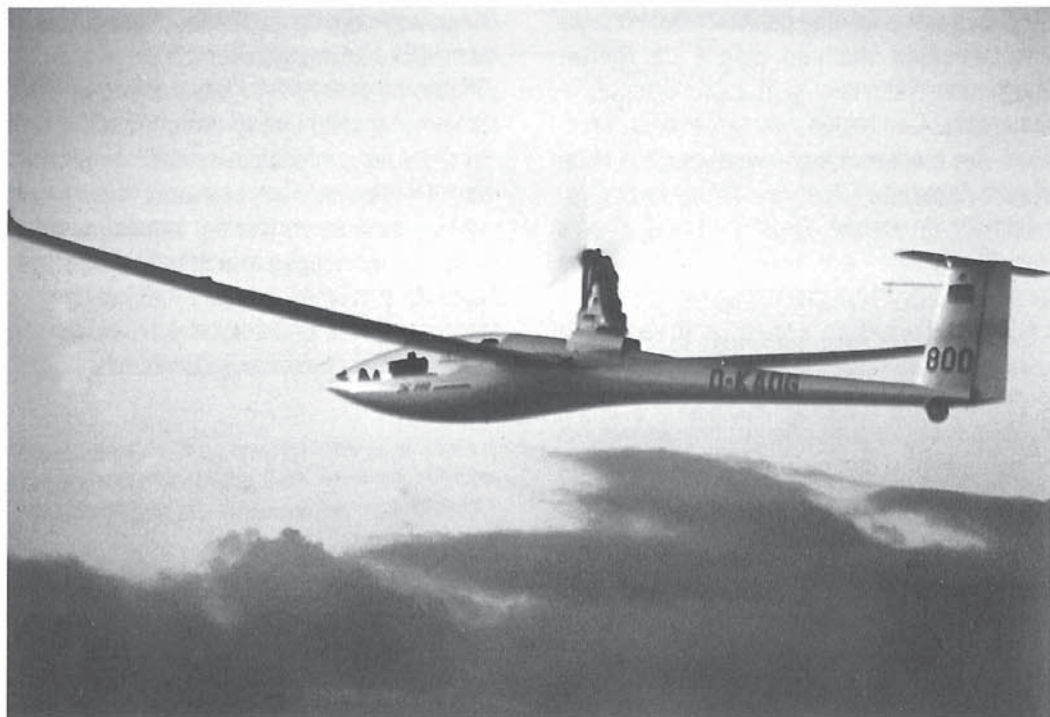
N.v.d.r.: de auteur heeft een groot aantal merken en modellen geciteerd, doch maakt geen aanspraak op volledigheid.

ZWEEFVLIEGVARYA

De ICARIADA, de World Air Games die in 1995 in Griekenland zouden worden gehouden, hebben het rode licht gekregen. De nieuwe Griekse regering heeft zich teruggetrokken uit de organisatie en moet ook afzien van eventuele sponsoring. Men had gehoopt dat op deze ICARIADA de zweefvliedsport zou uitkomen met de nieuw aangekondigde Wereldklasse. Als monotype zweefvliegtuig is hiervoor het Poolse ontwerp, de PW-5, gekozen. De fabrikant verwacht dit jaar te kunnen beginnen met de seriebouw en denkt als aanloop aan een fabricage van 50 toestellen per jaar. Er wordt een richtprijs genoemd van circa 26.000 DM. Toch zal het wel even duren voordat er Wereldklassewedstrijden met één type zwever zullen worden georganiseerd. De PW-5 moet eerst zijn plaats vinden in de zweefvliedsport. De toekomst zal het leren.

Op de vergadering van de Internationale Zweefvlieg Commissie in het Spaanse Marbella kwamen heel wat zweefvlieg-onderwerpen aan de orde. Secretaris Fred Weinholtz schreef er in Aerokurier 6/94 bijna vier bladzijden over vol. De diverse soorten kampioenschappen waren ook weer een punt van bespreking. Men verwacht voor de WK1995 in Nieuw-Zeeland een geringere deelname vanwege de hoge (vervoer)kosten naar dit verre land. De schatting was 96 deelnemers, maar pessimisten zien er niet meer dan 74 komen. De Nederlandse deelname is voorlopig één vlieger. Als de financiën het toelaten, komt er misschien ook nog een tweede. De IGC verkoos voor de WK in 1997 het Franse Saint-Auban boven het Poolse Leszno. De Polen blijven kandidaat voor 1999.





DG-800 (Bedrijfsfoto)

De Duitse zweefvliegtuigfabrikanten gaan zich steeds meer richten op de 18 meter klasse, waarvoor in de periode van 1 t/m 11 juni de eerste Duitse NK werden gehouden. Maar ook de spanwijdte van de nieuwe typen zweefvliegtuigen-met-hulpmotor wordt op 18 meter aangepast. Glaser-Dirks bracht de DG-800 (motorzwever) uit waarvan er intussen al meer dan 23 stuks werden gebouwd. Maar van de DG-800 komt nu ook een zweefvlieg-versie, de DG-800S, waarvan de seriebouw al is begonnen. En van deze 800S komt dan weer een nieuwe motorzwever-versie, de DG-800B, met een in de romp liggende, watergekoelde motor.

In maart j.l. vond bij zweefvliegtuigfabrikant Schempp-Hirth in Kirchheim/Teck de presen-

tatie plaats van een nieuwe Ventus 2 versie. Deze 2a heeft een nieuwe vleugel met op lengte verwisselbare wingtips. Men kan daarmee kiezen voor de 15 meter of voor de nieuwe 18 meter klasse (zie ook "Zweefvliegtuignieuws"). Van de oorspronkelijke Ventus (15 meter klasse) werden inmiddels ruim 600 stuks gebouwd.

Ook bij Glaser-Dirks zijn de opgebogen vleugeltippen in het nieuws. Begin april j.l. vond de eerste vlucht plaats van de DG-303 Elan. Dit is een vernieuwde DG-300 Elan, met verbeterd vleugelprofiel en winglets. Het glijgetal zou hiermee twee punten beter worden. Er wordt een voor-serie van de DG-303 ELAN gebouwd en minstens twee toestellen zullen aan de EK94 in Rieti deelnemen.

Rolladen-Schneider bracht onlangs de LS8 met winglets uit (zie ook "Zweefvliegtuignieuws"). Een nieuwe standaardklasser met vleugels van de LS6 en een romp van de LS7. De winglets van deze 15 meter vleugel zijn afneembaar.

Een mooi maandelijks advertentieblad verscheen in mei j.l. onder de naam 'AIRspace International'. Het is een uitgave van Centreline Airdata, telt 32 pagina's en is gratis voor vliegen en zweefvliegclubs in alle Europese landen. In dit nummer staan o.a. opvallend veel vragen-aanbod advertenties voor zweefvliegtuigen. Laat uw clubsecretaris eens een gratis exemplaar aanvragen bij: AIRspace Int. P.O.Box 100, Salisbury Green, Southampton (Hants) GB SO31 7HJ. (Fax 0044 489 571111)

In de voor 23 juni 1994 aangekondigde zweefvlieggrace Eindhoven - Nogaró v.v., (over ongeveer 2000 km) doet Ford Nederland, in samenwerking met de Soaring Support Foundation, mee met een team dat via de weg ondersteund en begeleid wordt door een journalistenploeg in een Ford Maverick. Deze robuuste wagen fungeert als trekker voor de trailer. In het tweezits zweefvliegtuig van het 'Ford Maverick Soaring Team' (met Bert de Wijs aan de knuppel), kunnen deze journalisten tijdens de race om beurten meevliegen. Ford promoot hiermee deze nieuwe 'Sports Utility' vrijetijds-auto onder de titel: "Superwings - Superwheels" en tevens de zweefvliegsport. Volgens planning moeten de deelnemers aan de Euroglide uiterlijk 2 juli terug zijn op vliegveld Eindhoven.

Ary Ceelen

ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

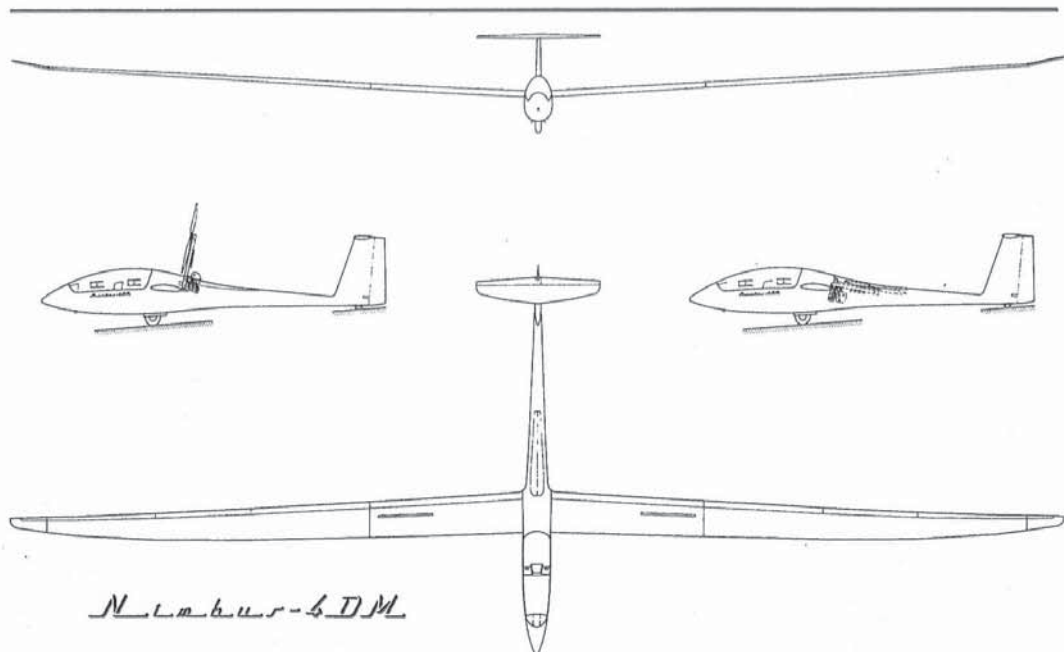
SCHEMPP-HIRTH

De nieuwe prestatie-tweezitter Nimbus 4D heeft zijn eerste vluchten uitgevoerd. Het toestel heeft de vleugel van de Nimbus 4 en een romp afgeleid van de Nimbus 3D. Het zal beschikbaar zijn in drie versies: zuiver zweefvliegtuig, turbo en zelfstartende motorzwever. Voorziene basisprijzen respectievelijk 177 000 DEM, 203 000 DEM, 240 000 DEM.

Als opvolger van de Ventus komt nu de Ventus 2 op de markt; daarbij slaat de "2" vooral op de twee spanwijdten: 15 en 18 m, telkens met winglets. En opdat de vleugelvorm optimaal zou blijven in beide configuraties, heeft men besloten om reeds in de 15 m-vorm 1,80 m lange opsteektippen te gebruiken.

Daardoor kan men voor de 18 m-vorm een opsteekvleugel maken met een deftige koorde aan de tip, zodat een goede drukverdeling verzekerd is. Jammer genoeg betekent dit een zwaardere en ook duurdere vleugel! In de 18 m-vorm is die trouwens zesdelig. De korte hoofdvleugel is wel zeer handelbaar (29 kg aan de wortel, 25 kg aan de tipzijde) en laat een kortere aanhangwagen toe, waarbij de romp en niet de vleugel de lengte bepaalt.

De Ventus 2 zal zoals zijn voorganger beschikbaar zijn met twee verschillende rompen: de kleinere 2a-romp voor vliegers tot 1,75 m kan echter alleen met de 15 m-vleugel gevlogen worden. De 2c-romp kan men met beide lengtes combineren, maar de staartvlakken zijn iets te groot uitgevallen voor de



15 m; zij werden geoptimaliseerd voor de 18 m-versie. Verder voorziet Schempp-Hirth een turbo en twee motorvarianten.

De Duo-Discus kent een groot succes, zodat de vroegste levering pas tijdens de zomer 1996 kan gebeuren. De basisprijs is nagenoeg 120 000 DEM, afhankelijk van de gekozen configuratie.

SCHLEICHER

Gerhard Waibel hoopt zes ASW 27 toestellen (renklasse) klaar te hebben voor de WK 1995 in Nieuw-Zeeland. Voorziene prijs: ongeveer 74 000 DEM.

De produktie van de ASH 25e wordt gestaakt, het toestel wordt vervangen door een zelf-startende versie, de ASH 25m. De voorziene motor is dezelfde als deze van de 18-meter eenzitter ASH 26e, waarvan reeds een tiental stuks werden verkocht: een Norton Midwest rotatiemotor van 45 pk, vast ingebouwd in de

romp, met enkel de schroef op een zwenkarm gemonteerd.

ROLLADEN SCHNEIDER

De LS6c is nu leverbaar met 3 soorten opsteektips (15 m, 15 m winglet, 18 m). De basisprijs bedraagt 87 500 DEM, met drie sets tippen wordt dat 97 100 DEM.

Er komt ook een nieuwe standaardklasser op de markt. De LS8 is afgeleid uit de renklasser LS6: een flaploze LS6-vleugel met grote winglets wordt onder een iets grotere instelhoek gemonteerd op een LS6-romp. Het vleugeloppervlak bedraagt 10,5 m², het leeggewicht 240 kg. De voorganger LS7 had in de oorspronkelijke vorm geen al te beste langzaamvliegeigenschappen; toen dit euvel verholpen werd door winglets, was het te laat om de reputatie van het toestel te redden. Met de LS8 wenst Rolladen Schneider met een propere lei te herbeginnen in de standaardklasse. Volgens de fabrikant zijn de eerste vluchten ten volle bevredigend verlopen.

Verder werkt Rolladen Schneider aan twee prototypes. De eerste zelfstartende motorzwever van de firma gebruikt een LS6-vleugel en een LS4-romp. En men verwacht op het einde van het zweefvliegseizoen 1994 ook de eerste vlucht van een tweezitter!

AMERICAN FALCON

Advanced Soaring Concepts, het bedrijf dat de kits van de American Spirit op de markt brengt (zie Ligablad 57), is nu ook klaar met een moderne renklasser. De American Falcon biedt een 15 m-vleugel met flapperons, die via opsteektippen kan gebracht worden op 18 m. De beste glijhoek is respectievelijk 44 of 48. Ook dit toestel zal uitsluitend als kit verkocht worden. Prijzen zijn nog niet bekend.

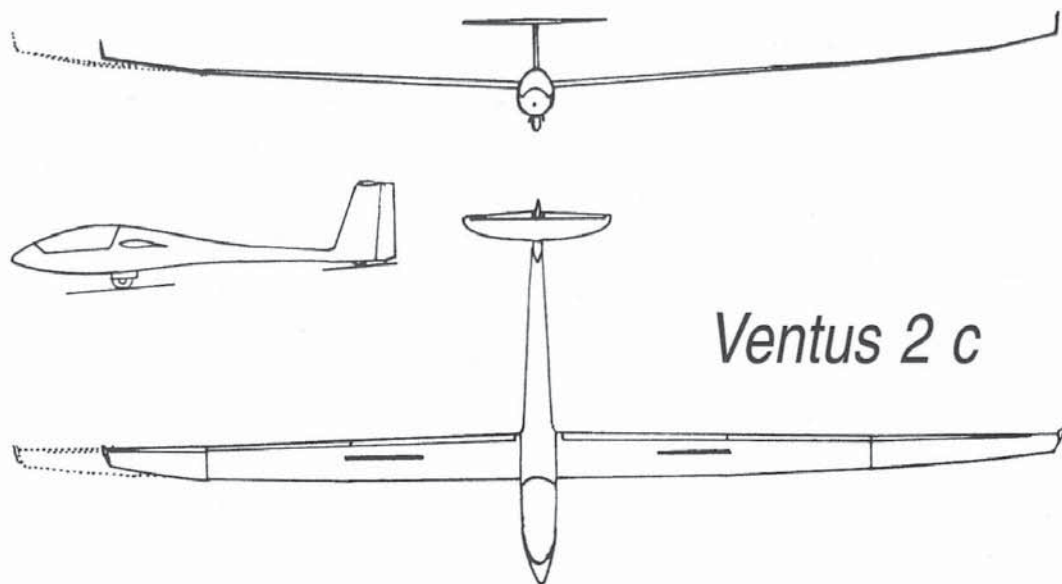
AB RADAB

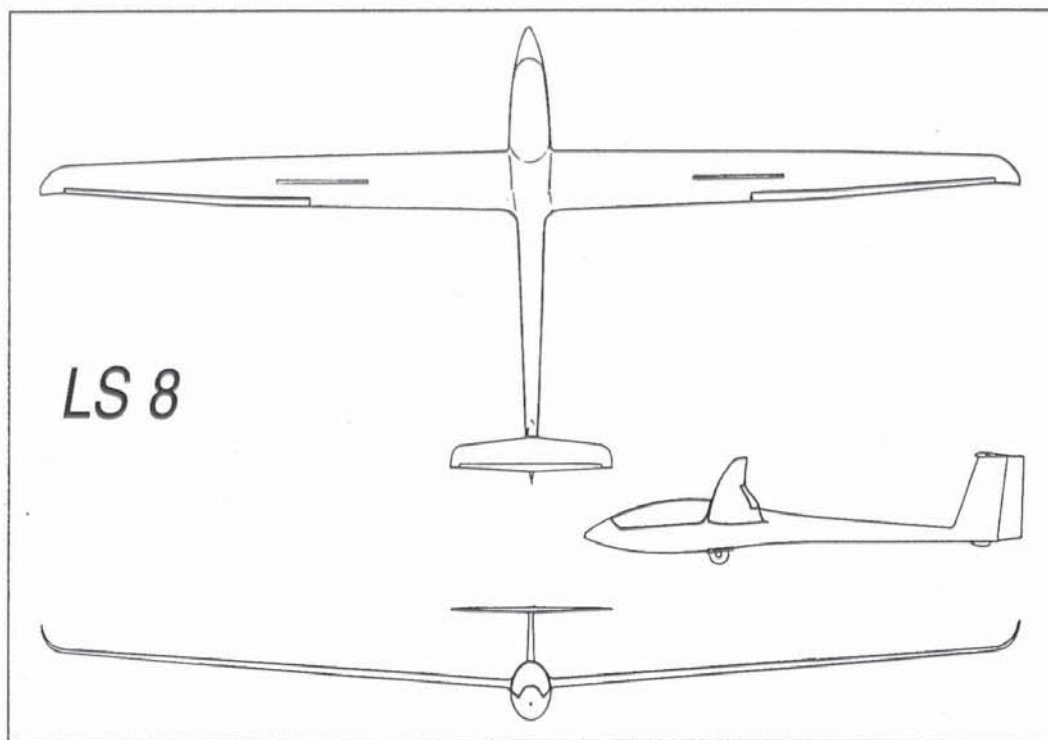
Deze Zweedse firma biedt haar kleine motorzwever Windex 1200 C in kitvorm aan voor om en bij de 1 200 000 BEF, af fabriek, exclusief BTW. De kit bestaat uit drie onder-

delen: romp, vleugels en motor; enkel de rompkit is reeds beschikbaar. De vleugeltips die de spanwijdte van 12,10 naar 14,60 m moesten brengen, zijn niet inbegrepen in de kit.

PZL-SWIDNIK

De PW-5 heeft op 11 maart zijn definitief Pools luchtwaardigheidsbewijs ontvangen naar de JAR 22 norm. De prijs, exclusief belastingen, maar met kompas, snelheidsmeter, hoogtemeter, twee gecompenseerde variometers, elektrische bochtenaanwijzer, rode veiligheidsmarkeringen en kentekens, zou 22 800 DEM bedragen. Het hoogteroer koppelt automatisch aan bij de montage, maar remkleppen en rolroeren moet men manueel aansluiten. Het toestel kreeg een DAeC-index van 94, dit is 4 punten beter dan de Ka6E. De IGC plant reeds in 1996 een eerste WK in de nieuwe klasse. Overeenkomstig vroegere beslissingen van de IGC zou een andere FAI-klasse dan geschrappt moeten worden uit het wedstrijdircuit.





FRANK + WALDENBERGER

Deze firma, reeds een hele poos actief als hersteller van kunststofvliegtuigen, heeft van Ursula Hänle de produktierechten overgenomen voor de Salto, een zweefvliegtuig voor onbeperkte kunstvlucht, dat met opsteektippen (van 13 m naar 15 m) ook best meekan in de clubklasse. Een aantal verbeteringen werden aangebracht, zodat ook grotere piloten het toestel comfortabel kunnen vliegen. Compleet met vleugeltips, winglets en remparachute bedraagt de prijs 63 900 DEM, exclusief BTW.

SN CENTRAIR

Voor de Marianne is er een nieuwe vleugel gecertificeerd, die een gewichtsbesparing van nagenoeg 40 kg brengt. Een nieuwe romp met intrekbaar wiel is echter niet in zicht.

De Franse zweefvliegfederatie betreurt het gebrek aan opleidingstweezitters die een zinvolle tovluchttraining toelaten (tolvlucht is nog steeds een van de belangrijkste oorzaken van zware ongevallen). Daarom heeft men te Saint-Auban de SF 34 van Scheibe getest en goed bevonden. De SF 34 heeft eigenlijk nooit zijn kans gekregen op de zweefvliegmarkt (er zijn er slechts een veertigtal van gebouwd sedert 1978). Nu Scheibe de productie van dit type volledig heeft stilgelegd, werden de rechten overgenomen door Centrair.

De eerste Franse SF 34 zou in maart 1995 de fabriek moeten verlaten. De voorziene prijs, inclusief standaardinstrumenten en radio, is 320 000 FRF. De Franse federatie overweegt trouwens een financiële hulp toe te kennen bij de aanschaf van deze toestellen.

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGTYPES IN VLAANDEREN (deel 9)

Dit keer komen weer drie Schleichertoestellen aan de beurt : de ASW 17, de ASW 19 en de ASW 20. Het zijn alle drie éénzitters, maar elk behorend tot een andere klasse, respectievelijk de open, de standaard- en de renklasse.

Naar het einde van de jaren 60 toe werd druk geëxperimenteerd met de profielen van Eppler en Wortmann, die bij meer dan 15 m spanwijdte problemen aan het licht brachten in verband met doorbuiging, torsiekrachten en stuurbewegingsoverbrenging. Toch werd omwille van de vooruitgang naar grotere spanwijdten gestreefd, en met de SB 9 van de Akaflieg Braunschweig en de Nimbus I werden bepaalde problemen reeds opgelost. Het bleek onder meer dat rolroeren en welvingskleppen elkaar moesten "helpen", waarvoor een overlapping in de bewegingen noodzakelijk was.

De ASW 17 is, naast de Nimbus 2, de Jantar 2 en de Glasflügel 604, een ontwikkeling waarin met de recentste ontdekkingen rekening werd gehouden.

De romp is gekenmerkt door een zeer spitse neus en een enorm kielvlak (in de lijn van wat de ASW 15 reeds vertoonde), en een kruisvormige staart. Hij bestaat uit een sandwich van GVK-honigraat en epoxyhars. In het middelste deel zit een staalbuisgeraamte dat de krachten opvangt en waaraan de vleugels, het onderstel en de besturingsaansluitingen vastzitten. Het onderstel is afgeveerd en aan de staart zit een rubberen slof.

De cockpitkap is in één stuk afneembaar en bedekt een vrij goed gevulde pilotenzitplaats met alle bedieningshefbomen aan de linkerkant. Alleen de wielrem zit met een hendel aan de stuurknuppel.

Er zijn twee koppelingshaken (één in de boeg, ter hoogte van het voetenstuur, en één vlak bij het wiel als lierhaak). De ontkoppeling, links naast de knuppel, bedient beide haken tegelijk.

De totale-druksonde zit in de staartvin en de ventilatie-inlaten zijn NACA-openingen aan de zijkant van de romp onder de vleugel.

De vleugel heeft een spanwijdte van 20 m en bestaat uit twee trapeziumvormige delen. De twee middenstukken wegen elk 115 kg, en de tippen, met een lengte van 2,60 m, elk 18 kg. Het profiel is het gewijzigde Wortmann FX 62-K-131.

De constructie van deze vleugel is zeer speciaal : de stijfheid wordt immers nagenoeg alleen verkregen door de GVK-balsa-epoxy-sandwichschalen. De doosligger is slechts 3 m lang en dient gewoon voor het doorgeven van de krachten en voor de bevestiging aan de romp. De torsiestijfheid is ondanks de gewichtsbesparing zeer goed, maar de vleugel buigt wel sterk door, wat voor de constructies van Waibel typisch is. De hele vluchtboord bestaat uit welvingskleppen en rolroeren, die respectievelijk 2:1 gekoppeld zijn, zodat de dwarsneigingsbesturing en de

rolwendbaarheid verbeterd zijn. Wegens de geringe vleugeldikte konden de bedieningsbeslagen van rolroeren en welvingskleppen alleen uitwendig worden gelegd, en werden ze met kapjes op de vleugelbovenzijde afgedekt. In de vleugelbinnenstukken zitten twee ballasttanks (in totaal 100 l) die over één enkele leiding met uitgang achter het wielhuis worden geleid. Er zijn ruim bemeten Schempp-Hirthremkleppen aan boven- en onderzijde van de vleugel.

Het prototype vloog in 1971 op de Wasserkuppe, maar omdat het een zeer duur toestel was, waren alleen prestatiepiloten gegadigde kopers. Zo komt het ook dat er verschillende "naar maat" gebouwde toestellen het licht zagen, bijvoorbeeld voor H.W. Grosse, die er in 1979 in Australië het snelheidsrecord voor een meer dan 1.000 km-driehoek (1.161 km tegen 145 km/h) mee vestigde, en voor Karl Striedieck, die het wereldafstandsrecord van 1.635 km ermee op zijn naam zette. Zo ook is de ASW 17 bij ons wel bekend, maar niet erg verspreid (nietwaar Gaston ?). In 1976 werd de serieproductie stopgezet, toen de vraag naar het nut van de open klasse rees, nu de renklasse bij de piloten steeds meer belangstelling kreeg.

Technische gegevens :

	ASW 17
Spanwijdte	20 m
Vleugeloppervlak	14,84 m ²
Slankheid	27
V-stelling	1,7 °
Romplengte	7,55 m
Leeggewicht	405 kg
Belading cockpit	115 kg
Maximumgewicht	610 kg
	(ball.100 kg)

Vleugelbelasting (kg/m ²)	30,7-38,4
Maximumsnelheid (km/h)	250
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,50
bij (km/h)	75
Beste glijgetal	48,5
bij (km/h)	110
en kg/m ²	38,4

DE ASW 19

Toen de ASW 15 niet langer meer "meekon" met de concurrenten (vooral de Standard Cirrus) en de constructie ervan ook economisch niet meer verantwoord was, gebruikte Waibel in 1975 de bijzonder goede vleugel van de ASW 15 en bouwde er een moderne aërodynamische romp bij.

Die romp is een dubbelwandige GVK-schelp met een scherpe neus (cf. de ASW 17) en een naar voren omhoog klappende cockpitkap. Voor de rest is de inrichting van de romp zoals bij de ASW 17. Wel zit de zwaartepuntshaak in de wielkast, zodat de gesloten deurtjes hem afdekken. De staart is een T-staart met gedempt hoogteroer, dat veel minder gevoelig is dan een pendelroer.

De vleugel is bijna helemaal die van de ASW 15, maar is nu als middeldekker in de romp ingeplant. De rolroeren zijn minder diep en de ruim bemeten remkleppen zitten alleen aan de bovenzijde van de vleugel. Er zijn ballasttanks voor 100 l water.

Het prototype bewees zijn enorme verbetering t.o.v. de ASW 15, zodat de serieproductie al in 1976 werd aangevat. Wegens het schitterende succes werden er in drie jaar tijd 164 exemplaren gebouwd. Op de wereldkampi-

oenschappen in Châteauroux haalde Baer Selen de eerste plaats ermee in de standaardklasse. Pas toen de LS4 in Paderborn concurrentie bood, zegevierde de ASW 19 niet meer over heel de lijn. Er werden verschillende modificaties aan de ASW 19 aangebracht, onder andere turbulatoren, tweetrapsremkleppen (sedert eind 1979 in de serieproductie overgenomen) en winglets. Hoewel Waibel op een bepaald ogenblik van de bouw van de ASW 19 afstapte, leeft het concept (met een andere vleugel) in de "Pégase" van Centrair voort.

Vleugeloppervlak	11 m ²
Slankheid	20,45
V-stelling	2,33 °
Romplengte	6,82 m
Leeggewicht	245 kg
Belading cockpit	115 kg
Maximumgewicht	454 kg
	(ball.100 kg)
Vleugelbelasting (kg/m ²)	30-41,3
Maximumsnelheid (km/h)	255
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,62 / 0,73
bij (km/h)	67
Beste glijgetal	38,5
bij (km/h)	112
en kg/m ²	41,3

Technische gegevens :

ASW 19

Spanwijdte

15 m



GORDELEN - 18 SEPTEMBER



Dit jaar Gordelen we op 18 september. De grootste sportievelingen fietsen 100 kilometer door 18 Vlaamse gemeenten rond Brussel. De andere fietsers en natuurlijk ook de wandelaars genieten van de natuur in de onmiddellijke omgeving van de hoofdstad. Bovendien hebben we een speciaal traject voor mountainbikers. Gordel mee, en beleef een dag om nooit meer te vergeten. Radio 2 en TV1 zijn alvast van de partij. Voor meer info, bel 02/380.44.44.

de gordel
 de Bloso klassieker



Knack



Co-productie



i.s.m.



DE ASW 20

Toen de FAI de renklasse (15 m spanwijdte en welvingskleppen) erkende, brachten de grote constructeurs zo gauw mogelijk toestellen van dat type op de markt (DG 200, Speed Astir, Mosquito, LS3). Waibel had met de ASW 19 al een goede romp beschikbaar en kon heel zijn aandacht wijden aan de vleugel. Daarbij steunde hij op de ervaring die onder meer met de vleugel van de ASW 17 was opgedaan.

De vleugel van de ASW 20 is 0,5 m² kleiner dan die van de ASW 19, waardoor de slankheid met 1 punt toenam. Maar het grootste verschil is het profiel : Wortmann FX 63-K-131 aan de wortel en FX 60-126 aan de top. De sandwichschalen zijn 10 mm dik en met elkaar verbonden door een ligger van GVK-rovings, die tot kort voorbij de wortelribbe een doosligger is en dan in een I-lijger overgaat. Daardoor wordt de typische doorbuiging van de ASW 20-vleugel verkregen. De welvingskleppen zijn met de rolroeren gekoppeld en beslaan 3/5 van de vluchtboord. Ze kunnen in 5 verschillende standen worden gezet (-11°, -6°, 0°, +9°, +55°). Die laatste stand laat enorm steile en trage landingen toe. Met ballastzakken tot 150 l komt het totale gewicht op 525 kg, wat een vleugelbelasting van maximaal 50 kg/m² oplevert.

Het prototype vloog in januari 1977, en tegen het einde van dat jaar waren er al 42 stuks geleverd. Om aan de snel groeiende vraag te voldoen, zocht en vond Schleicher een bouwer in licentie, de firma Centrair in Le Blanc (Frankrijk), die al sinds 1966 importeur was voor de Schleicherprodukten. Centrair kreeg de licentie voor de bouw van 100 stuks ASW 20F.

Begin 1979 ontwikkelde Waibel een met opsteektippen tot 16,55 m spanwijdte vergrote versie, die de naam ASW 20L kreeg, en zowel in de renklasse als in de open klasse kon worden ingezet. Ook bij Centrair werd dat type gebouwd. Verder werden nog proeven gedaan met 80 cm hoge winglets, die 2,9 punten glijgetal opleverden, en met turbulatoren.

De B- en C-versies kregen een omhoog scharnierend instrumentenbord, een anders afgewerkte onderzijde van de vleugel en een versterkte ligger (C-versie, die 15 kg zwaarder is uitgevallen).

Technische gegevens :

	ASW 20
Spanwijdte	15 m
Vleugeloppervlak	10,5 m ²
Slankheid	21,43
V-stelling	2,33 °
Romplengte	6,82 m
Leeggewicht	270 kg
Belading cockpit	115 kg
Maximumgewicht	525 kg (ball.150 kg)
Vleugelbelasting (kg/m ²)	32,4-50
Maximumsnelheid (km/h)	280
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,59
bij (km/h)	84
Beste glijgetal	43
bij (km/h)	120
en kg/m ²	50

Peter Mullaert

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Wij behandelden reeds vaker werken van de beroemde Derek PIGOTT, hoofdinstructeur van het Britse zweefvliegcentrum Lasham van 1953 tot 1989. Ditmaal wijdt hij een boek aan de vliegveiligheid.

Gliding safety (1991, A & C Black Publishers Ltd, 35 Bedford Row, London WC1R 4JH) is de uitgave in boekvorm van heel wat artikels die voorheen verschenen zijn in Sailplane and Gliding, het tijdschrift van de British Gliding Association. Zij zijn nog steeds actueel. Zelfs de meest geoefende zweefvlieger of instructeur kan hier nog heel wat van opsteken.

Een greep uit het aanbod: schade bij verplaatsingen aan de grond, ongevallen met aanhangwagens, grondzwaaien, lierstart en autostart, afscheuren en tolvlucht, buitenlandingen, vliegtuigsleepstart, lage-g-gevoeligheid. Een onderdeel van het boek behandelt het overstappen op een nieuw type. Hier krijgen we ook een overzicht van voor- en nadelen van heel wat zweefvliegtuigen, waarbij Pigott geen blad voor de mond neemt om bepaalde toestellen af te raden aan relatieve beginners.

Een ander onderdeel handelt over betere instructiemethodes. Slechte gewoontes van bepaalde instructeurs worden op de korrel genomen, alternatieven worden geboden, steeds steunend op de jarenlange beroepservaring van de auteur.

Het laatste onderdeel behandelt het omscholen

van een motorvlieger tot zweefvlieger, met nadruk op de operationele verschillen, maar ook op een aantal veiligheidsaspecten die uit deze verschillen voortvloeien.

Ondanks enkele schoonheidsfoutjes (herhalingen te wijten aan de oorspronkelijke verschijning in afleveringen) is dit boek zeker een aanrader.



Het nationaal zweefvliegcentrum van Saint-Auban-sur-Durance verzekert nog steeds de opleiding van vele instructeurs; maar de taken van het centrum reiken veel verder, en betreffen ook het vastleggen van opleidingsprogramma's en examenstof voor alle zweefvliegers. Regelmatig wordt het befaamde "Livre Bleu", het standaard opleidingsboek van de Franse zweefvlieger, bijgewerkt en herdrukt, evenals de "Guide de l'instructeur" (zie vroegere Ligabladen).

Nu verscheen ook, onder de auspiciën van de DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) een Guide pratique du pilote remorqueur, uitgegeven in 1993 door Cépaduès-Éditions, 111 rue Nicolas-Vauquelin, F-31100 Toulouse (gemakkelijk te bestellen via Aviasport Diffusion, 59 av. Aristide Briand, F-93190 Livry-Gargan; prijs 120 FRF + 15 FRF portokosten).

De opleiding van een sleeppiloot gebeurt bij ons maar al te vaak louter praktisch; zeker als

de sleper zelf geen zweefvlieger is, leidt dit soms tot onbegrip tussen sleper en gesleepte, of tot gevaarlijke situaties. Dit boek vult dus ongetwijfeld een leemte; de professionele aanpak, de systematische behandeling van alle aspecten van de sleepstart laten de sleeppiloot het hoe en waarom van de specifieke procedures beter inzien.

Naast de standaardsleep worden aparte hoofdstukken gewijd aan de invloed van het gesleepte toestel op de toegelaten massa en op de prestaties van de trekker; aan de bijzondere procedures in geval van zijwind, korte piste, overlandsleep, ophalen met het sleepvliegtuig...; aan de noodprocedures (ontkoppeling onmogelijk, start met open remkleppen, motorpech...). Wist je bijvoorbeeld wat de maximale daalsnelheid is van een dalende sleep? En waarom?

Minder belangrijk voor ons zijn de teksten van de Franse wetgeving terzake. En het hoofdstuk over trekhaken en ringen bevat niets over inliersystemen, aangezien deze in Frankrijk nog niet in gebruik waren bij het ter perse gaan (en nu?).

Dit werk zou verplichte lectuur moeten zijn voor alle huidige en toekomstige sleeppiloten... en ook voor de zweefvliegers die geen motorvergunning hebben, opdat ze beter zouden inzien welke problemen zich kunnen stellen aan het andere eind van de kabel!



In een land waar het vrije luchtruim ineenkrimpt tot bijna niets is het waarschijnlijk nuttig dat de arme zweefvlieger enig inzicht verwerft over de middelen en procedures die aangewend worden om dat luchtruim te controleren. Het werk van Walther BIJSTERVELD en Hans VORHAUER, Luchtverkeersleiding, waarvan de vierde, herziene uitgave verscheen in 1992 bij Van Holkema & Warendorf, biedt de nederlandstalige lezer een beknopte handleiding tot de geheimzinnige wereld van de radarschermen.

Eerst een verwittiging: het boek is geen officiële luchtvaartpublicatie en heeft dus geen reglementaire waarde. Naast een overzicht van de luchtruimstructuren (jammer genoeg voor de invoering van de klassen luchtruim), de navigatie-, naderings-, communicatie- en verkeersleidingshulpmiddelen, vindt men ook hoofdstukken over meteorologische berichtgeving, vertrek- en aankomstprocedures, luchtvaartinlichtingendienst, geluidshinderbestrijding en militaire verkeersleiding.

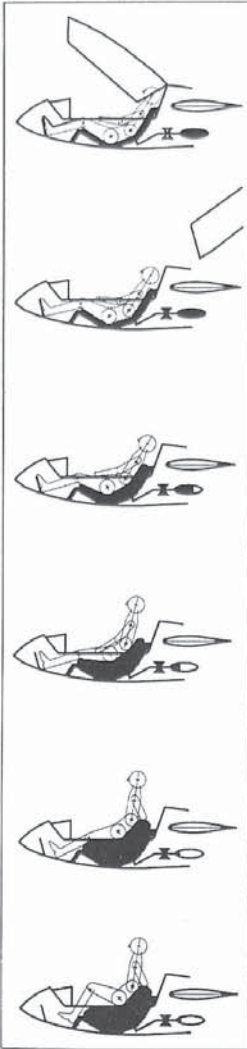
Toch zou het werk ook kunnen dienen als inleiding op een cursus radiovergunning: er wordt namelijk een modelvlucht gevolgd, met transcriptie van alle radioberichten tussen het vliegtuig en de opeenvolgende verkeersleidingscentra. Verder bevat het boek bijlagen over frequenties, afkortingen, ICAO-fraseologie, vliegplan, spellingsalfabet enz.

Niet onmisbaar, maar toch nuttig, zeker voor de zweefvlieger zonder radiovergunning.

VEILIGHEID

UITSTIJGHULP VOOR NOODGEVALLEN

In het vorige Ligablad hebben wij de diverse globale reddingssystemen toegelicht die werden ontworpen om de veiligheid van de piloot te verzekeren in de meest extreme gevallen.



Het systeem dat wij nu voorstellen gaat niet zo ver: het beperkt zich ertoe om het "uitstappen" te vergemakkelijken wanneer de vlieger oordeelt dat hij zijn toestel niet meer meester is. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat het uitstijgen in vlucht uit een enge en meestal diepe cockpit zelfs bij tamelijk zwakke g-krachten moeilijk is en veel te lang duurt. Voor zwaardere of oudere vliegers blijkt het zelfs vaak totaal onmogelijk.

Thomas Matuschak, student lucht- en ruimtevaarttechniek aan de Universiteit Stuttgart, heeft daarom als studiewerk een nooduitstap-systeem ontwikkeld, dat de vlieger in staat stelt om zelfs bij hogere g-belastingen het zweefvliegtuig moeiteloos te verlaten.

Daartoe greep hij naar beproefde technologieën: het systeem bestaat namelijk uit een snelvullende "airbag" als zitkussen voor de vlieger. De toegepaste middelen worden sedert de dertiger jaren gebruikt voor opblaasbare reddingsboten, en sedert een twintigtal jaren ook voor de airbags in Amerikaanse wagens. Technische problemen op het gebied van het basismaterieel zijn er dus eigenlijk niet te verwachten.

Matuschak voorziet om veiligheidsredenen wel dat twee handgrepen moeten bewogen worden om het systeem in werking te laten treden. De kap wordt dan automatisch afgeworpen en het ventiel van een gasfles opent zich. Via een persleiding wordt het luchtkussen onder druk gezet. Zodra de vlieger dan de veiligheidsgordels losmaakt, wordt hij opgelicht tot net boven de cockpitrand. Hij moet zich dan nog enkel laten weggrollen en de klassieke procedures volgen voor een parachutesprong.

Het systeem moet nu nog op ware grootte beproefd worden, vooral wat inbouwproblemen betreft. Men wil natuurlijk het risico niet lopen dat bijvoorbeeld de benen van de vlieger geklemd zouden raken tussen airbag en instrumentenbord! Daarom zoekt Matuschak nu een rompvorstuk om zijn ontwerp te testen.

Een dergelijke uitstaphulp vervangt natuurlijk geen echt globaal reddingssysteem, maar schijnt wel veel sneller haalbaar en tevens goedkoper. Daarenboven lijken de diverse globale reddingssystemen moeilijk toevoegbaar aan bestaande zweefvliegtuigtypes. De "schietstoel" van Matuschak zou men met minimale wijzigingen kunnen inbouwen in de meeste bestaande toestellen. Een niet te versmaden voordeel!

WEDSTRIJD NIEUWS

INTERNATIONALE ZWEEFVLIEG- WEDSTRIJD VAN DE ARDENNEN 1994: 28 JAAR JONG EN "GOING STRONG"

Een beetje geluk moet er ook bij zijn: de meteoroloog zette haar superbeste beentje voor en 3 vliegdagen op 3 wedstrijddagen!

Gemakkelijk was het daarom nog niet: de eerste dag kenden ook de cumuli hun "ups-and-downs", en voor heel wat piloten werd het eerder "down", dus buitenlanding. In de grote plastic klasse bewezen José Jaime en Boudewijn Litt dat ploegvliegen, als je dat gewoon bent, ongetwijfeld voordeel brengt. De bekende Nederlandse motorzweefvlieger Bert De Wijs startte met zijn splinternieuwe DG 800 en jawel, voor haar eerste grote wedstrijd vloog Lieve Sebreghts met de besten mee.

's Anderendaags 1 mei, wat een wind! Alleen voor de open-ren-standaardklasse kwamen er punten uit de lucht, maar niemand kon terug op Saint-Hubert komen landen.

2 mei: blauwthermie en... wind stonden op het programma. De geabonneerde Duitser Rainer Tappeser kwam terug. Ook Bert De Wijs (zonder de motor aan te zetten), maar zijn handicap bracht hem op de tweede plaats voor de dag. Wel belandde hij op de eerste plaats in de algemene rangschikking. Beladen met de grote hesp en andere bekens en prijzen ging hij huiswaarts.

"Een leuke wedstrijd, een vriendelijke sfeer," was zijn oordeel. Mochten de Vlaamse vlie-

gers, vroeger dikwijls te gast in de Ardennen, de weg terugvinden in 1995, voor de 29ste editie...

De sympathieke Leuenaar Fernand Dauw was telkens de beste bij de plastic toestellen van handicap 102 en minder. Ook de jeugdige instructeur Olivier Brialmont vloog steeds op kop in de hout-doek-klasse. "Ik heb me zelden zo lekker gevoeld op een wedstrijd", vertelde Christian Pirson, uitgever van Barbules, het Waalse Ligablad.

Gill Van den Broeck

Resultaten

OPEN-REN-STANDAARDKLASSE

1ste proef: 334,2 km Saint-Hubert / Adenau / Metlach / Saint-Hubert; winnaar José Jaime, 86,84 km/h.

2de proef: 237 km Saint-Hubert / Dahlemer Binz / Menuchenet / Saint-Hubert; winnaar Bert De Wijs, 208 km.

3de proef: 175,3 km Saint-Hubert / Vianden / Florenville / Fourneau-Saint-Michel / Saint-Hubert; winnaar Rainer Tappeser, 64,66 km/h.

Algemene rangschikking:

<u>Naam:</u>	<u>Club/Land:</u>	<u>Toestel:</u>	<u>Punten:</u>
1. Bert De Wijs	Nederland	DG 800	1708,76
2. José Jaime	Verviers	Discus	1705,42
3. Boudouin Litt	Verviers	Discus	1693,00
4. Bernard Delvaux	Ardennes	ASW 20	1621,29
5. Rainer Tappeser	Duitsland	LS 4	1208,52
6. Lieve Sebreghts	VZA	ASW 20	816,73
7. Roland Portier	Verviers	Discus T	619,76
8. Christian De Smaele	Ardennes	LS 3a	282,03

KUNSTSTOFTOESTELLEN MET HANDICAP ≤ 102

1ste proef: 230,4 km H/T Saint-Hubert / Adenau; winnende ploeg Fernand Dauw / Smets, 3h:48m:45s.

2de proef: 127 km Saint-Hubert / Bastogne / Neufchâteau / Fourneau-Saint-Michel / Saint-Hubert; winnende ploeg Fernand Dauw / Smets, 55,96 km/h.

Algemene rangschikking:

<u>Naam:</u>	<u>Club/Land:</u>	<u>Toestel:</u>	<u>Punten:</u>
1. Fernand Dauw / Smets	Luchtkadetten	Twin Astir	896,13
2. Louis / Omer Jeanmotte	GLUB	Twin Astir	759,38
3. Frédéric Colson	-	LS 1d	754,39
4. Georges Pozzi	RCNA	LS 1d	515,78
5. Van Nuffelen / Lemineur	RCNA	IS 28	423,18
6. Antoine Gaye	Ardennes	LS 1f	177,40

HOUT-DOEK-KLASSE

1ste proef: 129 km Saint-Hubert / Martelange / Vielsalm / Saint-Hubert; winnaar Olivier Brialmont, 40,14 km/h.

2de proef: 72 km Saint-Hubert / Bastogne / Neufchâteau / Fourneau-Saint-Michel / Saint-Hubert; winnaar Olivier Brialmont, 30,60 km/h.

Algemene rangschikking:

<u>Naam:</u>	<u>Club/Land:</u>	<u>Toestel:</u>	<u>Punten:</u>
1. Olivier Brialmont	-	Ka 6	335,02
2. Pierre Renard	ACUL	Ka 8	237,49
3. Marie du Bus de Warnaffe	ACUL	Blanik	75,25
4. Etienne Van den Doorn	GLUB	Ka 8	66,00
5. Renard / Galand	Ardennes	Blanik	56,13



BELGISCHE KAMPIOENSCHAPPEN 1994 TE SAINT-HUBERT

Meer kwaliteit dan kwantiteit

Belgische kampioenschappen "exporteren" naar een ander, meteorologisch gunstiger gelegen oord in het buitenland? Er is reeds lang sprake van, maar in 1994 was zo'n exportmaneuver nu eens niet nodig. Te Saint-Hubert speelde begin mei de meteo mee, zij het soms met grillen: blauwthermie, tegenwerkende frontsystemen en zelfs een vleugje golfachtige stromingen op de laatste dag. Zes wedstrijddagen (4 zijn een must voor een titel), dat was lang geleden. De factor "geluk" werd dus behoorlijk beperkt, en de kampioenen verdienen hun titel 100 %.

Te weinig belangstelling

Nationale kampioenschappen worden verondersteld de beste vliegers samen te brengen. In Duitsland, Frankrijk en elders moet eerst regionaal gestreden worden om aan de nationale kampioenschappen te mogen deelnemen. In België moet men bijna bedelen om kandidaten aan de start te krijgen. En waarom slechts drie Vlamingen in Saint-Hubert? Vermoedelijk hebben ze geen EK of WK ambities en hechten ze weinig waarde aan een titel van Belgische kampioen. Dat geldt trouwens ook voor hun Waalse landgenoten, want er waren in totaal slechts 10 vliegers in de renklasse en twaalf in de standaardklasse. Opmerkelijke afwezigen waren de gebroeders Huybreckx en Paul Bourgard (die wegens familiale omstandigheden zijn 1992-titel in de standaardklasse niet verdedigde). Wat nochtans niet belette dat 1994 een spannende wedstrijd bracht, met een gestadig stijgende wolkenbasis.

Algemene rangschikking renklasse

Pos	Nr	Naaam	Toestel	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Proef 4	Proef 5	Proef 6	Totaal
01	PJ	Janssens P.	LS 6	Keiheuvel	441.00	761.10	870.00	870.00	580.00	266.94	3 789.04
02	IT	Litt M.	Ventus	Verviers	288.42	577.85	753.51	809.84	595.00	714.22	3 738.84
03	Z	Stouffs P.	LS 6	GLUB	106.76	418.12	519.13	784.69	567.50	810.00	3 402.20
04	X118	Van De Steene M.	ASW 20	CEVV	000.00	540.11	519.53	246.57	322.50	276.68	1 905.39
05	8	Pieraerts B.	LS 6	GLUB	106.76	685.79	702.29	000.00	000.00	319.55	1 814.39
06	JU	Stouffs A.	LS 3	GLUB	100.39	418.12	518.41	556.42	000.00	097.42	1 690.76
07	GA	Natowitz L.	Mini Nimbus	Verviers	215.12	574.32	620.85	148.38	040.00	000.00	1 598.67
08	70	Delvaux B.	ASW 20	Ardennes	000.00	000.00	000.00	000.00	000.00	798.89	0 798.89
09	VP	Vanosbeck J.C.	Ventus	GLUB	087.54	260.12	097.70	000.00	000.00	218.23	0 663.69
10	OG	Knuts R.	Speed Astir	Verviers	000.00	000.00	000.00	000.00	000.00	000.00	0 000.00

Algemene rangschikking standaardklasse

Pos	Nr	Naaam	Toestel	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Proef 4	Proef 5	Proef 6	Totaal
01	F2	Jeanmotte Y.	Discus	Ardennes	571.30	609.00	880.12	750.00	529.27	938.45	4 278.14
02	OB	Litt B.	Discus	Verviers	380.25	556.96	900.00	524.34	535.15	970.00	3 866.70
03	V	Jaime J.	Discus	Verviers	116.85	562.65	898.44	502.61	535.15	959.38	3 575.08
04	ZX	Evens K.	DG 300	Albatros	101.00	480.86	769.48	573.25	528.27	745.22	3 199.08
05	LJ	De Wachter E.	Libelle	Keiheuvel	481.65	424.27	704.48	372.20	493.99	562.60	3 039.19
06	68	Hotton J.C.	ASW 19	Luichkadetten	128.75	429.20	716.75	518.91	493.99	682.44	2 970.02
07	79	Sanglier P.	ASW 15	CPPA	271.32	376.48	499.79	508.04	070.57	562.60	2 288.80
08	25	Cassart P.E.	Libelle	GLUB	116.85	056.47	475.42	364.05	493.99	210.42	1 717.20
09	714	Severin M.	Libelle	GLUB	116.85	056.47	446.37	285.27	000.00	000.00	0 904.96
10	Q7	Luca A.	Jantar St.2	GLUB	023.77	000.00	405.00	000.00	149.96	199.35	0 778.08
11	JY	Ooms Y.	Astir CS	GLUB	000.00	056.47	430.12	285.27	000.00	000.00	0 771.86
12	QC	Luca J.	Jantar St.2	GLUB	000.00	000.00	000.00	000.00	000.00	000.00	0 000.00

Renklasse

Hier ging de eindzege naar Paul Janssens, een zege die na vier dagen praktisch vaststond. Toen op donderdag geen taak kon worden uitgeschreven, was er niet de minste onrust: de vier dagen zaten erin, de titels zou men kunnen toekennen.

Zaterdag 7 mei: 1ste proef, driehoek 287 km. De lage wolkenbasis belette hoge topsnelheden. Paul Janssens kwam met 65,97 km/h op EBSH terug landen. De verrassing kwam van Patrick Stouffs, vroegtijdig buitengeland. Geen catastrofe, want de zege bracht slechts 441 punten op.

Zondag 8 mei: hopeloos, geen dagtaak.

Maandag 9 mei: 2de proef, driehoek 237 km. De wolkenbasis steeg, de snelheid meteen ook: 92,54 km/h.

Dinsdag 10 mei, dé pompdag: 3de proef, een superdriehoek van 423 km. Een superbasis van 2 300 m, een gunstig frontstelsysteem, 3 à 4/8 Cu, wat wil je nog meer? Topsnelheid van 94,70 km/h voor Paul Janssens die meteen kandidaat is voor de jaarlijkse prijs "Willy Grandjean" voor de hoogste snelheid gevlogen in een Belgische wedstrijd. Maar het seizoen is natuurlijk nog niet voorbij...

Woensdag 11 mei: 4de proef, minder ambitieus, maar toch een veelhoek van 309 km. Een tikkeltje minder Cu-ontwikkeling, en toch nog 82,40 km/h. Oef! De vier dagen zitten erop! De rest is nog een toemaatje.

Donderdag 12 mei: hopeloos, geen proef.

Vrijdag 13 mei: 5de proef, driehoek van 288 km, voer voor de bijgelovigen, want niemand kwam rond. De telefoon rinkelde onophoudelijk, en Manu Litt, met wie Paul Janssens enkele jaren geleden op Cambrai zijn eerste internationale sporen verdiende op de Europese Juniorenkampioenschappen, bleek en-

kele kilometers meer op zijn actief te hebben, met 15 punten voorsprong op PJ. Patrick Stouffs was ook niet ver.

Zaterdag 14 mei: regenfestival, rust voor iedereen.

Zondag 15 mei: stralend zonnige hemel met stapelwolken, een niet te grote driehoek van 291 km. Toch werd het geen lachertje, omwille van een onbepaalde golfbeweging in de lucht. Eindelijk haalt Patrick Stouffs zijn eerste dagzege, met Bernard Delvaux (wegens militaire verplichtingen slechts zelden aanwezig) bijna even snel. En Paul Janssens bij de koeien en ditmaal slechts zesde. Maar geen gevaar voor zijn kampioenstitel.

Standaardklasse

Yves Jeanmotte onbedreigd

Ook hier slechts 3 echte titelkandidaten? Het ware misschien onrechtvaardig voor de jeugdige "coming man" Ken Evens, flink op weg naar de zweeflauweren, en Emiel De Wachter, die met zijn kleine Libelle (en zonder handicapfactor) slechts een kleine Davidrol kon spelen tegen de Discusreuzen. "Ik weet het, maar het is toch aangenaam", vond Emiel. Ploegwerk van Boudewijn Litt en José Jaime brachten zilver en brons voor beide "boys" van Verviers, maar Yves Jeanmotte was blijkbaar niet te kloppen. Hij haalde drie dagzeges, Boudewijn Litt ook, maar het waren toch nog een dikke 300 punten die beide F-16-piloten (zij vlogen samen de eerste 1 000-km-driehoek met vertrek vanuit België) scheidden.

En wie was de gelukkigste dame van België zondagavond? Geogeo Litt natuurlijk, moeder van twee "zilveren" vice-kampioenen, oudste zoon Boudewijn en jongste zoon Manu.

Gill Van den Broeck

INTERNATIONALE ZWEEFLIEG- WEDSTRIJD KORTRIJK 1994

Deze vijfde uitgave van de IZW werd gekenmerkt door zeer wisselvallig weer. Daardoor kon er slechts twee dagen op de vier gevlogen worden. Gelukkig werden het wel twee gelukkige wedstrijddagen voor de drie klassen.

Op donderdag 12 mei leek de dag 's morgens vroeg nog veelbelovend, maar de bewolking nam snel toe en als de briefing begon was de lucht reeds volledig betrokken. Men wachtte nog een beetje op een eventuele opklaring, maar uiteindelijk werden de proeven gecancelled.

's Nachts was de hemel uitgeklaard en vrijdag 13 mei begon zonnig en nevelig, met zelfs wat mist. Rond de middag vormden zich de eerste cumuli, die er veelbelovend uitzagen. Voor standaard- en open/renklasse werd er een 253,2 km FAI-driehoek uitgeschreven met als

keerpunten Saint-Pol-sur-Ternoise en Bavay. Voor de tweezitterklasse werd het een 196,5 km driehoek over Saint-Pol-sur-Ternoise en Auberchicourt.

Uiteindelijk bleken de cumuli hun beloften niet te houden, en op enkele niet-starters na moesten alle 34 deelnemers buitenlanders "ergens in Frankrijk". De dagwinnaars werden Geert Van Duyse (EZAC, ASK 21, 124,5 km) in de tweezitterklasse, Jef Daems (ACK, Discus, 183,2 km) in de standaardklasse, en Eric Bongaerts (ACK, ASW 20, 130,2 km) in de open/renklasse.

Op zaterdag 14 mei waren reeds vroeg in de morgen de eerste altocumulus-cirrusvelden te zien. De bewolking nam snel toe, 's namiddags bleef het betrokken met regen. De dag werd gecancelled.

Traditioneel is de laatste dag van de IZW de beste. Ook dit jaar bleek dat het geval.

ALGEMEEN KLASSEMENT - 15/05/94

KLASSE: Open / Ren

Ploot Toestel/Factor/V-Nr	Nat.	13-05-94		15-05-94		Totaal
		Snelheid Punten	Afstand Plaats	Snelheid Punten	Afstand Plaats	
BOGGAERT DIRK ASW 21	/ 106 / HB	255.2	86. Km 3	309.5	121.7 Km 1	564.7
BONGAERTS ERIC ASW 20	/ 106 / AM	387.9	130.2 Km 1	95.3	94.3 Km 2	483.2
BROUWEL FRANCIS CIRBUS 18H	/ 103 / GE	286.3	93.4 Km 2		Km/u	286.3
DOBBELEIR PETER SPEED ASTIR	/ 104 / TC	328.9	78.5 Km 4		Km/u	328.9
VANECHEGOUT TONY PROBUS C	/ 102 / HM	135.2	44.1 Km 5		Km/u	135.2
DE WISPELAERE FRANK PIE 20D	/ 106 / DL		Km 6	85.3	94.9 Km 3	85.3
GHEYSSEN FILIP PIE 20D	/ 106 / GE		Km 7		Km/u	
BOGIC RONALD VENTUS BT16	/ 112 / Z		Km 8		Km/u	

ALGEMEEN KLASSEMENT - 15/05/94

KLASSE: Tweezitters

Ploot Toestel/Factor/V-Nr	Nat.	13-05-94		15-05-94		Totaal
		Snelheid Punten	Afstand Plaats	Snelheid Punten	Afstand Plaats	
VAN DUYSSE GEERT ASK 21	/ 96 / TD	400.3	124.5 Km 1	45.3 Km/u		751.9
PETREAS KOEN JANUS C	/ 108 / AV	359.3	125.7 Km 2	60.1 Km/u		717.1
LIEVENS JOHAN JANUS	/ 104 / UZ	320.3	107.9 Km 3	45. Km/u		638.
FRIMERICHS STEFAN ASEL	/ 96 / TM	303.3	94.4 Km 4	38.4 Km/u		627.2
POLDERMAN COH TWIN ASTIR	/ 98 / FN	317.2	97.2 Km 5	49.5 Km/u		472.
DIERICK MICHEL TWIN ASTIR	/ 93 / V	223.2	89.9 Km 6	65.7 Km/u		407.7
LOBRENS ROBERT TWIN ASTIR	/ 98 / TD	247.3	76.5 Km 7	60.8 Km/u		363.9
LECLOUV ERIC TWIN ASTIR	/ 98 / BS	291.4	92.5 Km 5	94.9 Km/u		357.7

's Nachts was er nog wat regen gevallen, maar tegen de ochtend was het front Kortrijk gepasseerd. Om een snelle puntenberekening mogelijk te maken, werd er een korte gemeenschappelijke proef uitgeschreven: een veelhoek van 121,7 km met als keerpunten Bailleul, Amougies vliegveld en Waregem.

Behalve een paar tweezitters konden alle gestarte toestellen de proef ronden. Dagwinnaars werden Koen Peeters (DAC, Janus C, 60,1 km/h) voor de tweezitters, opnieuw Jef Daems (ACK, Discus, 64,9 km/h) voor de standaardklasse, en Dirk Roggeman (KFC, ASW 20, 54,1 km/h) voor de open/renklasse.

Rond kwart voor negen kon men overgaan tot de prijsuitdeling. Eindwinnaars werden Geert Van Duyse (EZAC, ASK 21, 751,9 punten) in de tweezitterklasse, Jef Daems (ACK, Discus, 982,6 punten) in de standaardklasse, en Dirk Roggeman (KFC, ASW 20, 564,7 punten) in de open/renklasse.

Al bij al een geslaagde vijfde editie, ondanks het matige weer.

ALGEMEEN KLASSEMENT - 15/05/94

KLASSE: Standaard

Piloot	Nat.	Toestel/Factor/N-Nr	13-05-94		15-05-94		Totaal
			Driehoek 233.3 Km	Punten	Driehoek 121.7 Km	Punten	
DAEMS JEF			203.2km	1	64.9 Km/u	1	982.6
DISCUS		/ 104 / DJ	203.2km	1	306.0	1	
GENKEN WALTER			182.2km	3	41.8 Km/u	12	870.7
LOT VL		/ 104 / HK	182.2km	3	259.1	12	
DECOCK PETER			158.8km	4	47.1 Km/u	9	834.5
ASW 19		/ 102 / HS	158.8km	4	200.2	9	
LENDERE DANNY			117.9km	7	56. Km/u	5	721.3
30-300		/ 104 / AH	117.9km	7	324.9	5	
VAN CAMP LUC			110.8km	8	54.6 Km/u	6	690.7
SID 75		/ 104 / LA	110.8km	8	318.2	6	
BRAND D.R.			109.2km	8	56.1 Km/u	13	680.8
SID CIBRUS		/ 102 / G2	109.2km	8	227.7	13	
BUXENBERG ERIC			95.1km	10	50.4 Km/u	2	661.3
PEHAGE		/ 102 / K2	95.1km	10	225.2	2	
DE CONINCK EDDY			94.8km	14	50. Km/u	2	648.4
LOT-9		/ 100 / KY	94.8km	14	351.8	2	
KIMPE HANS			93.1km	11	52.3 Km/u	7	634.0
SID CIBRUS		/ 102 / LT	93.1km	11	314.8	7	
KERHOF ANTOON			102.1km	3		13	615.7
DISCUS CC		/ 104 / YH	102.1km	3		13	
KIRTI JORG			86. Km	13	49.4 Km/u	6	605.0
KISTHAL C		/ 100 / HN	86. Km	13	204.0	6	
HUIJENGA KOEN			80.4km	12	45.5 Km/u	10	585.7
JANTAR STD		/ 102 / YH	80.4km	12	292.7	10	
VERSTAPPEN BEUC			102. km	9	35.7 Km/u	14	582.4
CIBRUS 75		/ 102 / AA	102. km	9	225.7	14	
VAN DER SCHEER			150.8km	5		10	534.
LS 4		/ 104 / GY	150.8km	5		10	
ERBREICH TYEN			16.2km	16	37. Km/u	11	341.
SIE 3 STERRE		/ 92 / SD	16.2km	16	279.5	11	
VAN EENAK FRANK			km	17	54.4 Km/u	4	325.0
JANTAR STD		/ 102 / PJ	km	17	225.6	4	
RUGSHAN LUGGER			29.7km	15		1	133.3
LS 4		/ 104 / JH	29.7km	15		1	



IZW 1994: klaar voor de start. (G. Denoulet)

WIE IS CHARRON?

De Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs reikt jaarlijks bekertjes uit voor de beste prestatievluchten en stelt een rangschikking op van de clubs. Elke piloot kent dat: de Charronbeker. Weet je, beste lezer, wie Charron is? Is het een piloot? Heeft Charron een voornaam? Is het een man of een vrouw? Kortom: waar komt de naam van die beker vandaan?

Het zijn vraagtekens waar niemand wakker van ligt: je gebruikt immers een ingeburgerde term of uitdrukking zonder erbij na te denken. Ik ben op zoek gegaan naar de persoon achter deze trofee. Daarvoor moeten we wel even terug in de tijd om het zweefvliegen in België "anno stillekes" te kunnen begrijpen. Die prehistorie heb ik ontdekt in een artikel van Denis Nootens: "Histoires anciennes, ou comment on en arrive à la Coupe Pierre Charron".

In de jaren onmiddellijk na WOII had je met tien vingers genoeg om het aantal D-brevetten van Belgische zweefvliegpiloten te tellen. De "toppiloten" hadden soms minder dan 100 uur in hun vliegboek en waren meestal opgeleid in Franse zweefvliegcentra.

Teneinde de competitiegeest te stimuleren, heeft Willy Grandjean, voorzitter van "La Section Centrale de Vol à Voile de l'Aéroclub Royal de Belgique" een "compétition permanente de vol à voile" in het leven geroepen. Het reglement was vrij eenvoudig. Vrije vlucht (per minuut) en hoogtewinst (per tien meter): 1 punt. Vrije afstand: 2 punten. Doelvlucht: 3 punten. Ieder jaar kwamen drie (beste) prestaties per piloot in aanmerking voor klassering.

Duurvluchten leverden de meeste punten op. Een piloot is er toen in geslaagd een doelvlucht van 50 km in zeven uur te voltooien!

Duurvluchten werden uit de internationale lijst geschrapt toen een piloot, tijdens een recordpoging van twee dagen, in slaap viel. Gevolg: fatale crash.

In 1952 besluit "L'Aéroclub Royal de Belgique" een "Centre National de Vol à Voile" (CNVV) op te richten. In het unitaire België van die dagen en met in het bestuur van de ACRB vrijwel uitsluitend franstaligen, gaat de blik natuurlijk naar het zuiden. Dat blijkt in die jaren een goede keuze te zijn. De CNVV "krijgt" een Morane Saulnier 502 (een Franse versie van de Duitse Fieseler Storch), een Caudron C800 tweezitter en een bekwame Franse instructeur: Pierre Charron. Dat is dus de persoon van "onze" beker. Hij werd instructeur op het vliegveld van Temploux.

Bevoegdverklaringen verliepen toen nogal met de losse hand: een papiertje met de handtekening van Pierre Charron volstond om een piloot te "lossen" als solo-zwever of als sleepvliegpiloot. Pierre Charron was slechts enkele jaren actief, hij werd ziek en is plots gestorven. Om hem te gedenken werd "la compétition permanente de vol à voile" omgedoopt tot "Coupe Pierre Charron".

Rond het eind van de jaren vijftig gebeurde er een en ander in het zweefvliegwereldje: Mc Cready vond zijn ring uit, het laminair profiel deed zijn intrede en de snelheidspolaire werd een fascinerende uitdaging. Jos Verbinnen had in die tijd het nationale zweefvliegers-team onder zijn hoede. Hij wou de wedstrijdgeest aanscherpen met aandacht voor afstand- en snelheidsvliegen. Aan het oude puntensysteem werden twee vluchten toegevoegd, een niet-FAI-vlucht: 4 punten per km, en een FAI-vlucht: 5 punten. Henry Stouffs was de eerste om met afstandsvliegen onze sport een draai in de goede richting te geven.

P. Z. L.- I N S T R U M E N T E N

Voor: Zweefvliegtuigen, Deltavliegers,
Ultralights en Motorvliegtuigen.

HOOGTEMETERS

PW-01	0-1000m	80mm	Bfr	8.500,-
PWM-01	0-1000m	58mm	Bfr	14.000,-
W-12SA	0-12km	80mm	Bfr	9.000,-

SNELHEIDSMETERS

PR-015	0-150 km/h	80mm	Bfr	5.400,-
PRM-015	0-150 km/h	58mm	Bfr	8.000,-
PR-250S	0-250 km/u	80mm	Bfr	5.250,-
PR-350A	0-300 km/u	80mm	Bfr	5.250,-
PR-400S	0-400 km/u	80mm	Bfr	5.250,-
PRM-030	0-300 km/h	58mm	Bfr	8.000,-

VARIOMETERS

WRS-5D	0-5 m/sec	80mm	Bfr	8.450,-
PR-04	0-5 m/sec	58mm	Bfr	11.350,-
WES-05 el/ac	0-5 m/sec	80mm	Bfr	22.000,-
WR-10U	0-10 m/sec	80mm	Bfr	5.200,-
WRS-10	0-10 m/sec	58mm	Bfr	12.400,-

KOMPASSEN

BS-1	Inbouw	60mm	Bfr	4.000,-
KI-13A	Opbouw	42mm	Bfr	4.000,-

DIVERSEN

EZS-4	Electr.bochtaanw.	Bfr	15.000,-
PH-01	Slipmeter	Bfr	3.000,-
KWEC-2	Compensatiedoos	Bfr	1.500,-

FILSER ELECTRONIC

lx-4000	Boordcomputer/GPS	Bfr	100.000,-
LX-400	GPS Nav.syst.	Bfr	40.000,-
ATR 760 A	Boordradio	Bfr	41.000,-
ATR 760 C	Boordradio	Bfr	47.500,-
Ricoh lx22	Date Fototoestel	Bfr	3.060,-
Ricoh lx33W	Date Fototoestel	Bfr	3.300,-

Opgave slechts deel v/h assortiment

Documentatie op aanvraag verkrijgbaar.

De Prijzen zijn inclusief Btw & kunnen tussentijds wijzigen.

Van 1959 tot 1978 was de Charronbeker "nationaal". Op de eerste plaats staan de namen van 4 Vlamingen met 7 overwinningen: Herman Smet (60), Harold Drory (66), Michel Bluekens (65, 68, 72, 73), Luc De Preter (75).

Sedert de oprichting van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs hebben we een eigen koers gevaren. Die verschilt nogal van onze evenknie ten zuiden van de taalgrens. Voor de Charronbeker kunnen piloten, aangesloten bij "La Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile" 5 vluchten indienen met slechts één klassement (rekening houdend met de handicapfactor). Vlamingen vliegen in vijf klas-

sen en laten in maximum twee klassen drie beste vluchten meespelen.

Besluit: de originele "Compétition" of Charronbeker bestaat niet meer, langs geen enkele kant van de taalgrens! Waarom zouden we dan de naam van een Fransman, in illo tempore gekozen door een franstalig Aëroclubbestuur, behouden? Ik stel voor dat we op zoek gaan naar een andere, meer representatieve naam voor een beker als bekroning voor topprestaties van Vlaamse zweefvliegers.

Waarom niet gewoon "Ligabeker"?

Miel Louw

WEDSTRIJDNIEUWS

WERELDKAMPIOENSCHAPPEN 1997

Tijdens de IGC meeting te Marbella begin maart werd er besloten de WK 1997 te laten doorgaan te Saint-Auban (Frankrijk). Er waren 15 stemmen voor deze locatie, 10 voor Lezno (Polen).

Doorslaggevend waren de zeer gunstige voorwaarden: 3 500 FRF inschrijvingsgeld (ongeveer 21 000 BEF), gratis voor overzeese deelnemers, prioriteit voor goedkoop logies in de lokalen van de school en van het "Centre de Formation de Haut Niveau" aan Oost-europese en overzeese deelnemers.

Maar ook andere argumenten speelden in de kaart van Saint-Auban: de wereldwijde reputatie van de regio als zweefvliegparadijs, de moderne accommodatie, de mogelijkheden voor training ter plaatse met de steun van lokale instructeurs, de beschikbaarheid van de topklasse zweefvliegtuigen van het cen-

trum voor charteren tijdens de WK...

De geringe kosten en aanvaardbare afstand betekenen misschien een bredere participatie vanuit ons land. En waarom niet uit Vlaanderen? Voor de doorsnee Belgische zweefvlieger is er nu een WK dat als vakantie-bestemming kan gelden. Of dit geen luchtruimbependingen zal inhouden voor zweefvluchten vanuit de andere vliegvelden van de zuidelijke Alpen blijft echter af te wachten!



EUROPESE KAMPIOENSCHAPPEN 1996

In 1996 zullen de Europese Zweefvliegekampioenschappen zich afspelen te Räyskälä (Finland), waar de WK 1976 werden gehouden en de eerste 1 000 km driehoek werd gevlogen. De voorgestelde data zijn 9-22 juni 1996. Het inschrijvingsgeld zal 3 400 FIM bedragen (ongeveer 20 000 BEF).

REMINDER KEIHEUVEL 1994

Van 6 t/m 13 augustus 1994 zullen op Keiheuvel de zesde Beneluxwedstrijden plaatsvinden, en dit in combinatie met de tiende Internationale 8-daagse wedstrijd. Er wordt gevlogen in Ren-, Open- en Standaardklasse. De inschrijvingskosten bedragen 4 000 BEF; prijs per start 650 BEF; camping 250 BEF per piloot per dag (inclusief douchegebruik). Er zullen maximaal 50 toestellen toegelaten worden. Uiterste datum van inschrijving: 26 juli 1994.

Verdere inlichtingen bij:

Rudy Jennen, 17e Esc. Lichtvliegwezenlaan 8
2490 Balen - Tel. (014)81 25 67

TOUR DE FRANCE 1994

Neen, geen wielerbericht in het Ligablad! De Aéroclub de Bourg-Ceyzeriat organiseert een Ronde van Frankrijk voor zweefvliegtuigen. De wedstrijd start op 14 juli. Vertrek- en eindpunt is Bourg-Ceyzeriat, met als stopplaatsen Sisteron, Nogaro, Angers, Amiens, Haguenau, Montbéliard-Courcelles. Inschrijvingsgeld is 1 590 FRF per toestel, inclusief een sleep op elke stopplaats. Meerdere vliegers mogen een zweefvliegtuig delen, minimum ervaring is de 300 km afstandsproef. De aankomst wordt verwacht tussen 16 en 30 juli.



WEDSTRIJDKALENDER 1994

Buitenland:

- | | |
|----------------|--|
| 6-30 juli | EK voor clubklasse te Slavnic, bij Dubnica nad Vodom (Slowakije) |
| 24 juli-6 aug. | EK-1994 te Rieti (Italië) |
| 15-26 aug. | Concours International de Bailleau (Frankrijk) |

België:

- | | |
|----------------|---|
| 6-13 augustus | Benelux kampioenschappen /
Internationale Wedstrijd Keiheuvel te Balen (ACK) |
| 11-15 augustus | Challenge du Tournai Air Club te Maubray (Doornik) |

Evenementen 1994

- | | |
|----------------|--|
| Seizoen 1994 | Ontmoetingen Europese Jongeren Hirzenhain (D) |
| 1-4 juli | Old-timer meeting te Saint-Hubert |
| 2-3 juli | Internationale Airshow Koksijde |
| 23 juli-6 aug. | Jeugdkamp zweefvliegen LSV Rheinland-Pfalz (D) |
| 29 juli-4 aug. | Oshkosh EAA meeting 94 (USA) |
| 5-11 september | Farnborough Air Show 94 (GB) |
-

CLUBNIEUWS

GESCHIEDENIS VAN DAC: DE PREHISTORIE

Het begin

DAC werd gesticht in 1958 onder impuls van Jean Ooms. Toen werd alles opgericht: motorvliegen, zweefvliegen, valschermspringen, modelvliegen. Stichtende leden waren Jean Ooms, Albert Van Audenhove, Léon Wolters, Moffroid, kolonel Deschamps. Met twee handen had je bijna genoeg om de leden uit 1958 te tellen: ze waren met 15.

Het begin was een enorme financiële put in de kas: 100 000 BEF (schuld aan La Maison des Ailes voor de aankoop van een Piper Cub, OO-EIA). 35 jaar geleden was 100 000 BEF een klein fortuin! Positief was het vlot akkoord met de militaire overheid: toelating om het vliegplein van Schaffen te gebruiken buiten de militaire activiteiten. Het feit dat kolonel Deschamps in het bestuur zetelde, evenals Jean Ooms, veteraan-jachtvlieger uit WOII, zal daar wellicht niet vreemd aan geweest zijn.

Tussen haakjes: de start- en landingsbaan was toen korter, erg hobbelig en iets meer zuid-noord gericht. Er werd toen ook gebruik gemaakt van een cross-piste, de huidige taxiway. Om op te stijgen was dit geen probleem. Om te landen moest je wel even uitkijken: het was mikken tussen twee hoge bomen (die er niet meer zijn) en het ging bergop. Ik heb de Libelle daar ooit eens neergezet en het was geen lachertje.

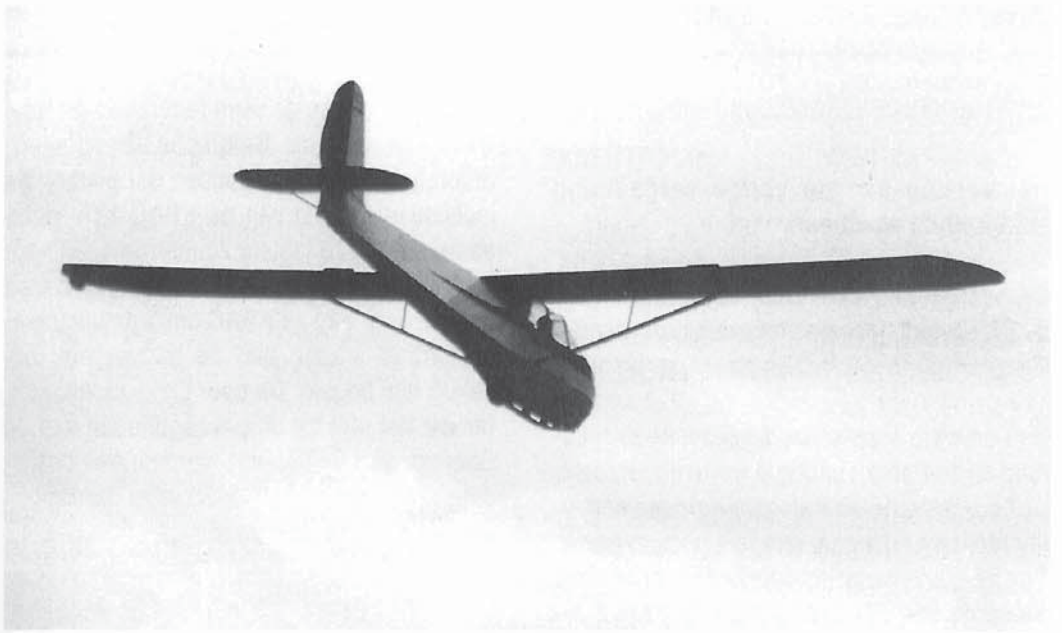
En nu gaan we zweven

Als je een club sticht voor wandeltoeristen heb je niet veel meer nodig dan leden en... pleisters voor de voeten! Een vliegclub heeft evenwel heel wat meer nodig: een infrastructuur en toestellen. In de jaren vijftig kon je wel ergens een Piper op de kop tikken, maar een zweefvliegtoestel... dat was niet simpel.

Kort na de tweede wereldoorlog is er (o.a.) een Schweizer-zweefvliegtuig in het raam van het Marshall-plan naar Europa gekomen. Het werd ontscheept in Duitsland, waar men er met open mond naar keek. Dat land lag immers zo plat als een vijg en een zweefvliegtuig was nou niet bepaald de aangewezen opkikker om de economie aan te zwengelen... Het "plan" was ongetwijfeld een hoogvlieger maar de manier waarop het werd ingevuld, was soms raadselachtig.

Je kan je best voorstellen met welke verbaasde blik de Duitsers naar die Schweizer keken toen ie uit een Liberty-ship op de kade kwam: "Die Amerikaner sind verrückt!" Het curiosum, waar niemand raad mee wist, kwam uiteindelijk in België terecht. De omwegen zijn niet duidelijk maar de Schweizer 2-22 is ook in ons land jarenlang in het verdomboekje geduwd, o.a. te Saint-Hubert en te Temploux. Wie zou met zo'n bakbeest willen vliegen?

De Schweizer werd door de toenmalige voorzitter van DAC Albert Van Audenhove aangekocht en gratis ter beschikking gesteld van de club in 1960. Er was wel een "kleine" compensatie aan verbonden: in koeien van letters stond er "SHOEPOST" op de vleugel. Toen



De Schweizer 2-22 van DAC in betere tijden. (S. Vander Veken)

kon men in Schaffen met zweefvliegen beginnen: de Schweizer achter de Tiger Moth (de geschiedenis van dit toestel is een ander verhaal).

Als je het met een zekere "recul" bekijkt, zie je twee old-timers vliegen: de Moth (1933) en de Schweizer (1948). Maar vliegen deden ze en ondergetekende heeft in deze configuratie zijn eerste solo's gemaakt.

Chronologisch overzicht:

1959: eerste activiteiten met 1 Piper Cub;
1960: eerste loods;
1961: clubhuis in DC3 (Dakota);
1963: loods zwevers, aankoop Jodel OO-FDN
en zwever Mucha;
1964: nieuw clubhuis;
1965: aankoop Jodel OO-VVM;
... ?

Dit is in grote trekken de prehistorie van Diest Aero Club, zoals ik die jaren geleden heb kunnen noteren uit gesprekken en aantekeningen van mensen die de club hebben gesticht. Er zitten ongetwijfeld hiaten en onnauwkeurigheden in. Wie nog herinneringen heeft aan die beginjaren is natuurlijk van harte welkom. Dan kunnen we een mooi familieportret maken van "the good old times". Het mag niet in het vergeetboek geraken, omdat geschiedenis niet alleen door feiten maar ook door mensen geschreven wordt. Je kan ze meewarig old-timers noemen, maar zij hebben de basis gelegd van al wat nu in Schaffen vliegt.

Miel Louw

*Overgenomen uit "Jericho", tweemaandelijks
nieuwsbrief van DAC*

*Correspondentie-adres: clublokaal DAC of
Martelarenlaan 239, 3010 Leuven.*