

ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

14de jaargang - nummer 59
juli - augustus - september 1994

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

kantoor van afgifte Gent X

Met een motor kan het ook best leuk zijn!!



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

Voor meer inlichtingen bel of schrijf naar:

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

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder 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 CEELEN
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 Zeevliegclubs

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

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

14de jaargang - nummer 59
juli - augustus - september 1994

INHOUD

Redactioneel	2
Reglementering	2
De risico's van hypoxie	6
ZeevliegviegvARYa	9
De bekendste zeevlievguigtypes in Vlaanderen (10)	10
Het hoekje van de boekenvreter	13
Veiligheid	14
Zuid-Afrika: een nieuw zeevliegcentrum	15
Wedstrijdnieuws	16
Evenementenkalender	26
Clubnieuws	26
Sportcommissie	30
Mededelingen en Service	32

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :

G. Van den Broeck - L. Beerts - E. Verhulst - L. Sebreghts
K. Evens - E. De Coninck - P. Janssens - O. Corneillie -
K. Van Dam - M. Embrechts (cartoons)

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 **yóór 20 november 1994** op het redactieadres.

Foto cover: Ken Evens op Speed Astir (Kris Van Dam)

REDACTIONEEL

1994 zal wellicht niet de geschiedenis ingaan als een goed zweefvliegjaar. Toch hebben de meeste wedstrijden een "succesvol" verloop gekend, met geldige proeven dus. De meeste verslagen zijn in dit Ligablad te vinden, voor een paar andere is het afwachten tot ons decembernummer. Er zijn ook een paar verslagen van wedstrijden buiten Vlaanderen, waar Ligapiloten aanwezig waren. Zo treden wij een beetje buiten de grenzen van onze regio.

Na een reeks artikels over zweefvliegen in België voor WO II kregen we reeds enkele bijdragen over de geschiedenis van de huidige clubs.

Het zou me wel tof lijken indien we een volledig overzicht kregen van het ontstaan en de groei van alle naoorlogse verenigingen! Er zijn er jammer genoeg al enkele gesneuveld, maar meestal zijn er nog genoeg "acteurs" om ook die geschiedenis te vertellen. A rato van één bericht per Ligablad kan dit een mooie reeks worden. Voel je je geroepen om dat werk voor jouw club uit te voeren? Leg dan zonder genade de "oude heren" van je vereniging op de pijnbank, scharrel een paar foto's samen... Het kan best een leuke ontdekkingsreis worden!

Stéphane

REGLEMENTERING

De paar regels over het luchtruim in het redactioneel van het Ligablad 58 hebben reacties veroorzaakt bij de leden van de luchtruimcommissie. Luc Beerts schreef mij een brief, met vraag tot opname van volgend artikel:

LUCHTRUIM

In het redactioneel van het vorige Ligablad werd beweerd dat de onderhandelingen met het Bestuur der Luchtvaart en de Regie der Luchtwegen op een sisser zouden uitgelopen zijn. Er werd ook gezegd dat de administratie ons niet als volwaardige gesprekspartners wil beschouwen. Dit is een goedkope uitspraak, die ons wel eens duur te staan zou kunnen komen.

Bijna alle belangen in de luchtvaart zijn tegenstrijdig met die van het zweefvliegen. De kleine

luchtvaart, de ULV's en de warme luchtballonnen zijn niet geïnteresseerd aan hoogtes boven de 4 500 voet, voor de para's zijn kleine zones voldoende. Bovendien kunnen de para's en de kleine luchtvaart best leven met klasse D of zelfs klasse C luchtruim. We staan er dus gans alleen voor om ons te verdedigen tegen enorme internationale commerciële belangen.

De luchtvaartmaatschappijen zijn immers verwikkeld in een zware concurrentie-strijd. Maatschappijen die op Brussel vliegen oefenen zeer grote druk uit op het Bestuur der Luchtvaart en de Regie der Luchtwegen om een zo vlot mogelijke rotatie te bekomen te Brussel. Ondertussen zit de BATC, de firma die bezig is met de modernisering van Zaventem, met kosten die de pan uit rijzen. Ook van deze kant wordt er dus ge-

tracht een zo groot mogelijk gebied ter beschikking te stellen van Zaventem. En als men dan de TMA van Brussel vergelijkt met die van andere luchthavens, zoals Londen of Parijs, is er reden tot zeer grote ongerustheid!

Om de belangen van het zweefvliegen te verdedigen werd er een commissie luchtruim opgericht. De situatie in de week is bijzonder complex en vraagt een volledige coördinatie tussen de Regie, het Bestuur en de militaire overheid. Er werd dan ook besloten om in eerste instantie enkel de situatie in de weekends aan te pakken.

Ik was zeer tevreden toen de Regie der Luchtwegen en het Bestuur der Luchtvaart ingingen op ons verzoek tot onderhandelingen. Alle gesprekken verliepen in een zeer open, positieve sfeer, de heren R. Mayart, L. Van Grieken en R. De Wispelaere hebben ettelijke uren aan ons besteed. En er is wel degelijk resultaat. Voor het eerst sinds jaren is er vooruitgang voor de zweefvliegers:

- FL 55 boven Vlaanderen en FL 75 boven de Ardennen maken het zweefvliegen opnieuw mogelijk;
- Beauvechain TMA sector 1 werd opgetrokken tot 3 500 voet;
- de basis van de B29 werd buiten de TMA's overal opgetrokken tot FL 55;
- de situatie boven Verviers werd versoepeld.

Verdere verbeteringen zijn nog mogelijk, maar vragen een grote inspanning van de controleurs. Indien het luchtruim ingewikkeld lijkt voor ons, dan is dit zeker zo voor hen. Nu reeds wordt er gewerkt met twee volledig verschillende situaties: tijdens of buiten de militaire activiteiten. Een derde situatie creëren voor het zweefvliegen is enkel mogelijk met de volledige steun van de mensen achter de radarschermen en hun vak-

bonden. Deze steun kunnen we niet bekomen met harde taal en het stellen van eisen. De enige goede methode is de controleurs kennis te laten maken met het zweefvliegen, bijvoorbeeld met het organiseren van open-deurdagen of het geven van luchtdopen, met andere woorden: lobby-werk. Hieraan kunnen alle clubs hun steentje bijdragen. Pas wanneer hieraan voldoende tijd en energie besteed is, kan de volgende onderhandelingsronde beginnen.

Langs deze weg wil ik ook benadrukken dat iedereen zich aan de reglementatie dient te houden. Ik begrijp dat de meeste zweefvliegers heel wat meer verwacht hadden van de gesprekken met de officiële instanties, en dat de huidige situatie nog steeds een zware belemmering kan zijn. De zweefvliegers worden tot nu toe beschouwd als correcte, gedisciplineerde piloten. Incidenten zoals er geweest zijn gedurende het vorige seizoen kunnen we missen als de pest. Enkele inbreuken kunnen alle werk dat tot nu toe gepresteerd werd in korte tijd te niet doen.

Tenslotte wil ik hierbij nogmaals de heren R. Mayart, L. Van Grieken en R. De Wispelaere bedanken voor hun begrip, de welwillende medewerking en de resultaten van hun werk.

Luc Beerts
Lid commissie luchtruim

Dat de leden van de luchtruimcommissie veel werk en tijd besteed hebben aan contacten met het Bestuur der Luchtvaart en de Regie der Luchtwegen staat buiten kijf. Daarvoor zijn alle zweefvliegers hen dank verschuldigd. Maar dat we "voor het eerst sinds jaren [...] vooruitgang" geboekt hebben durf ik te betwijfelen. Laten we toch niet vergeten dat we in april 1993 een dek-

sel op onze kop gekregen hebben met het plotse afschaffen van het luchtruim klasse E.

De manier waarop dit gebeurde wijst inderdaad op "zeer grote druk" vanwege bepaalde andere luchtruimgebruikers: op enkele dagen tijd werd een jarenlang voorbereide reglementatie, die voor ons wel een verlichting voorzag, immers gewijzigd bij het in voege treden! Daarbij werden de zweefvliegers volledig over het hoofd gezien. Waarom de klasse E, die in ons omringende landen (ook in het zo strenge Duitsland) zelfs voor heel wat TMA's geldt, bij ons moest sneuvelen in de weinige gebieden die nog buiten onze TMA's, CTR's en AWY's liggen, mag Joost weten.

Dat de leden van de luchtruimcommissie door de verantwoordelijken ontvangen werden lijkt me dan ook een minimum! Uiteindelijk zijn Regie en Bestuur overheidsdiensten die met alle luchtruimgebruikers rekening moeten houden. Overleg zou geen gunst mogen zijn die men ons verleent. Onze rechten zijn in dit opzicht principieel dezelfde als die van de commerciële luchtvaart, maar dat lijkt men af en toe te vergeten. Dat bedoelde ik toen ik schreef dat we niet als volwaardige gesprekspartners worden beschouwd. Nochtans staan Regie en Bestuur in voor de veiligheid van alle luchtruimgebruikers. En voor een overlandvlieger is hoogte = veiligheid.

Dat het luchtruim overbevolkt is, is slechts ten dele waar: alle maatschappijen wensen rond dezelfde tijd een "slot" te bekomen. Dan heerst inderdaad hoge spanning. Maar andere periodes zijn veel kalmer. Om de pieken op te vangen verkiest men echter meer luchtruim in te palmen i.p.v. de vluchten te spreiden. Op het wegennet omgezet zou dit neerkomen op: autowegen en hoofdwegen verbreden en reserveren voor vrachtwagens, taxi's en vertegenwoordigers, privé-verkeer enkel op secundaire wegen toela-

ten, zonder toegang tot belangrijke steden. Dat zo'n situatie onrechtvaardig is behoeft wellicht geen betoog.

Wat de toegevingen betreft die aan de zweefvliegers gedaan werden, kan men hieronder een gedetailleerd verslag lezen. Merken we alvast op dat de lokale versoepelingen t.o.v. de regeling voor het zweefvliegseizoen 1993 ten koste gaan van bijkomende beperkingen die allen treffen.

LUCHTRUIM (BIS)

Niet minder dan drie AIP-supplementen (waarvan de laatste in twee versies) werden dit jaar gewijzigd aan de "Low Flying Areas" ten behoeve van het zweefvliegen: alleen het supplement 09 van 31 maart 1994 was verschenen bij redactieslot van het vorige Ligablad. Ondertussen kwamen daar de nummers 19 van 26 mei 1994 en 22 van 23 juni 1994 (met latere verbeterde versie) bij. Dit laatste supplement vernietigt de vorige en kan beschouwd worden als de (voorlopig?) definitieve versie. Wat kwam hier eigenlijk uit de bus?

Eerst en vooral is er natuurlijk niets veranderd aan het principe: de Brussels LCTA beneden FL 95 blijft B luchtruim tijdens militaire activiteiten en D luchtruim daarbuiten. Tijdens bepaalde periodes (tot 31 oktober 1994, SS) worden er "Low Flying Areas" (vorig jaar "TRA Golf") voorzien als klasse G luchtruim ten voordele van het zweefvliegen.

Volgens de laatste aanvulling onderscheiden we (vet = nieuw voor 1994):

- LFA Golf One: Brussels LCTA van 4 500 ft AMSL tot FL 55: ten noorden van de lijn die gaat van Heer-Agimont FIR / Meuse over SPI DVOR / DME naar FIR / German border. Omvat nu ook AWY B29 ten oosten van

Brussels TMA tot FL 55 (niet de B29 ten westen, beste Luc!), evenals het luchtruim dat overeenkomt met Beauvechain TMA Sector 1 beneden 3 500 ft AMSL (deze beide toevoegingen betekenen ten opzichte van 1993 een gevoelige verbetering voor de regionale clubs).

- LFA Golf Two: Brussels LCTA van 4 500 ft AMSL tot FL 75: ten zuiden van de lijn die gaat van Heer-Agimont FIR / Meuse over SPI DVOR / DME naar FIR / German border.

Deze beide LFA's zijn beschikbaar bij dag en buiten militaire activiteiten. Dit moet nagegaan worden bij Brussels ACC chief controller (tel. (02)753 83 51) of bij Brussels Information op freq. 126.900 MHz. De bepaling "op zaterdag, zondag en feestdagen" van de NOTAM 81486/93 is dus vervallen! Dit betekent bijgevolg: op elke vliegdag informatie inwinnen. T.o.v. 1993 een verslechtering die alle clubs treft.

- LFA Golf Three: het luchtruim dat overeenkomt met de AWY R7, ten zuiden van AWY R15, van 4 500 ft AMSL tot FL 65 (niet inbegrepen).



Deze LFA Golf 3 wordt beschikbaar gesteld op elke dag, op aanvraag van EBTX (Theux-Verviers) aan Brussels ACC chief controller. Aanvraag met 30 min. prior notice, einde van de activiteiten te melden aan Brussels ACC chief controller. Een relatieve verbetering voor de regionale clubs. Voor ernstige pogingen tot golfvluchten vanuit Theux is FL 60 jammer genoeg onvoldoende.

In 1993 was de mogelijkheid voorzien om op aanvraag in de AWY's (uitgezonderd in de zone beschreven in AIP RAC 1-7-2 ARA. 2.7.2.1) een paar Flight Levels te laten openstellen. Dit jaar daarentegen voorzien de supplementen expliciet dat geen zweefvliegactiviteiten mogen plaatsvinden in AWY's, CTA's, TMA's en CTRs die niet in de supplementen worden vermeld. Een verslechtering die de clubs treft die voor hun overlandvluchten een airway moeten kruisen, d.w.z.: bijna alle!

Als dit Ligablad verschijnt zit het seizoen 1994 er grotendeels op. Wat we uit de huidige situatie gehaald hebben zal ons de Charroncommissie vertellen. Of er inbreuken zijn vastgesteld op de geldende reglementering horen we nog. Maar één ding staat voor mij vast: de huidige regeling is en blijft voor het zweefvliegen onaanvaardbaar. Alles moet in het werk gesteld worden om alsnog een grotere bewegingsvrijheid te bekomen, zoals onze burens. Want het luchtruim is er toch voor iedereen?

Stéphane Vander Veken

P.S.: in vorige Ligabladen heb ik steeds gepleit voor het respecteren van de geldende reglementering, ondanks alle voorbehoud over de rechtvaardigheid ervan. Hier treed ik dan ook zonder aarzelen Luc Beerts bij. Er staat inderdaad veel meer op het spel dan de goede naam van de zweefvliegers!

DE RISICO'S VAN HYPOXIE

INLEIDING

Je kan het niet ruiken, het heeft geen kleur en geen smaak, maar het is levensbelangrijk: zuurstofgas.

Het belang van een voldoende zuurstofdruk in de long en in de weefsels kan niet voldoende worden benadrukt: tekort aan zuurstof (=hypoxie) is reeds de oorzaak geweest van vele vliegtuigongevallen, niet alleen door uitvallen van zuurstofsystemen op grote hoogte, waar leven zonder extra toevoer om fysiologische redenen totaal onmogelijk is, maar ook door optreden op relatief lage hoogte van milde hypoxie, welke door de bemanning niet werd opgemerkt en aanleiding gaf tot pilotagefouten met fatale afloop.

De hoeveelheid zuurstof die een gemiddelde persoon per etmaal verbruikt, situeert zich rond de 1,125 kg, dus ongeveer het gewicht van de dagelijkse voeding. Ongeveer 20% van de geabsorbeerde zuurstof wordt door de hersencellen gebruikt, alhoewel dit orgaan slechts 3% van het lichaamsgewicht vertegenwoordigt. De cellen van de hersenschors zijn dan ook de meest gevoelige voor een tekort aan zuurstof.

ADEMHALING EN CIRCULATIE

De noodzakelijke zuurstof wordt actief ingeademd langs de ademhalingswegen en naar de longblaasjes gevoerd. Ze diffundeert passief doorheen het oppervlak van de longalveolen, dat zo'n 70 m² bedraagt (ongeveer een tennisveld) tot in het bloed. Daar bindt ze zich gretig aan het hemoglobine, de kleurstof van de rode bloedcellen. Het aldus verrijkte bloed wordt door de hartwerking het ganse organisme rond gepompt en zet de zuurstof af in de cellen van de perifere

weefsels. Tegelijk wordt de kooldioxyde, afkomstig van het celmetabolisme, in opgeloste toestand teruggevoerd, en langs de omgekeerde weg uitgeademd.

ATMOSFEER

De lucht die ons omringt (atmosferische druk $p_{atm} = \pm 760$ mm Hg) is een samenstelling van hoofdzakelijk vier gassen:

- stikstofgas (N₂) 78%, partiële stikstofdruk $p_{N_2} = \pm 600$ mm Hg op zeeniveau
- zuurstofgas (O₂) 20,9%, partiële zuurstofdruk $p_{O_2} = \pm 160$ mm Hg
- argongas (Ar) 0,9%
- kooldioxyde (CO₂) 0,03%

In de troposfeer, de atmosfeerlaag die zich vanaf de grond tot op elfduizend meter hoogte uitstrekt, blijft deze verhouding tussen de gassen ongeveer constant. Met toenemende hoogte vermindert echter de luchtdruk, die de som is van de verschillende partiële drukken van deze gassen, en dus ook de partiële zuurstofdruk. Vanaf een bepaalde hoogte wordt deze onvoldoende om het bloed nog adequaat met zuurstof te satureren, en verkeren de cellen van het organisme in zuurstofnood.

De kritische hoogte, waarop dit fenomeen plaatsvindt, situeert zich rond de 3 000 m, een met een zweefvliegtuig te bereiken hoogte. Het is waar dat de gevoeligheid voor hypoxie individueel sterk schommelt, en sommige personen dergelijke hoogte zonder enig bezwaar kunnen verdragen, maar anderzijds zijn er ook die al op lagere hoogte discrete symptomen vertonen. Reeds vanaf 1 500 m kunnen tekenen van hypoxie bij bepaalde personen worden onderkend!

EFFECTEN VAN HYPOXIE

Het beeld van een hypoxie hangt ook af van het tijdsverloop waarin ze zich instelt. Bij een zeer snelle klim kan bewusteloosheid zich instellen alvorens andere symptomen optreden. Bij een acute decompressie van een drukcabine boven 9 000 m is de periode waarbinnen men volledig bewust kan reageren reeds minder dan één minuut.

Bij een zich geleidelijk instellende hypoxie daarentegen ziet een waarnemer reeds vanaf de kritische hoogte een verhoogd aantal beslissingsfouten en een grotere reactietijd van de proefpersoon. Deze laatste is zich hiervan echter niet bewust, maar is er van overtuigd dat hij beter vliegt dan normaal. Hij voelt zich eerder in een staat van euforie en zelfoverschatting. Hij gaat onbewust dieper ademen en geeuwen. Dit is de excitatiefase.

Bij langere blootstelling of grotere hoogte treden hoofdpijn, slaperigheid en duizeligheid op. De depressiefase van het centrale zenuwstelsel breekt aan: het perifeer gezichtsveld beperkt zich, het geheugen verzwakt, de aandacht verslapt, en nadenken verloopt stroef. Er worden ook steeds meer beslissingsfouten gemaakt, en de proefpersoon reageert niet meer op bevelen. Ook de spiercoördinatie, belangrijk voor de pilotagetechniek, wordt steeds meer verbroken: accuraat vliegen is er niet meer bij. Het handschrift wordt onleesbaar.

Vanaf 6 000 m wordt de zuurstoftoevoer van het bloed slechts 60 à 65%. Als gevolg hiervan gaat de ademhaling dieper en sneller, om zoveel mogelijk zuurstof te kunnen opnemen. Hierdoor wordt echter ook meer koolstofdioxide, dat twintig maal gemakkelijker dan zuurstof door de longblaasjes diffundeert, uitgewassen. Dit ver-

oorzaakt op zijn beurt een toestand van hyperventilatie, met ongewilde spierkrampen. Bewusteloosheid treedt op. Bij verdere zuurstofonthouding sterft het individu, na een zekere tijd van bewusteloosheid, afhankelijk van de hoogte.

BEVORDERENDE FACTOREN

- Hoogte: zoals eerder reeds vermeld bestaan er individuele verschillen inzake kritische hoogte voor een zelfde stijgsnelheid. Verschil in reageren wordt voor een zelfde persoon ook waargenomen op verschillende tijdstippen, waarschijnlijk te wijten aan de persoonlijke conditie van het ogenblik. Het goed hebben doorstaan van een bepaalde hoogte is dus geen garantie voor later.
- Vermoeidheid: een persoon met een mentale of fysieke vermoeidheid blijkt meer vatbaar voor hypoxie, terwijl ook het aantal foutieve beslissingen stijgt.
- Extreme temperaturen: extreme koude, zoals op grote hoogte, versnelt reeds het metabolisme, en vereist dus meer zuurstoftoevoer.
- Fysische activiteit: ook fysische activiteit en stress verhogen de zuurstofbehoefte, de nuttige reactietijd verkort ten opzichte van een individu in rust.
- Alcohol en zijn na-effecten: alcohol heeft een invloed zowel op de circulatoire compensatiemechanismen als op het weefselmetabolisme, en verlaagt aldus de tolerantie ten opzichte van hypoxie. De gedragsstoornissen te wijten aan hypoxie worden versterkt.
- Rookgedrag: bij rokers is een deel van de zuurstoftransporterende hemoglobine reeds omgezet in carboxyhemoglobine (8 à 10%), en is aldus de zuurstoftransportcapaciteit van het bloed verlaagd. Ook in geval van bloedarmoede (anemie) is er minder hemoglobine aanwezig.
- Centraal werkende geneesmiddelen: de ge-

voeligheid voor hypoxie wordt door deze verhoogd, voornamelijk door de invloed op het gedrag en het redeneervermogen.

PREVENTIE VAN HYPOXIE

Vermits hypoxie veroorzaakt wordt door het afnemen van de partiële zuurstofdruk in de alveolaire ademlucht, is de preventie ervan gebaseerd op het onderhouden van een zuurstofdruk in de hoogte, vergelijkbaar met die welke heerst op de grond (103 mm Hg).

Fundamenteel kan dit op twee manieren:

- door het verhogen van het procentuele zuurstofgehalte in de ingeademde lucht. Door het verrijken van de ingeademde lucht met zuurstof, zonder kunstmatige drukverhoging, kan men een hoogte van 10 000 m bereiken. Hierboven is de atmosferische luchtdruk te laag om voldoende zuurstofdruk in de longen te waarborgen, zelfs met het inademen van

zuiver zuurstofgas (100%);

- door het kunstmatig verhogen van de heersende luchtdruk in de cabine tot een luchtdruk vergelijkbaar met deze op de grond en met constant houden van de onderlinge gasverhouding. Dit veronderstelt een drukcabine en wordt bij de zweefvliegtuigen niet toegepast.

CONCLUSIE:

- Hypoxie is te wijten aan een gedaalde zuurstofspanning in de weefsels
- Hypoxie vormt een reële bedreiging bij hoogtevlichten
- Vanaf 1 500 m kunnen symptomen van hypoxie voorkomen
- De piloot is zich niet bewust van een zich instellende hypoxie

Dr. Emil Verhulst
Coördinator Medische Commissie



Wijlen Klaus Holighaus in de Nimbus-4 (foto P. Selinger).

ZWEEFVLIEGVARIA

Klaus Holighaus, de bekende zweefvliegtuigontwerper en directeur van Schempp-Hirth Flugzeugbau te Kirchheim/Teck is tijdens een overlandvlucht met een Nimbus 4M, (een eenzits motorzwever) in Zwitserland fataal verongelukt. Volgens ontvangen informatie van de Aerokurier was Holighaus op 9 augustus j.l. gestart op het Zwitserse veld Samedan voor een retourvlucht naar het Lago Maggiore. Om 18.30 uur gaf hij aan Samedan een positie op bij de Nufenen Pas, in de buurt van de St.Gotthard. Hij deelde daarbij mee, dat hij de geplande vlucht wilde afbreken en terug zou vliegen naar de startplaats. Waarschijnlijk heeft hij een plotselinge weersverslechtering ontmoet, die volgens de Zwitserse meteo op dat tijdstip is ontstaan. De gearmaerde Zwitserse Bergwacht vond het wrak eerst op de avond van 11 augustus bij de Rheinwaldhorn, noordelijk van het plaatsje Aquarossa in de regio Adula. Klaus Holighaus (54) was een zeer ervaren en voorzichtige zweefvlieger, die meerdere malen Duits en Europees kampioen is geweest. Hij had 16 wereldrecords zweefvliegen op zijn naam.

De DG-800B, de gemotoriseerde versie van de DG-800, maakte op 27 juli j.l. de eerste vlucht op het vliegveld Karlsruhe/Forchheim. De Britse vloeistofgekoelde MWAE-50 motor van 36.8 kW (50 Pk) drijft de propeller aan via een riem in een 3:1 reductie. Het toerental van de prop is dan slechts 2000 omwentelingen en dat maakt de geluidsproductie beduidend lager. Tegenover de voorgangers, DG-400 en DG-600M, is deze 800B volgens Wilhelm Dirks een geheel nieuwe ont-

wikkeling. Niet alleen de motor maar ook de draagvlakken. Het moderne profiel is ontwikkeld door Ir.L.M.Boermans van de TU Delft. De vleugel van 18 meter spanwijdte zorgt voor de beste vliegprestaties en de mini-winglets geven voordelen bij het thermiekvliegen, in het bijzonder bij wat hoger vlieggewicht.

Het privé-vliegveld Beerse kwam in het vorige Ligablad in het nieuws vanwege een boze boswachter die op landende zweefvliegtuigen schoot. Een klacht werd ingediend bij de Rijkswacht. De Procureur des Konings te Turnhout bericht ons dat de zaak nog in informatie-onderzoek is en dat de eindbeslissing t.z.t. wordt bekend gemaakt. Volgens geruchten verklaarde de boswachter op kraaien te hebben geschoten terwijl de zwevers landden. Ook 'witte kraaien' blijken dus niet veilig te zijn voor boze jagersmannen.

Ary Ceelen



Vlieger Axel Lange voerde de eerste vlucht uit van de DG-800B, de nieuwe zelfstartende motorzwever van Glaser-Dirks Flugzeugbau (bedrijfsfoto).

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGTYPES IN VLAANDEREN (deel 10)

Tot besluit van deze reeks voorstellingen van zweefvliegtuigen bespreken we drie tweekitzers, namelijk de TWIN ASTIR, de ASK 21 en de ASH 25.

De Twin Astir ligt qua ontwikkeling uiteraard in de lijn van het gehele Astir-programma van Burkhardt Grob. Deze laatste had al bij het lanceren van de eenzitter de behoefte ervaren aan een tweekzitter die (bij benadering) dezelfde eigenschappen als het standaardklassetoestel zou bezitten. Er bestond nood aan een toestel waarin de gevorderde opleiding kon gebeuren, maar waarop ook "eerste solo's" konden worden gemaakt. Het moest dus behoorlijk goedmoedig zijn en een niet te hoge vleugelbelasting hebben, twee vereisten waaraan Grob dank zij het Eppler-profiel trachtte te voldoen. In 1976 werd een eerste prototype getest en in 1977 ging de serieproductie van start.

De TWIN (Grob 103) is een volledig van GVK vervaardigde zwever, die ondanks de goede bedoelingen van een geringe vleugelbelasting vrij zwaar uitvalt. De voorziene 90 kg waterballast brengen met 2 piloten ruim 650 kg op de balans, bij een vleugeloppervlakte van 17,9 m².

Oorspronkelijk was een negatieve pijlstelling aan de aanvliegboord gepland, maar de gewichtsverdeling maakte uiteindelijk een 0-pijling mogelijk, wat constructief gezien een goedkope vereenvoudiging was. De vleugelligger is zoals van de Astir een dubbele T-vorm van GVK-rovings. Er is conticell-sandwich gebruikt voor de vleugel- en stabiloschalen. De naar boven openende

Schempp-Hirth-remkleppen hebben een zeer grote oppervlakte, en maken een fijn gestuurde dalhoek mogelijk.

De uitrusting van voorste en achterste zitplaats in de zeer ruime romp is zo opgevat, dat voor leerlingen de overstap van de TWIN naar de Astir ééNZitter probleemloos verloopt.

Het intrekbare onderstel van de TWIN ASTIR in zijn eerste versies, waarvan het geremde wiel zijdelings wegklapt en horizontaal in de romp komt te liggen, bood nogal wat problemen qua stevigheid en bedieningsgemak, zodat het bij de opvolger, de TWIN ASTIR II (G 103), werd vervangen door een vast wiel met hydraulische schijfrem in een wielhuis. Tevens kwam er in die versie een neuswiel bij, en werd de staartslof eveneens door een wiel vervangen. Dit alles heeft de handelbaarheid op de grond aanzienlijk verbeterd. Verder werd de vleugel iets lager in de romp ingeplant, waardoor de bedieningsorganen en de koppelingen in de romp gemakkelijker bereikbaar werden. Bovendien werd de trimveer van de eerste ASTIRS vervangen door een Flettner-trimvlak in het rechter hoogteroerdeel.

De TWIN ASTIR bestaat ook in volledig acrobatische versie, met een verkorte vleugel.

Technische gegevens :

G 103 TWIN ASTIR	
Spanwijdte	17,50 m
Vleugeloppervlak	17,8 m ²
Slankheid	17,2
V-stelling	4°

Romplengte	8,10 m
Leeggewicht	± 368 kg
Belading cockpit	± 210 kg
Maximumgewicht	580 kg
	(ball. 90 kg bij de eerste TWINS)
Vleugelbelasting (kg/m ²)	24,9-36,3
	(theor. voor de eerste TWINS)
Maximumsnelheid (km/h)	250
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,64
bij (km/h)	80
Beste glijgetal	36
bij (km/h)	105

DE ASK 21

Ten opzichte van de concurrentie van de Janus en de Twin Astir had Schleicher niets te bieden toen de productie van de ASK 13 in 1977 werd stopgezet. Kaiser ontwierp voor de ASK 13 een opvolger, de ASK 21, die aanvankelijk wel kunststofvleugels had, maar nog steeds een met doek bespannen staalbuisromp. Toen bleek dat de potentiële cliënteel resoluut voor volledig van kunststof vervaardigde toestellen had gekozen, werd een romp van GVK-sandwich ontworpen, die eind 1978 uit de fabriek rolde. Het is een romp uit twee halve schalen, met een boegwiel en een hoofd wiel in een wielhuis, en een staart-slof of -wiel tje.

De rugleuningen en de pedalen zijn verstelbaar, ook tijdens de vlucht. De trim bestaat uit een veer die op de stuurknuppelkrachten inwerkt. De remklephendel bedient in zijn laatste centimeters de wielrem. De twee delen van de cockpit klappen respectievelijk naar voren en naar achteren omhoog, en tussen de twee zit een vaste beugel, zoals bij de TWIN ASTIR.

De vleugel (Wortmann-profiel) is in een middel-dekkeropstelling aangebracht en bestaat uit een GVK-rovinglijger en conticell-sandwichschalen.

De Schempp-Hirthkleppen gaan alleen naar boven open, maar door hun grote oppervlakte bieden ze een zeer goed daaleffect. De ASK 21 heeft een bijna volledige Acro-goedkeuring, waardoor de procedure voor de definitieve erkenningstoelating tot 1979 werd vertraagd.

Technische gegevens :

	ASK 21
Spanwijdte	17,00 m
Vleugeloppervlakte	17,95 m ²
Slankeheid	16,1
V-stelling	4
Romplengte	8,35 m
Leeggewicht	± 360 kg
Belading cockpit	220 kg
Maximumgewicht	600 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	24-33,4
Maximumsnelheid (km/h)	280
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,657
bij (km/h)	69
Beste glijgetal	34
bij (km/h)	90
en vleugelbelasting	26,2 kg/m ²

De ASH 25

Tot slot van deze reeks nog even aandacht voor een machine die bij ons wel niet bepaald in grote aantallen ingeburgerd is, maar waarvan iedereen wel in stilte - of luidop ? - droomt : de ASH 25.

Dit toestel is in 1984 ontstaan uit de ASW 22, zelf een "hyper-vervolmaking" van het openklassetoestel ASW 17. Deze ASW 22 werd ontworpen voor grote wedstrijdpiloten en rekordvliegers, en nagenoeg ieder exemplaar van de 36 gebouwde toestellen is "naar maat" gebouwd volgens de desiderata van de besteller. Vandaar dat het weinig zin heeft, een veralgemenende beschrijving ervan te willen geven. De romp is

een verdere verfijning van de ASW 17, en opvallend is vooral de grote staartvin, ontworpen om het bochten ondanks de grote spanwijdte (22/24/25 m) gecoördineerd te laten verlopen. Het onderstel bestaat typisch uit twee wielen naast elkaar, omdat één enkel wiel wegens het te dragen totale gewicht (650/750 kg) zo groot had moeten zijn dat het in de slanke romp geen plaats kon vinden. De vleugel is opgebouwd uit 2 of 3 delen, naargelang van de spanwijdte van 22 of 24 m.

De prestaties van de ASW 22 en de studies van Martin Heide, ingenieur bij Schleicher, deden de constructeur en de piloten dromen van een tweezitter die dezelfde mogelijkheden zou bieden. Er was al een tweezitterversie van de 22 gebouwd (de AS 22-2) en het lag voor de hand dat de combinatie van de intussen ontstane 25 m-vleugel van de ASW 22B met een herwerkte romp aan de droom van velen zou voldoen. De ASH 25 werd in 1984 geboren. Het nummer heeft niets te maken met de spanwijdte, maar is gewoon het vervolg van de ASW 24, de opvolger en vervanger van de ASW 19.

Elke vleugel is tweedelig (net niet té zwaar om onhandelbaar te zijn), de cockpitkappen werden van de ASK 21 overgenomen en de romp werd zo ruim ontworpen dat piloten van alle formaat er plaats in hebben. Origineel werd de wielhendel alleen in de voorste zitplaats aangebracht, maar later ook in de achterste plaats, om de tweede man aan boord bij het intrekken te kunnen laten helpen. De seriebouw werd in 1985 aangekondigd. In mei 1986 werd de eerste vlucht gemaakt. En H.W. Grosse ging met zijn eigen toestel (het prototype) in Australië al dadelijk nieuwe wereldrecords vestigen.

Het eerste exemplaar van de ASH 25E met thuisbrenger (niet-zelfstarter !) werd in 1987 eveneens aan Grosse geleverd, en de seriebouw ervan begon eveneens in dat jaar.

Walter Binder bouwde in 1986 zelf in positiefbouwwijze zijn ASH 25WB als zelfstarter, met de Rotax-motor en het uitklapsysteem dat ook in de DG 400 werd overgenomen. Dat éénmalige toestel heeft een ééndelige cockpitkap en een achterste plaats zonder instrumenten (wegens gewichtsbesparing).

Sedert kort is de productie van de ASH 25E gestaakt en vervangen door de zelfstarter ASH 25M met dezelfde motor als die van de ASH 26E (een systeem met de Norton Midwest rotatiemotor, waarbij alleen de schroef op een zwenkarm naar buiten komt). Is nu de ideale zelfstartende tweezitter beschikbaar ?

Technische gegevens :

	ASW 22	ASW 22B	ASH 25
Spanwijdte	22/24 m	25 m	25 m
Vleugeloppervlak	14,9/15,49	16,31	16,31
Slantheid	32,47/37,19	38,32	38,32
V-stelling	2,5°	3,5°	3,5°
Romplengte	8,10 m	8,10 m	8,97 m
Leeggewicht	400/410 kg	450 kg	475 kg
Belading cockpit	115 kg	115 kg	180 kg
Maximumgewicht	750/650 kg	750 kg	750 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	32-50,3/31,6/42	32-46	34/46
Maximumsnelheid (km/h)	280	250	280
Minimumsnelheid	66/64	65/76	65/76
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,44/0,41	0,41	0,4
bij km/h	80	80/95	75
en vleugelbel. (kg/m ²)	32	32/46	34
Beste glijgetal	54/57	bijna 60	±58
bij km/h	115/110	95/115	90
en vleugelbel. (kg/m ²)	50/42	32/46	34

Peter Mullaert

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

In Nederland is scannen van luchtvaartfrequenties zonder vergunning mogelijk. Dit verklaart de uitgave van boeken zoals **Luchtvaartcommunicatie, frequenties en toepassingen** van E.J. de GREEF (Kluwer Technische Boeken B.V., Deventer - Antwerpen, 1992). Het werk richt zich in de eerste plaats tot niet-vliegers, maar biedt ook voor zwevers zonder radio- of motorvergunning een klare kijk op de diverse soorten luchtvaartberichten, de techniek en de terminologie van radiocommunicatie.

Zo krijgen we uitgebreide hoofdstukken over luchtvaartnavigatie, meteoberichten en verkeersleiding, voorbeelden van luchtvaartgesprekken met commentaar, maar ook een gedetailleerde beschrijving van het luchtruim, de navigatiehulpmiddelen en de luchtvaartterreinen in de Benelux, plus gegevens over die uit Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië.

Interessant ook het 14 blzn. tellende hoofdstuk van luchtvaartfrequenties, gerangschikt naar land en frequentie. Tevens biedt het werk 7 blzn. gebruikelijke afkortingen, met hun betekenis en vertaling.



Segelflyg 94 is het jaarboek van de Zweedse zweefvliegers. De uitgave 1994 biedt een volledig overzicht van de 23ste Wereldkampioenschappen die zich afspeelden op Dala Airport, Börlange, van 12 tot 27 juni 1993. De vijftig eerste bladzijden (het boek telt er 120) zijn er volledig aan gewijd en zijn in het Engels geschreven.

De tekst bestaat uit korte, vlot geschreven artikels over vorige competities in Zweden, organi-

satie, wedstrijdgebied, nevenactiviteiten, gebruik van GPS, nieuwkomers bij de zweefvliegtuigen en zweefvliegende landen, verloop van de competitie in elke klasse, meteo, merkwaardige landingen en eindaanvluchten, OSTIV-congres, enz. Ook de volledige resultatentabellen worden gepubliceerd. De talrijke zwart/wit en enkele kleurfoto's geven mooi de sfeer van het gebeuren weer.

Minder gemakkelijk te begrijpen is het tweede deel van het boek: het "nationale" deel is namelijk in het Zweeds geschreven! Maar met een beetje goede wil... Ook hier helpen de talrijke foto's en tabellen enig inzicht te verschaffen in het reilen en zeilen van het Scandinavische zweefvliegen. Bijzonder aan te bevelen: het verslag (met foto's) over de berging per helikopter van de Nimbus 3 van Federico Blatter. Het toestel was tijdens de WK volledig ongeschonden geland in een ontoegankelijk moeras en moest ter plaatse gedemonteerd worden.

Ruim 20 bladzijden zijn gewijd aan een uitvoerige statistische analyse van het Zweedse zweefvliegjaar 1993, wat betreft clubs, piloten, vergunningen, toestellen, uren, starts, overlandkilometers, ongevallen... Dat alles verduidelijkt met grafieken over de evolutie in de loop der jaren. Het boek wordt afgesloten met resultaten van belangrijke nationale en internationale competities.

Segelflyg wordt uitgegeven door Segelflygsports Förlag HB 1993, Box 92011, 541 02 Skövde, Zweden, en is te verkrijgen via European Gliding News, 106 High Street, Tetworth, Oxon, OX9 7AE England (£10.00 + £1.50 portokosten).

VEILIGHEID

De "Flugunfalluntersuchungsstelle" van het "Luftfahrt-Bundesamt" (Postfach 30 54, D-38020 Braunschweig, tel. 00 49 531 23 55 - 0) heeft volgend bericht naar de Duitse Clubs gestuurd:

VERLIES VAN HORIZONTALE STAARTVLAKKEN DOOR EEN ASTIR CS

Na een lierstart vloog het toestel een circuit en bevond zich in het dwarswindbeen, toen de horizontale staartvlakken loskwamen. Naar ooggetuigenverslagen voerde het toestel vervolgens een halve looping naar voren en vanuit rugvlucht een halve rol tot normale vliegstand uit. Toen ging het in duikvlucht over en stortte neer tegen een rotshelling. De piloot werd zwaar gewond.

Het stabilo was onbeschadigd, op de bevestigingsbeslagen na, meer bepaald de kogelvormige bout, die aan de eerste winding van de schroefdraad in het stabilo afgebroken was. Op het breukoppervlak vond men duidelijke tekens van een breuk door brosheid of barstvorming, zonder sporen van voorafgaande beschadiging, zoals vermoeidheidsbreuken of corrosie.

Bijgevolg moet men bij deze breuk besluiten tot een brutale inwerking op de kogelvormige bout, waarbij een overbelasting optrad zoals nauwelijks te verwachten is bij het vliegen of bij een normale behandeling aan de grond.

Het onderdeel zou in normale vlucht kunnen be-
geven, indien bijvoorbeeld bij het gebruik onge-
merkt door metaalmoetheid barsten ontstaan
zijn. Dergelijke ongevallen zijn in het verleden

ook gebeurd, echter voor zover bekend niet
meer sinds de maatregelen van de TM 306-17
uit 1981. Daar het recente falen van de kogel-
vormige bout van de Astir niet te wijten is aan
metaalmoetheid, kan men er van uitgaan dat
bovenvermelde TM haar doel bereikt heeft.

De bouten die thans geleverd worden, bestaan
uit een staalsoort die naast vele praktische
eigenschappen het nadeel biedt van een geringe
slagvastheid. Dat betekent voor het gebruik van
de Astir, dat slagen tegen het stabilo, vooral bij
lage temperatuur, tot overbelasting kunnen lei-
den.

Hoewel het onderzoek van het ongeval niet
afgesloten is, heeft de FUS geen bezwaren
tegen het verdere gebruik van een Astir onder de
volgende voorwaarden:

- de kogelvormige bout stemt overeen met de
TM 306-17 en werd correct ingebouwd;
- het stabilo werd bij montage / demontage, bij
binnen- en buitenzetten of bij controle niet
overbelast (bijvoorbeeld: iemand loopt ver-
strooid tegen het stabilo, of bij het binnenzetten
stoot het stabilo tegen een obstakel);
- bij de controle voor de vlucht wordt nagegaan
of de bout qua stevigheid ongeschonden is,
door het stabilo op te lichten aan de aanvals-
boord in de nabijheid van de boutbevestiging.

Flugunfallinformation Spezial V2,
Braunschweig, Juni 1994

ZUID-AFRIKA: EEN NIEUW ZWEEFVLIEGCENTRUM

In november 1994 krijgt het Zuidafrikaanse zweefvliegparadijs er een nieuw centrum bij: Mmabatho airfield! Dit ligt in het noorden van Zuid-Afrika, vlakbij de stad Mafeking, op een hoogte van 4 000 ft, en het heeft een runway van 6 km lang.

De streek biedt een waaier aan mogelijkheden zowel voor de minder ervaren piloten als voor de experts. Vluchten van 300 en 500 km worden vooral in zuidelijke en oostelijke richting gevlogen, waar de omgeving zeer goede buitenlandingsmogelijkheden biedt. Door gebruik te maken van de ideale condities in het westen liggen ook vluchten van 1 000 km en meer binnen het bereik. Van hieruit werden er reeds 10 wereldrecords gevlogen en 24 vluchten van 1 000 km en meer (de langste vlucht was 1 200 km).

Naast de gunstige thermische voorwaarden die hier heersen, biedt het centrum zelf ook heel wat faciliteiten:

- briefing betreffende het weer en de vluchtplanning (Mmabatho heeft een volledig uitgeruste meteo-installatie);
- verhuur van zwevers;
- overlandtraining in tweezitter;
- hulp en advies bij de vluchtvoorbereiding;
- organisatie van ophaalploeg bij buitenlandingen;
- clubhuis met de nodige accommodatie en een zwembad.

Het centrum werd opgericht dank zij de samenwerking van de Soaring Society of South Africa en de European Soaring Club (ESC). De acti-

viteiten verlopen onder toezicht van Brian Spreckley, chef-piloot bij de ESC en ex-wereldkampioen zweefvliegen.

MEEBRENGEN VAN EIGEN ZWEVER?

Voor piloten of clubs die een eigen zwever willen meebrengen, voorziet de ESC de mogelijkheid om containers te delen. Verzekeringen voor zowel verblijf als transport kunnen eveneens via de ESC geregeld worden.

DE IDEALE WINTERVAKANTIE?

De vlucht van Europa naar Johannesburg duurt ongeveer 8 uur en er is een tijdsverschil van 1 uur. Ook een verblijf van één week is al de moeite waard. Mmabatho is niet alleen een aantrekkelijk wintervakantieoord voor zweefvliegpiloten, maar ook familie en vrienden kunnen van talrijke ontspanningsmogelijkheden genieten: zwemmen, zeilen, golf, tennis, vissen, fotosafari, parachutespringen,...

Lieve Sebrechts

Voor meer informatie over het nieuwe zweefvliegcentrum en details voor inschrijving en verblijf kan u terecht bij:

European Soaring Club
106 High Street, Tetsworth
Oxon, OX9 7AE Engeland
Tel. 00 44 19 844 28 14 87
Fax 00 44 19 844 28 15 80
of in Frankrijk:
Tel. 00 33 54 37 34 08
Fax 00 33 54 37 50 72

WEDSTRIJDNIUWS

KIEWIT CUP 1994

Voor het eerst in de geschiedenis van de Kiewit Cup verplaatsten we de datum van de traditionele 1 mei naar het pinksterweekend. Waarom? Wel, 3 verlofdagen = 3 vaste wedstrijddagen, valt met geen andere wedstrijd samen, en beter weer.

Beter weer? zaterdag 21 mei werd 's morgens al gecanceld. Zondag 22 zag er toch iets hoopgevender uit, enkele enthousiastelingen bouwden zelfs op, maar na enkele snuffelvluchten werd er opnieuw gecanceld. En terecht, want even later kregen we weeral regen.

Maandag 23 mei begon met de filmopnames voor TV-Limburg onder een laag hoge bewolking. Deze trok langzaam weg en de eerste cumulusjes vormden zich. De standaardklasse kreeg een FAI-driehoek van 212 km EBZH - Baarle Nassau - Tegelen Station - EBZH, de clubklasse vertrok op een FAI-driehoek van 104 km EBZH - Dessel Dorp - Budel Aero - EBZH.

Het weer zag er beter uit dan het was en dat liet zich ook voelen. In de clubklasse vloog Jacky van Houtte (ALB) als enige rond met een Ka 7. Jammer genoeg legden niet genoeg deelnemers de minimum afstand van 50 km af en werd de dag ongelukkig verklaard. In de standaardklasse besloten Eddy De Coninck (KAC) en Ken Evens (ALB) vanaf Baarle Nassau samen te vliegen. Tactisch gezien een heel slimme zet, want het leverde hen respectievelijk de eerste en de tweede plaats op. Stefan Bovin (LUAC) bleef volhouden en raakte uiteindelijk ook nog binnen. Pechvogel Guy Teeuwen (ACB) vloog in totaal evenveel

kilometers als de opgegeven proef, maar landde in Leopoldsburg in plaats van in Kiewit en werd vierde.

De prijsuitreiking gebeurde met de nodige dosis humor en gaf een goed beeld van de toffe sfeer die er ondanks het minder goede weer toch heerste.

Bedankt en tot volgend jaar!
Ken Evens

Resultaat Oefenklasse

Geen geldige proef. Officieuze rangschikking: Van Houtte (ALB) 104,7 km op Ka 7, Snoeckx (ALB) 26,7 km op Ka 8, Gijbels (LVL) 22,5 km op Ka 8. Geraerts, Van Guyse, Demunter, Jeandarme, 0 km.

Resultaat Standaardklasse

Rg.	Naam	Club	Toestel	Afstand	Snelheid
01.	De Coninck	KAC	LS1	212,6 km	59,3 km/h
02.	Evens	ALB	DG-300	212,6 km	57,7 km/h
03.	Bovin	LUAC	ASW 19	212,6 km	40,1 km/h
04.	Teeuwen	ACB	Jantar	195,0 km	00,0 km/h
05.	Van Pee	ALB	DG-300	079,2 km	00,0 km/h
06.	Verstappen	DAC	Cirrus	055,0 km	00,0 km/h
06.	Kimpe	LVL	Cirrus	055,0 km	00,0 km/h
06.	Sas	ACK	LS1f	055,0 km	00,0 km/h
06.	Janssens	ALB	Cirrus	055,0 km	00,0 km/h
10.	Kinet/Desair	ALB	Twin	048,0 km	00,0 km/h
11.	Piccart	ALB	DG-300	048,0 km	00,0 km/h
12.	Meyers	ALB	Jeans	040,0 km	00,0 km/h
13.	Tournel	ALB	LS4	025,7 km	00,0 km/h

"HANDICAP DER KEMPEN" TE WEELE

De veertiende uitgave van de Handicap der Kempen diende zich eindelijk nog eens aan met mooi en warm weer. Met meer dan 60 deelne-

mers zagen de inrichters het weekend hoopvol tegemoet: er zou nog eens twee dagen kunnen gevlogen worden.

Maar zaterdagmorgen betrok de lucht al zeer snel vanuit het westen en bij het begin van de briefing was het weer al naar de haaien. Om elke kans op weersverbetering toch te kunnen aangrijpen werd er opgebouwd op de 3 km lange betonpiste, maar het mocht niet baten. Om 12.30 uur was de wedstrijdleiding verplicht de proef voor die dag te cancelen omdat enkele volwassen regendruppels en een overtuigende donderslag een einde maakten aan alle hoop op verbetering.

Dan maar wachten op het volgende evenement van de dag: die andere België - Nederland waarvoor vier T.V.-toestellen waren aangerukt. Terwijl de Nederlandse deelnemers zich in een mum van tijd omtoverden tot de allerfanatiekste Oranje-

supporters, volgeschilderd met de Hollandse oorlogskleuren en allen onder een oranje pet met in de hand dito wimpels, namen de rustigere België-fans stelling voor hun T.V. In een onvervalste stadion-sfeer beleefden we de mooie overwinning van de Belgen, wat door de Nederlanders zeer sportief doorgeslikt werd. Dit doorslikken werd vereenvoudigd door een overheerlijke barbecue in een subtropische avondzon. Met stemmige muziek gingen we de nacht in.

Toen we de volgende morgen omhoog starden, zagen we een blauwe lucht. Hoopvol startten we de briefing. Onze meteoman Karel Stevens van de vliegbasis Kleine Brogel beloofde ons betere omstandigheden dan de vorige dag. Dus opbouwen maar!

De slechte zichtbaarheid temperde echter vlug het optimisme. En maar wachten op de piste. Toen de bewolking onverhoopt toch begon te



SYMPOSIUM

Zaterdag 4 februari 1995 om 14.15 uur
Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

STANDAARD KLASSE

HANDICAP DER KEMPEN 1994

DATUM 26-jun-94
 PROEFAFSTAND 162,68 KM
 KEERPUNTEN Ravens brug kanaal / Meer autosnelweg E19-1 / Ravenstein Maasbrug A50

NR.	CLUB	NAAM	TOESTEL	HAND.	WEDS. NR.	KENLET.	AFSTAND KM.	STR. PTN.	SNELHEID KM / UUR	PUNTEN
1	EAC	Gamen Filip	Discus	104	FR	PH 1011	133,84	0	0,00	355,00
2	LV	Kimpe Manu	Std Cirrus	102	LY	OO-ZLT	127,62	0	0,00	345,14
3	GEZC	Scheffer Sabine	Std Cirrus	102	80	PH 480	162,59	0	0,00	277,45
4	KAC	Van Den Borne Paul	Jantar ST 3	102	PS	OO-ZPS	29,71	0	0,00	80,35
5	LUAC	Bovin Stefan	ASW 19	102	70	OO-ZFP	21,27	0	0,00	57,52
5	EZAC	Van Eenaeem F. / Pieters Y.	Jantar ST 3	102	PJ	PH-917	21,27	0	0,00	57,52
7	EZAC	Vermeulen C. / V D Broeck G.	SZD 55	104	GC	PH-993	21,27	0	0,00	56,42
8	ALB	Van Pee Guy	DG 300	104	ZR	OO-ZZR	15,8	0	0,00	41,91
9	KAC	Lenders Dany	DG 300	104	AH	OO-ZJK	13,27	0	0,00	35,20
10	ACK	Van Donck Rene	ASW 15	100	BA	OO-ZBA	3,88	0	0,00	10,70
11	ALB	Janssens Wil	Cirrus 75	102	66	OO-ZKS	3,88	0	0,00	10,49
12	KAC	Geenen Walter	LS 7	104	HE	OO-ZGV	3,88	0	0,00	10,29
12	ACK	Verstreken Vic	LS4	104	SM	OO-ZSM	3,88	0	0,00	10,29
14	DAC	Verstappen Bert	Cirrus 75	102	6	OO-ZBM	0	0	0,00	0,00
14	KFC	Van Aubreve Franz	Std. Libelle	100	23	OO - ZRK	0	0	0,00	0,00
14	GLC	OM Simts	Cirrus Std.	102	442	PH-442	0	0	0,00	0,00
14	ACN	Regeer Hans	Hornet	102	A7	PH-439	0	0	0,00	0,00
14	LV	Albert Patrick	Std. Cirrus	102	AC	D-3690	0	0	0,00	0,00
14	ACK	Theunis Patrick	LS 1 I	102	CG	OO-ZYQ	0	0	0,00	0,00
14	EAC	Kerkhofs Antoon	Discus CB	104	FM	PH 961	0	0	0,00	0,00
14	Viersen	Mensing Wil & Peter	LS4	104	MP	D-5988	0	0	0,00	0,00
14	KAC	Geenen Tom	LS 1 F	102	NH	OO-ZNH	0	0	0,00	0,00
14	VCH	De Vries Bijmen	DG 300	104	R9	PH 923	0	0	0,00	0,00
14	ALB	Mertens H	LS 4	104	TQ	OO-ZTQ	0	0	0,00	0,00
14	ALB	Appeltans P. / Piccart G.	DG 300	104	XO	OO-ZXO	0	0	0,00	0,00

CLUB KLASSE

HANDICAP DER KEMPEN 1994

DATUM 26-jun-94
 PROEFAFSTAND 92,16 KM
 KEERPUNTEN Gilze Rijen # Banen / Den Bosch Oost Brug A2 Kanalen

NR.	CLUB	NAAM	TOESTEL	HAND.	WEDS. NR.	KENLET.	AFSTAND KM.	STR. PTN.	SNELHEID KM / UUR	PUNTEN
1	LUAC	Lammerant Luc	CL Libelle	96	FF	OO-ZFF	44,54	0	0,00	75,00
2	GEZC	Van Der Start A. / Houtman E.	ASK 13	82	E2	PH 466	37,38	0	0,00	73,52
3	Hoogeveen	Wouters F. / Everts C.	Twin	96	YA	PH-645	37,38	0	0,00	61,52
4	KAC	Taeymans S.	ASK 13	82	KS	OO-ZKS	24,59	0	0,00	48,37
5	K. v. D. W.	Stockmans Theo	Pilatus B4	88	NU	OO-ZNU	19,08	0	0,00	34,97
6	ACK	De Busser H. / Van Baelen L.	Twin	96	KL	OO-ZKL	19,08	0	0,00	32,06
7	LK	Lecloux E. / Jacob P.	Twin Astr	96	86	PL86	19,08	0	0,00	31,40
8	De Wouw	Rijmen Marc / Yves	ASK 13	82	WE	OO-ZWE	7,31	0	0,00	14,38
9	KAC	Wouters J. / Van Den Borne D.	Twin	96	KW	OO-ZKW	0	0	0,00	0,00
9	KAC	De Bakker A. / Hoefnagels A.	Puchacz	92	TX	OO-ZTX	0	0	0,00	0,00
9	KAC	Lauwers Louis	KA 6 Cr	86	VN	OO-ZVN	0	0	0,00	0,00
9	GEZC	Roelofs	ASK 23	96	E8	PH-809	0	0	0,00	0,00
9	GEZC	Reyers H. / Hoogenstrijd A.	Club Libelle	96	ME	PH 526	0	0	0,00	0,00
9	ALB	Geraerts Lucien	Ka 6	76	GV	OO-ZGV	0	0	0,00	0,00

OPEN - REN KLASSE

HANDICAP DER KEMPEN 1994

DATUM 26-jun-94
 PROEFAFSTAND 156,65 KM
 KEERPUNTEN Start Baarle Hertog / Meer autosnelweg E19-1 / Ravenstein Maasbrug A50

NR.	CLUB	NAAM	TOESTEL	HAND.	WEDS. NR.	KENLET.	AFSTAND KM.	STR. PTN.	SNELHEID KM / UUR	PUNTEN
1	VCH	De Bruine Ton	DG 600	112	DG	PH 834	75	0	0,00	86,96
2	KAC	Wouters Peter	ASW 20	112	XT	OO-ZXT	46,54	0	0,00	41,55
3	WBAC	Van Bremen Fred	Ventus	108	LL	PH-800	33,23	0	0,00	30,77
4	EAC	Zwagga Ben	LS 6 C 17,5m	114	AV	PH 932	15,8	0	0,00	13,86
5	GEZC	Aalbers P. / Jaquet J.	LS 6	106	BY	PH 914	9,64	0	0,00	8,83
5	ACK	Huybreck Edy	Ventus C1	114	YU	OO-ZYU	0	0	0,00	0,00
6	VZA	De Preter Luc	ASH 25 E	124	YW	OO-ZYW	0	0	0,00	0,00
6	KAC	Van Rooy Jan	Phobus C	103	45	OO-ZJG	0	0	0,00	0,00
6	ALB	Evens K. / Van Houtte J.	Janus A	104	64	OO-ZYH	0	0	0,00	0,00
6	ACK	Bongaers Eric	ASW 20	106	AM	OO-NAM	0	0	0,00	0,00
6	WBAC	Lemmens Johan	Mini Nimbus	106	BU	PH 588	0	0	0,00	0,00
6	KAC	Snelts Andre	LS 3 - 17	110	CB	OO-ZGK	0	0	0,00	0,00
6	KAC	Faes Jos	Pik 20 D	106	J3	OO-ZFV	0	0	0,00	0,00
6	KAC	Van Gaele Peter	Pik 20	106	JA	OO-ZJA	0	0	0,00	0,00
6	KAC	Kennes Ad	Mosquito	106	K3	OO-ZZK	0	0	0,00	0,00
6	VZA	Sebreghts Lieve	Aaw 20	106	PC	OO-ZPC	0	0	0,00	0,00
6	WBAC	Smit Len & Edwin	LS 6 17,5m	114	W9	PH 909	0	0	0,00	0,00
6	GEZC	Onubel Tim	ASW 20	106	WT	PH 803	0	0	0,00	0,00

breken, werd een snuffelstartje gemaakt. Inderdaad, slecht zicht maar toch goed bruikbare thermiek. Na iedereen van de vliegomstandigheden op de hoogte te hebben gebracht, mochten de piloten zelf beslissen om op te stijgen. Iedereen startte. Ondertussen was de B-proef al uitgeschreven.

De standaardklasse (30 piloten) startte eerst, voor een proef van 163 km. 14 piloten slaagden erin te starten bij het verschoven startpunt Ravels-brug. Hiervan kwam Bert Verstappen van Aëroclub Diest het verst (150 km), maar door een fotoprobleem van deze jonge belofte werd Filip Damen van de Eindhovense Aëroclub in zijn Discus met verzegelde motor de winnaar met 134 km. Manu Kimpe van de Limburgse Vleugels werd tweede op zijn Standaard Cirrus met 128 km, gevolgd door Sabine Scheffer van de Gelderse Aëroclub, ook op Standaard Cirrus, met 103 km.

De samengevoegde open-ren-motorklasse (18 piloten) kreeg dezelfde proef als de standaardklasse. Door hun latere start - het betere weer was ondertussen opnieuw verleden tijd - konden slechts 5 vliegers op afstand gaan.

Ton de Bruyne (VCH) op DG-600 overbrugde nipt 75 km, de minimumafstand voor een geldige dag, voor Peter Wouters van de Kempische Aëroclub met 47 km. Fred Van Bremen van de Woensdrechtse Aëroclub WBAC eindigde als derde met 33 km. Eddy Huybreckx kwam zeer ver met zijn Ventus Turbo, maar diende zijn motor te gebruiken omdat ook hij dreigde te moeten buitenlanden. Hierdoor verviel echter zijn volledige proef. In dit verband wordt eraan gedacht het reglement te versoepelen voor motorzwevers indien er niet meer dan 5 deelnemers inschrijven.

De clubklasse (14 deelnemers) kreeg ook een minimumproef, een driehoek van 92 km. Vermits zij laatst vertrokken, werd dit een zeer moeilijke opdracht. 8 piloten konden weg raken en hiervan kwam Luc Lammerant van de Leuvense Aëroclub op Club-Libelle tot 45 km. Tweede werd de combinatie Van der Stelt / Houtman op ASK 13. Zij scharrelden 37 km bij elkaar en werden in hun veld vergezeld door de combinatie Wouters / Everts op Twin die derde werd op handicap.

Alle buitenlandingen verliepen vlekkeloos en ook met onze vrienden landbouwers ging alles naar wens. Om 21.00 uur was iedereen terug thuis en konden we de hard verdiende prijzen uitreiken.

Het is aan de sportieve inzet van de deelnemers te danken dat het ondanks het bedroevende weer toch nog een wedstrijd werd, en het is dank zij hun kunde en discipline dat alles perfect veilig is verlopen, wat toch steeds de opperste be-trachting moet blijven van elk zweefvliegtreffen.

Tot volgend jaar!
Eddy De Coninck

EUROPEES KAMPIOENSCHAP CLUBKLASSE - DUBNICA, JULI 1994

Sommige piloten trekken naar Australië om er echt "stomend" vliegweer te beleven, en dan ervaren ze (zie ondergetekende en Geogeo Litt) wolkenbasissen van 3 000 voet i.p.v. 3 000 meter.

Juli 1994, Dubnica: echte Australische toestanden, 3 000 m basis boven het startvliegveld Slavnicva was absoluut geen uitzondering. Gevolg: elf opdrachten, de langste 507 km, ge-

Final Results

8th European Gliding Championship club class

Date 29th July 1994

No.	Name	State	Type glider	Index	Cont. No.	Points after task No. 11
1.	Fischer Ralf	Germany	H205	96	Ti	8 156
2.	Barrois Jean Denis	France	Pégase	102	EG	7 886
3.	Staiger Martin	Germany	ASW 15	100	35	7 737
4.	Černý Pavol	Slovakia	VSO-10	98	72	7 649
5.	Reich Axel	Germany	H201 B	100	M1	7 636

middeld 3 000 km overland - of liever over berg - voor elk van de 52 deelnemers uit 14 landen. Geen Belgen noch Nederlanders noch Britten, deed men ons verwonderd opmerken, hoewel Miel De Wachter, Bruno Pieraerts en Astrid De Backer herhaald benaderd werden. Geen financiële redenen voor afwezigheid: in Slowakije was de deelname erg democratisch gehouden. Wel angst voor bergvliegen. Overdreven trouwens, want ik zag en overvloed meer landingsmogelijkheden dan verwacht in de brede valleien. Bovendien topten de beboste bergen nooit meer dan 900 m boven het vliegveld. Meer dan de helft van de deelnemende piloten maakten hier hun eerste berg-ervaringen op. "Viel erg mee," was het algemene oordeel.

Club-Libelle aan de winst

Met drie dagoverwinningen stevende Ralf Fischer, titelhouder, opnieuw met zijn Club-Libelle naar de eindzege, zeer tot ongenoegen van de Franse delegatie. Slechte verliezers, die Fransen! Na de tiende dag legden ze klacht neer "tegen de puntenberekening" die de "betere" toestellen zou benadelen. Een beetje laat: de door de IGC goedgekeurde reglementen worden

steeds aan alle landen toegestuurd voor het begin van de EK. Het zat de Fransen met 4 top-piloten en 4 toptoestellen Pégase dwars, dat een eenvoudige Club-Libelle blijkbaar niet van de top te verdringen was.

Reacties gaven blijk van humor: grappenmakers plakten aan "Splinternieuwe Pégase om te ruilen tegen zelfs oude Club-Libelle". Antwoord op deze advertentie: "Dank u, geachte Franse ploegkapitein, graag akkoord. Hebben twee «historische» Glasflügel Club-Libellen - U mag kiezen. A.u.b. contact opnemen met de Sloveense ploegkapitein. P.S.: wij hebben ook enkele Sloveense piloten uit te wisselen."

Op de elfde en laatste EK-dag beleefde Denis Flament een dramatische ontknoping van zijn tactische zet: hij vloog drie kwartier later af dan zijn maats Barrois en Mignot, maar stond 2 km voor Dubnica op de akker; hij zakte af naar de 15de plaats.

Het schattige Club-Libelletje van Ralf Fischer deed ons denken aan de (helaas afwezige) Miel De Wachter: ook hem lijken de slanke Libelle-vleugels aan de schouders gegroeid. Volgende

EK voor clubtoestellen met een handicap van 96 tot 102 in Slovenië. Ditmaal mét Belgen?

Gill Van den Broeck

P.S.: laatste dag, korte opgave 205 km. Zonder waterballast draaide de Poolse piloot Adam Krasnodebski op Jantar Standaard 2 de proef met een gemiddelde snelheid van 119 km/h. Om van te dromen...

Meest gebruikte toestel: Jantar Standaard 2 en 3 met 17 stuks.

Minst gebruikte toestel: L 33 (Baby Blanik), 1 exemplaar.

FRANSE KAMPIOENSCHAPPEN BAILLEAU 2/13-8-1994

De Fransen hadden de normale wedstrijd van Bailleau verschoven om de nationale kampioenschappen in de beste periode te laten plaatsvinden. Omdat het niveau van de Franse piloten zeer hoog is, vroeg ik aan de Franse federatie om een uitnodiging. Die is er nodig om als buitenlander aan een Frans kampioenschap te mogen deelnemen. Na enkele telefoontjes mocht ik meedoen.

Bailleau ligt maar een vijftal uren autobaan ver. De wedstrijd zelf heeft de reputatie om naar zeer grote proeven te neigen. Jammer genoeg waren de weergoden dit jaar met verlof. Het vliegveld is goed uitgerust, met goed sanitair en grote loodsen. Enkel de pistes waren in mindere staat, met grachten die evenwijdig liepen en enkele zeer natte plekken, waar zelfs de zwevers in wegzakten.

De briefing was steeds minstens 15 min. te laat, en het leek eerder op een grote kinderspeeltuin. Als de "kinderen" dan teveel lawaai maakten, riepen alle Fransen "Ssssst", waardoor er nog meer lawaai was. In vijf-minuten-cyclust ging dit steeds maar door. Dit is echter de enige kritiek op de or-

ganisatie, de rest was zorgvuldig en correct geregeld, de mensen waren steeds vriendelijk. En deze vriendelijkheid hield waarschijnlijk de sfeer ook plezierig. Normaal zijn er op een Frans kampioenschap nogal eens spanningen, zeker als het weer slecht is. Dit jaar was de sfeer echter gezellig en zelfs constructief onder de piloten, die informatie uitwisselden over de tactiek van gisteren.

De eerste dag kregen we een driehoek van 397 km, de standaardklasse kreeg 1 km minder in een iets andere richting. De voorspelde goede blauwthermie zwakte snel af tot enkele sporadische borrelingen, waardoor alle 18 renklassers buitenlandden. De twee vrouwelijke deelnemers stonden het verste: Lyat op 182 km, Guedon-Audier op 177 km. PJ stond op 126 km. In de standaardklasse ging het de 26 heren niet beter: Trufier op 262 km, Laurent Aboulin en Henry op 260 km.

Dag twee werd geannuleerd omwille van een voorspelde onweersneiging. Die liet echter zeer grote gaten met prachtig weer, we hadden het nakijken en droomden van morgen.

De derde dag konden we slechts laat vertrekken en kregen een heen-en-terug van 174 km; de standaardklasse kreeg een driehoek van 162 in een heel andere richting. Het weer was matig, met 1 300 m basis en max. 1,5 m/s. De Zwitser Lemble loste al het water van zijn DG-800 en wandelde het proefje af, terwijl wij in een groepje veel te zwaar en veel te snel van de ene bel naar de andere stoven. Pas na 80 km kreeg ik door dat onze tactiek verkeerd was en liet de snelheidsduivels hun gang gaan. Lemble 88 km/h, Vincent-Genot 82 km/h, PJ op de vierde plaats met 78 km/h. De standaardklasse zoefde het geval rond met prettige snelheid: Laurent, de

neef van wereldkampioen Jacques Aboulin, was de snelste met 84 km/h, dan Henry met 80 en de Italiaanse kampioen Colombo met 77 km/h.

Op de vierde dag duurde het weer lang voor de thermiek begon, de standaardklasse kreeg een driehoek 240, en wij een heen-en-terug 197 km. Met matig weer gingen wij op weg, terwijl achter ons het weergordijn sloot. Op de terugweg had een uitgestrekt onweersfront de lucht superstabil geredend, en iedereen moest de hoogte uivliegen, met massale buitenlandingen binnen de 20 km van Bailleau. Overal zag je zwevers rechtdoor vliegen, en na een tijdje zag je van op 300 m de eersten stoppen. Mijn landing was zonder kleppen gewoon op koers, en toen ik de cockpit opende floten nog drie zwevers 150 m boven mij door. In de standaardklasse stonden Soubier en Pyrot op 232 km, en Vaucher op 230 km. In de renklasse geraakten er net drie binnen, een mooie prestatie: Hoyeau 68 km/h, Lemble 64 km/h en Bernard 60 km/h. PJ stond op 183 km.

De meteo was er al elke dag volledig naast geweest en hield hardnekkig vast aan de zonde. Dag vijf kregen we een driehoek van 210 km, en de standaardklasse 206 km. Weer kregen we een onweersfront dat achter ons de lucht platregende, maar we amuseerden ons wel in het goede weer. De terugweg was op 55 km van huis dan weer geblokkeerd door dat onweer, en weer herhaalde de renklasse het ritueel van de vorige dag. Hoyeau geraakte binnen, maar er werd overal gefluisterd dat hij in de wolken gegaan was. Tweede werd Cazaudarre met 202 km, gevolgd door PJ met 195 km. De standaardklassers hadden meer geluk omdat ze vroeger terug waren en nog net onder de CB door konden glippen. Colombo won met 83 km/h, Laurent Aboulin had 18 sec. langer gevlogen, en Vaucher had 77 km/h.

De volgende dag voorspelden de heren meteorologen blauwe thermiek, en we kregen 315 en 314 km in driehoek. Het weer was prachtig, met 1 600 m en regelmatig 2 m/s onder prachtige bloemkoolwolken... Het werd de grootste nederlaag voor de meteo, maar de fijnste vliegdag voor ons. Laurent en Jacques Aboulin vlogen samen tegen 99,7 km/h de proef rond, gevolgd door Lata met 92 km/h. De Abouilins hadden dus prachtig samengewerkt. Bij ons vloog Leclercq aan 99 km/h, Hoyeau vloog 4 (vier!) sec. langer, en PJ haalde 94 km/h.

De volgende twee dagen waren hopeloos, de eerste dag gingen we dan naar het vliegveld van La Ferté-Alais, waar de collectie van Jean Salis gebaseerd is. Nooit heb ik een vliegveld bezocht dat zo doorweekt is met de luchtvaart. Niet alleen de collectie is meer dan de moeite waard, maar ook de verschillende bedrijven die replica's maken (eentje nog op ambachtelijke wijze, en enkel met origineel materiaal) zijn pure juweeltjes uit de pionierstijd. De volgende ochtend werden we gewekt door enkele tenten die kennelijk overland gingen, gejaagd door een kanjer van een onweer. We wachtten het einde af, en droomden verder van het weer dat we dit jaar nog niet mochten meemaken.

De laatste dag luisterden we aandachtig naar de meteo, om te weten wat er die dag **zeker niet** zou gebeuren. We kregen een driehoek van 338 km, maar zagen direct na de start dat een onweersfront weer de pret zou bederven. De standaardklasse moest recht de CB onder, en de meesten landden op 45 km, de rest landde terug op Bailleau. In de renklasse waren er al een paar vroeg weg, en de best geklasseerden wachtten tot de frontlijn op koers kwam te liggen, hetgeen eigenlijk te laat was, omdat een ander onweer het tweede been aan het platregelen was. Velen landden gewoon terug op het vlieg-

veld, waar men zeker was van een fikse plensbui in de nabije toekomst. De best geklasseerden moesten echter verder, al was het duidelijk op de radio dat niemand echt wilde gaan. De wedstrijd was met verzegelde radio's op één enkele frequentie, voor de veiligheid zei men, maar voor ons was het een last. Ook de ophaalploegen vonden het maar niks, want ze konden nu niet meevolgen wat er gebeurde.



Prat en Hubert

De vijf best geklasseerden gingen allemaal op weg, maar splitsten zich snel op in twee groepjes. Eén volgde de frontlijn van het onweer, de andere ging langs het zuiden, waar meer zon was. Na de beroemde onweersdag van Saint-Hubert had ik best wat ervaring met onweersfronten, maar dit front spoelde ons gewoon de grond op. Met de hakken over de sloot geraakte ik op 150 m in het zuiden weer omhoog. Lemble

was hier slachtoffer en stond na 45 km buiten. We vlogen langs de frontlijn naar het Westen, terwijl het eerste keerpunt in het zuid-westen lag, maar het was de enige manier om verder te komen, en het ging nog goed ook. We kwamen 30 km ten noorden van het keerpunt uit, net toen de eerste cumuli terug boven het keerpunt verschenen. Daar tankten we terug bij.

Ons groepje was herleid tot Bernard, Hoyeau en ikzelf. Hier moesten we wachten tot de thermiek weer begon op het tweede been, maar het was al laat, en ik hoorde de Fransen praten om maar terug te vliegen. Ik stond toen op de derde plaats op het algemeen klassement, en moest nu doorvliegen om een tweede plaats zeker te maken. Echt leuk was het niet, want ik keek tegen een lange en late ophaling op, maar wedstrijd is wedstrijd, en toen er helemaal geen hoop meer was op nieuwe thermiek vloog ik mijn hoogte uit, en landde buiten. De Fransen zaten iets hoger, omdat ze beiden in de wolk gegaan waren; zo vloog Bernard 6 km verder en Hoyeau zelfs 12 km. Niet echt netjes van die heren, maar zonder baro bewijs je natuurlijk niets.

Hiermee was de wedstrijd gedaan, want de laatste dag werd afgelast omdat de zon zich zelfs niet liet zien. Logisch ook, want de meteo had mooi weer aangekondigd.

Toch een aangename wedstrijd, al was het weer ongezien slecht. De monofrequentie was door iedereen niet erg geliefd, logisch ook. Als je op de volgende wedstrijd nog een ophaalploeg wilt, kan je ze maar beter zo goed mogelijk in het gebeuren betrekken. Spijtig vond ik wel dat de bekende Franse piloten zoals Prat niet kwamen opdagen, maar natuurlijk hadden velen de handen vol te Rieti. Toch was zelfs de Federatie teleurgesteld met het matige aantal deelnemers. Niette-

min lag het niveau zeer hoog onder de eerste 7 piloten, en dit in beide klassen. Dit leidde tot lastige situaties voor de Fransen: op de vijfde dag stonden de Italiaan Colombo op de derde plaats van het algemeen klassement van de standaardklasse, en de Zwitser Lemble en ik op de tweede en derde plaats in de renklasse.

Mijn doelstelling om bij het eerste derde te eindigen was bereikt, en dank zij de goede sfeer konden we veel informatie uitwisselen en veel bijleren.

Paul Janssens (PJ), LS-6

Resultaten standaardklasse:

1. Aboulin L	4167 ptn
2. Henry	3969 ptn
3. Colombo (I)	3927 ptn

Resultaten renklasse:

1. Hoyeau	4103 ptn
2. Janssens (B)	708 ptn
3. Bernard	3618 ptn

CHALLENGE TOURNAI AIR CLUB 1994

De elfde editie van de traditionele Challenge liep dit jaar over vijf dagen, van 11 tot 15 augustus. De organisatoren hoopten zo tot meer vliegdagen te komen, maar het weer speelde niet mee. Er waren vier klassen voorzien: hout, club, standaard en open/ren. Het wordt echter duidelijk dat de houtklasse aan succes inboet: slechts twee toestellen waren dit jaar ingeschreven.

Donderdag 11 augustus

Enkele ploegen waren reeds vroeger aangekomen, maar de meeste vliegers ontscheepten vandaag onder de regen. Eerste briefing om tien uur, gelegenheid om de organisatoren voor te

stellen aan de nieuwelingen en om de anderen te verwelkomen. De meteo voorziet geen verbetering, ook voor morgen niet.

Vrijdag 12 augustus

De meteo is iets optimistischer, en er wordt opgebouwd. Nieuwe briefing om 12.00 uur, verplaatst naar 13.00 uur... Maar de proeven worden toch afgelast.

Zaterdag 13 augustus

De dag begint zoals gisteren, iedereen is het reeds gewoon zijn toestel herhaaldelijk af te drogen, net voor een nieuwe bui. Maar de weersvoorspellingen zijn optimistisch. Er wordt opnieuw opgebouwd. Briefing om 12.00 uur. Hout en club krijgen een 102 km EBTY - Ruien - Valenciennes - EBTY, standaard en open/ren een 135 km EBTY - Frasnes - Dotterijns - Saint Ghislain - Bavay - EBTY. Een lange wachttijd, en men besluit de proeven in te korten: Amougies i.p.v. Ruien, en weglating van Bavay. De starts beginnen om 16.00 uur.

Cumulussen zijn er wel, maar het stijgen is zeer zwak. Aan de grond regent het vliegtuigen, en de wedstrijdleiding moet de landingen over de radio coördineren. Mooi werk! Toch staan de poorten open en tegen alle verwachtingen in slagen twee vliegers er in de proef voor hun klasse geldig te maken door het eerste keerpunt te ronden: de Twin Astir van Lobbens/Degezelle (KFC) landt op Amougies (clubklasse) en Olivier Corneillie (TAC) rondt het keerpunt Frasnes en komt terug naar Maubray.

Zondag 14 augustus

Vandaag groet een mooie blauwe lucht de piloten op de briefing om 10.00 uur. Men voorspelt 3 à 4/8 Cu en 2 à 3 m/s stijgen. De proeven zijn: hout en club, 162 km FAI, EBTY - Cambrai -

Erquelines - EBTY; standaard en open/ren, 248 km FAI, EBTY - Saint Quentin Roupy - Froidchapelle - EBTY. Zelfde startvolgorde als gisteren. De RTBF heeft een cameraploeg gestuurd. Een kort verslag zal uitgezonden worden tijdens het nationaal nieuws! De toestellen starten vanaf 13.00 uur.

Iedereen vertrekt ongeveer op het zelfde ogenblik op circuit, en er vormen zich groepen. Plafond 1 600 m, 2 à 3 m/s stijgen; toch is de meteo bedrieglijk, en sommigen staan na 22 km aan de grond, terwijl anderen heel laag moeten aanpikken boven het eerste keerpunt. De GPS draait bij velen op volle toeren, maar speelt soms parten aan piloten die er recent op "gelost" zijn en in de meest diverse windstreken wegstuiven! Moeilijkheden ook op het laatste been dat tegen de wind ligt, terwijl het stijgen verzwakt. Dit wordt velen fataal, en er zijn zelfs enkele buitenlandingen op minder dan 1 km voor het vliegveld. De specialisten van de lage eindaanvluchten waren zich waarschijnlijk misrekend. Een goede ambiance 's avonds, want iedereen heeft wel iets te vertellen over zijn vlucht. Dagwinnaars zijn Dubus (TAC) in hout/club, Heusschen (TAC) in standaard en Vandesteen (CEVV) in open/ren.

Maandag 15 augustus

Nog een mooie dag in het vooruitzicht. Proeven: 104 km FAI EBTY - Amougies - Saint Ghislain - EBTY voor hout/club, 162 km FAI EBTY - Cambrai - Erquelines - EBTY voor standaard en open/ren. Korte proeven om de prijsuitreiking rond 20.00 uur mogelijk te maken. De meteo is goed, er moet snel gevlogen worden. Plafond 1 500 à 1 600 m, 2 à 3 m/s stijgen. Opnieuw vormen er zich groepen, soms zijn er onderweg 7 of 8 toestellen samen in een pomp. Bijna geen wind. De best geplaccerden verdedigen hun positie, soms iets onbesuisd: Dubus maakt een

prachtige eindaanvlucht en komt landen, maar beseft dan dat hij zijn laatste keerpunt niet heeft gerond! Hij start opnieuw, zoals het reglement toelaat, en voltooit ditmaal het ganse circuit, maar trager dan de Twin van Lobbens/Degezelle. Slechts een buitenlanding: de Twin van de CEVV, die op Amougies terecht komt. Dagwinnaars: Lobbens/Degezelle (KFC) in hout/club, De Cock (ZAC) in standaard en Vandesteen (CEVV) in open/ren.

Prijsuitreiking in een zeer prettige sfeer. Jammer dat de meteo niet gunstiger was!

Olivier Corneillie

Eindresultaten:

Hout/club (7 zwevers)

1. Dubus	TAC	Astir	0727 ptn
2. Lobbens	KFC	Twin	0725 ptn
3. Durvaux	CEVV	Ka6Cr	0522 ptn

Standaard (16 zwevers)

1. Heusschen	TAC	Libelle	1429 ptn
2. De Cock	ZAC	ASW19	1381 ptn
3. Evrard M.	TAC	Cirrus	1365 ptn

Open/ren (4 zwevers)

1. Vandesteen	CEVV	ASW20	1367 ptn
2. Bass	TAC	Cirrus18	1051 ptn
3. Tasquin	ACUL	LS3a	0328 ptn

BENELUXWEDSTRIJDEN KEIHEUVEL

Een verslag over deze competitie volgt in het Ligablad van december. Noteren we alvast de namen van de overwinnaars: Nico Koster in de standaardklasse, Romeyn Henry in de renklasse.

EVENEMENTENKALENDER

Evenementen 1994

1 oktober	Europese IGC-meeting te Parijs
2 oktober	EGU-congres te Parijs
14 oktober	Symposium Veiligheid en Lucht- en Ruimtevaart te Utrecht
15/16 oktober	Lucht- en Ruimtevaart Expo '94 te Utrecht
20 november	Informeel ontmoetingsdag Belgische zweefvliegsters te Louvain-la-Neuve

Wedstrijden buitenland 1995

januari	Wereldkampioenschappen te Omarama (NZ):
1/6	Oefenperiode
7	Officiële opening
8/21	Wedstrijd
22	Afsluiting

CLUBNIEUWS

FOTOWEDSTRIJD ZWEEFVLIEGEN

Voor onze amateur-fotografen organiseert de Liga dit jaar opnieuw een fotowedstrijd die voor alle Ligaleden toegankelijk is en loopt tot 1 november 1994, datum waarop alle foto's op het Ligasecretariaat (niet bij de Ligablad-redactie!) bezorgd moeten zijn. Vorig jaar was het succes eerder matig te noemen, maar nu zijn er voor verschijning van het reglement al een aantal inzendingen toegekomen!

De foto's, met zweefvliegen als onderwerp, moeten aan de volgende criteria voldoen:

- goed technisch niveau, origineel, interessante compositie, sfeer;
- formaat: min. 18 x 24 cm, liefst glanzend; gelieve van dia's een afdruk te maken op dit formaat;
- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn;
- de negatieven moeten altijd opvraagbaar zijn voor publicatie en controle;
- voeg bij de foto's naam, adres, telefoonnummer en club (schrijf die niet rechtstreeks op de

achterkant van de foto, vul liever een etiket in en kleef dit achteraan);

- max. vijf foto's per deelnemer;
- er zal slechts één foto per deelnemer voor een prijs in aanmerking komen;
- iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn opnames.

Probeer de foto's op het secretariaat te laten afgeven door de ligaverantwoordelijke van je club, dat voorkomt mogelijke beschadigingen door de post.

Alle foto's zullen beoordeeld worden door een jury van vijf leden. De drie winnende foto's zullen door de Liga bekroond worden met respectievelijk 3 000 BEF, 2 000 BEF en 1 000 BEF.

We zullen ons best doen om alle inzendingen te tonen op het jaarlijkse symposium. Daarna, en na eventuele publicatie in het Ligablad, kunnen ze terug opgevraagd worden op het secretariaat.

Door deelname aan deze wedstrijd verklaart de

TIJDELIJKE AANBIEDING P.Z.L.-TOESTELLEN

T/M DEC.1994

**GRATIS STANDAARD INSTRUMENTEN
EN
5% KORTING****S.Z.D. - 51-2 JUNIOR**

Overgangstrainer. Glijhoek 1:35
Met Tost neus-en zwaartepunthaak
Zonder instrumenten. DEM 39.170,-

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

Standaardklasse. Glijhoek 1:40
Met Tost neushaak
Zonder instrumenten. DEM 40.990,-

S.Z.D. - 55-1

High-performance standaardkl. 1:44
Leeggew. 210 kg. Waterbal. 190 l
Zonder instrumenten. DEM 56.987,-

S.Z.D. - 50-3 PUCHACZ

G.V.K.-lestoestel. Glijhoek 1:30
Met Tost neus-en zwaartepunthaak
Zonder instrumenten. DEM 59.980,-

P.Z.L.-INSTRUMENTEN**HOOGTEMETER.**

W-12Sa Bfr 9.000,-

SNELHEIDSMETERS

PR-350A 80 mm Bfr 5.250,-

PRM-030 58 mm Bfr 8.000,-

VARIOMETERS

WRS-5D 80 mm Bfr 8.450,-

WR-10U 80 mm Bfr 5.200,-

PR-04 58 mm Bfr 11.350,-

KOMPAS

BS 1 60mm Bfr 4.000,-

KI-13A 42mm Bfr 4.000,-

S.Z.D. -59 ACRO

Voor overlandvliegen en voor acrobatie.
Te gebruiken als volwaardige
standaard klasse.
Spanwijdte 15 m. Glijhoek 1:40
150 l. waterballast.
In vijf minuten om te toveren tot een
volwaardig acrobatie toestel.
Spanwijdte 13,2 m. Glijhoek 1:36.
Belasting +7/-5 g.
Zonder instrumenten. DEM 43.250,-

S.Z.D. - 56 DIANA

Renklasse. Glijhoek 1:48
Leeggew. 175 kg. Waterbal. 160 l.
Min.dalen 0,47 m/s bij 80 km/u
Zonder instrumenten DEM 84.250,-

DIVERSEN

Electr.bochtaanw. Bfr 15.000,-

Slipmeter Bfr 3.000,-

Compensatiedoos Bfr 1.500,-

FILSER ELECTRONIC

LX-4000 Bfr 100.000,-

LX-400 Bfr 40.000,-

ATR 760 A Radio Bfr 41.000,-

ATR 760 C Radio Bfr 47.500,-

Ricoh lx22 Foto-time Bfr 3.060,-

Prijzen van de supports incl. Btw.

inzender zich akkoord met deze voorwaarden.
Veel succes!

Kris Van Dam

DERDE INFORMELE ONTMOETINGS-DAG VAN DE BELGISCHE ZWEEFLIEGSTERS

De derde informele ontmoetingsdag van de Belgische zweefvliegers zal plaats hebben op zondag 20 november 1994 in het Auditorium Coubertin 12 te Louvain-la-Neuve.

Op het voorlopige programma:

- Onderluitenant Anne-Marie Jansen, pilote F-16 van de Belgische luchtmacht, beantwoordt vragen over haar beroep;
- Katrin Keim, Europese vice-kampioene zweefvliegen dames, vertelt hoe men een expeditie naar Zuid-Afrika organiseert en er zes wereldrecords verbeterd in één week;
- Angelika Machinek vertelt over een avontuur in de lucht en op het water, Amelia Earhardt achterna met een watervliegtuig;
- Dr Bert Schmelzer spreekt over specifiek vrouwelijke medische problemen voor zweefvliegers;
- video: "Pégase", en op algemeen verzoek "Dawn Flight".

Deelnamekosten: 750 BEF per deelnemer (deelnemer), lunch inbegrepen (aperitief, voorgerecht, hoofdschotel, dessert, 1/2 fles wijn, koffie). 200 BEF zonder lunch. Vrienden en familieleden zijn hartelijk welkom. Inschrijvingen te betalen op rekening 248-7602550-11 van Joëlle Litt, met vermelding naam + bijeenkomst 20 november. Betaling geldt als inschrijving. Ontmoetingsplaats: autosnelweg Brussel - Namen, afrit 7 naar N4, dan avenue Lauzelle, ongeveer 1 km, voorbij het Hotel Lauzelle (rechts) eerste straat links, nog eens links en tweede parking op de place de Coubertin. Bewegwijzering wordt aangebracht.

De Belgische zweefvliegers hopen op een talrijke reactie op dit sportinitiatief.

Voor bijkomende inlichtingen:

Gill Van den Broeck - Gebhard
Van Elewijkstraat 111 bus 10
1853 Strombeek-Bever
Tel (02)267 26 83

BELGISCHE INVASIE IN FUENTEMILANOS JULI 1994

Het grote vliegveld - Spaans grondgebied, maar Duitse leiding volledig in handen van de zweefvliegerschool Oerlinghausen - ligt op 1 000 m AMSL. Toch was het bloedheet tijdens deze juli-maand en het zweet dreef van de talrijke Belgische voorhoofden! Blauwthermie, golfstijgwind, hevige onweders, ook cumuli boven en naast de Sierra de Guadarrama, niets ontbrak, maar het kwam niet altijd op het goede ogenblik. Voor Fons Ceulemans van AZM kon het feest niet meer op: met zijn Cobra lukte hij zijn eerste 300 en 500 km.

Kris Van Dam schreef 340 en 350 km op, en moest zijn 500 na 440 km onderbreken met een buitenlanding. "Mijn eerste «vache» na 5 jaar Fuentemilanos!" Meeste vreugde putte hij uit zijn samenvlucht met Speed Astir naast Ken Evens in zijn DG 300: heen en terug en nog eens, en tenslotte werd het voor beiden een prachtige 810 km. Ken had tevoren nog eens vlug een avondvluchtje gemaakt: start om 16.00 uur, de kam afvliegen, dan blauwthermie... en landing iets voor 22.00 uur na 521 km. De "Mujer Muerta"-berg (Dode Vrouw, waarom niet slapende vrouw, heren Spanjaarden?) was hem genadig geweest.

Ken Evens: eindelijk Europees?

Toen Ken Evens 17 was draaide hij een 750 km... Was dat geen wereldpremière? Niemand

*Ken Evens op Speed Astir
(foto Kris Van Dam)*



*Lieve Sebreghts, Ken Evens,
Geogeo Litt
(foto Gill Van den Broeck)*

heeft het kunnen natrekken. In Fuentemilanos vierde grote Ken (de Spanjaarden vonden dat hij wel een Spaans type was!) zijn 21ste verjaardag met nog maar eens een puike vlucht. Hij is Sabena-student, stort zich nu aan het blokken voor zijn theoretisch examen in november, en bij slagen zit er dan een jaar opleiding in Scotsdale (Phoenix, Arizona) in.

Dit zou kunnen betekenen dat Ken ook in 1995 nog niet aan de slag kan om de Belgische kleuren te verdedigen op de Europese Juniorenkampioenschappen voor minder-dan-25-jarigen, na Paul Janssens en Manu Litt, die daar hun eerste internationale sporen verdienden. Pa Jan Evens houdt het hoofd (en de portemonnee)

koel: "Eerst de toekomst als lijnpiloot, dan zien we wel."

Ook de dames

Lieve Sebreghts draaide "als oefening" een 350 en een 400 km. Dan de grote poging: 509,11 km Fuentemilanos - Ayllón silo - Villatoro kerk - Riaza kerk - Fuentemilanos. En het lukte nog ook, op een LS4 van Oerlinghausen... tot ontdekt werd, dat het Oerlinghausen-materiaal - lees baro - niet functioneerde. Ontgoocheling, woede ook. De laatste dag van het verblijf - na twee onweersdagen - dan opnieuw geprobeerd. "Veel moeilijker dan enkele dagen geleden," vond Lieve. Ze was iets voor de Janus (geen in-trekbaar wiel en geen waterballast) opgestegen.

Daarin hanteerde Geogeo Litt de stick, met Gill Van den Broeck achteraan "als ballast, maar niet uitwerpbaar". Ze hadden dezelfde opdracht. Op moeilijke ogenblikken, laag boven de Sierra, spraken ze elkaar moed in, om tenslotte praktisch samen terug te komen op Fuentemilanos, opdracht vervuld. Het was bijna half negen.

Voor Lieve: zij is de derde Belgische zweefvlieg-

ster die de 500 km haalt (na Geogeo Litt en Annemie Bertels). Voor Geogeo en Gill: nieuw Belgisch record vrije afstand 509,11 km. Het oude record, 67 km, dateerde van 1959 - officieel althans, want Mevrouw Litt had het sindsdien gevoelig verbeterd, maar blijkbaar gingen er documenten verloren of schortte er iets anders. Ditmaal meer geluk dan?

Gilbro

SPORTCOMMISSIE 14-06-1994

De vergadering gaat door te Retie, op uitnodiging van de heer Louis Leroy. De heer Servais dankt deze voor zijn gastvrijheid.

1. Het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd.

2. Homologatie van de prestaties.

3. Erkenning van de nieuwe sportcommissarissen. Een examen voor zweefvliegen en modelvliegen had plaats op 22 april. 27 kandidaten op 28 zijn geslaagd; het examen verliep ernstig, maar in een prettige sfeer. De heer Catry dankt de heer M. Penninckx voor het ter beschikking stellen van de lokalen, en mevrouw G. Van Roy alsook de heren J. Aerts, G. Michiels en J. Servais voor hun aanwezigheid en hun hulp.

4 Reglementen en resultaten van sportmanifestaties.

Volgende reglementen werden ontvangen:

- 28e Concours International des Ardennes, 30-4/2-5-1994, Saint-Hubert;
- Henry Stouffs Cup 1994, 7/15-5-1994, Saint-Hubert;
- Belgisch Kampioenschap, 7/15-5-1994, Saint-

Hubert;

- Ka-8 wedstrijd, 4-6-1994, Zwartberg;
- Victor Boin Beker, 11-6-1994, Keiheuvel;
- Challenge International du Tournai Air Club, 11/15-8-1994, Maubray.

Volgende resultaten werden ontvangen:

- 28e Concours International des Ardennes;
- Belgisch Kampioenschap;
- Henry Stouffs Cup 1994 (winnaars: standaardklasse Yves Jeanmotte, renklasse Paul Janssens)
- Internationale Zweefvliegwedstrijd Kortrijk;
- Ka-8 wedstrijd (ongeldige proef wegens slecht weer).

De heer P. Passin, wedstrijddirecteur van het Belgisch kampioenschap, geeft zelf enige opbouwende kritiek over het verloop ervan. De heer Servais dankt hem en vraagt dat hij, gezien zijn ervaring op dat gebied, een reglement zou opstellen voor de volgende uitgaven. Hij vraagt tevens dat het reglement duidelijk zou aanwijzen op welk ogenblik in de berekening de strafpunten worden afgetrokken.

5. Nieuw voorstel voor een "Procedure van beroep voor de Sportcommissie": het voorstel wordt bestudeerd en aangepast, de definitieve versie zal vertaald worden naar het Nederlands

alvorens te worden verspreid.

6. Verscheidene:

a. amendementen aan de sportcode Zweefvliegen treden in voege op 1-10-1994. Zij worden voor die datum aan alle sportcommissarissen toegestuurd;

b. de Franse Aéroclub heeft een brief geschreven i.v.m. de controle van vluchten uitgevoerd door Belgische piloten in Frankrijk;

c. de FAI schreef een brief i.v.m. reclame voor FAI-kampioenen en recordvliegers;

De vergadering wordt afgesloten om 20.00 uur; er volgt een prachtig buffet aangeboden door de heer en mevrouw Louis Leroy.

HOMOLOGATIES

1. Vergunning zweefvliegpiloot

a. Theoretische proeven

ANSEEUW Stefaan	OOMS Jan
ARREN Mike	OOMS Peter
BAEKE Freddy	PERMEEL Marc
CALLEBAUT Anton	PONET Stefan
CALLEBAUT Klaas	ROBIJN Daniël
CHRISTIAENS Gilbert	SEGAERT Jurgen
CIELEN Geert	STAPPAERTS Dirk
DEBAILLIE Edgard	VAN BRUGGEN Luc
DE BIE An	VAN EYCKE Paul
DESMEDT Johan	VAN HEUGTEN Antonius
DIERCKX Pascale	VANHEX Benny
FABRIE Johnny	VAN OERLE Joseph
GOEMANS Johan	VAN OOSTERWYCK Geert
LAPS Willy	VAN QUICKENBORNE Christophe
LAUWERYSSEN Hans	VAN RIEL Piet
LEYSSEN Frank	WILLEMS Roger
NOOYENS Bart	WILLEMS Tim

b. Vergunning zweefvliegpiloot

BAEYENS Bob	DIERCKX Albert
COX Jos	HERMANS Pascal

HEYVAERT Pol	TORFS Frans
JANSSENS Mike	VERBEECK Philip
TEBRUNSVELT Frans	

c. Bevoegdverklaring passagier

CLAESSENS Peter	MARQUENIE Didier
CREMERS Jacques	PATTEYN Frederic
HAAGMANS Willy	PRINSIER Libert
HAGEMAN Margaretha	SMULDERS Harry
JANSSENS Alfons	VAN HESPEN Alain
KOPPEN Theo	VAN MERODE Peter
LAUWEREYS Steven	WOUTERS Paul

d. Bevoegdverklaring hulp-instructeur

GIELEN Joseph

2. FAI-prestaties

A. Zilveren kenteken

a. Afstand

HENDRICKX Linda	LUYCKX Rudi
LAUWEREYS Steven	VANDERPUTTEN Paul

b. Duur

JANSSENS Mike	VAN HESPEN Alain
VANDERPUTTEN Paul	VERREYNT Gunter

c. Bekomen het zilveren kenteken

VAN HESPEN Alain

3. Examen sportcommissarissen

Zijn geslaagd in het examen van 22-4-1994

BURM Marie-Christine	PAREDIS René
CALUWAERTS Hendrik	PEETERS Koen
DE LAET Guido	PEETERS Steven
DEMUNTER Hedwig	SMET Herman
DESCHRYVER Marc	SZEKER Jozef
GEENEN Walter	SZYGULA Daniel
GYBELS Ervé	VAN DEN BORNE Dirk
JOHANNES Roeland	

MEDEDELINGEN EN SERVICE

TE KOOP: Phöbus C 17m, zeer goede staat, compleet met instr., radio Dittel 720 kan., gesloten en gekeurde aanhangwagen. Prijs o.t.k. (052) 35 01 58.

TE KOOP: ASW 15 a met basisinstrumentatie, radio en gesloten, gekeurde aanhangwagen. Inlichtingen: Aerts Michel, (014) 58 01 10 na 17 uur, of Huybreckx Marc, (014) 81 31 73 na 17 uur.

TE KOOP: Twin 1 met basisinstrumentatie en radio. Inlichtingen: Aerts Michel, (014) 58 01 10 na 17 uur, of Huybreckx Marc, (014) 81 31 73 na 17 uur.

TE KOOP: Ka8b, zeer goede staat, volledig geïnstrumenteerd + radio, met aanhangwagen. 220 000 BEF. Tel. (050) 38 47 24.

TE KOOP: Ka6CR, goede staat, voll. geïnstrumenteerd, open aanhangwagen. Tel. (02) 465 47 76 na 20.00 uur.

TE KOOP: Standaard Libelle met vergrote remkleppen, bj. 1970, inclusief instrumenten, radio FSG 18, electr. vario SB-8, zuurstofinstallatie, gesloten aanhangwagen Pik 20. Prijs 36 000 HFL. Inlichtingen: 00 31 49 02 479 86; 00 31 73 41 33 47; 00 31 40 12 68 13; 00 31 40 83 60 18.

TE KOOP: Ka7, bj. 1992, zeer goede staat, basisinstrumenten, zonder aanhangwagen. Tel. (051) 21 18 60 of (056) 42 41 73.

SEGELFLUG-BILDKALENDER 1995

Gezien het succes in de voorbije jaren, wordt aan de leden opnieuw de kans geboden om deze prachtige kalender aan te schaffen via het secretariaat. De verkoopprijs bedraagt 635 BEF,

of 715 BEF inclusief verzendkosten. Vanaf einde oktober zullen de kalenders beschikbaar zijn. Bestellen kan individueel of gegroepeerd via de club. Betalingen dienen te geschieden op rekeningnummer 068-2185945-77, op naam van LVZC-Fonds te 2100 Deurne.

PZL-BIELSKO TREKT WEDSTRIJDPILOTEN AAN

PZL-Bielsko maakt het vliegen met de SZD-55, SZD-56 Diana en SZD-59 Acro aantrekkelijk door voor wedstrijdpiloten aantrekkelijke premies uit te loven. Voor meer informatie: C.A.S., tel. & fax 00 31 11 76 15 06.

CURSUSBOEKEN

De gekende cursusboeken, "Theorie -" en "Praktijk van het Zweefvliegen", van onze collega's van de KNVvL, zijn beschikbaar op het secretariaat:

Theorie van het Zweefvliegen	1 050 BEF
Praktijk van het Zweefvliegen	780 BEF
<i>Blijven eveneens verkrijgbaar:</i>	
Vliegboekje	80 BEF
Zilveren-C sticker	30 BEF

Die Internationale Luftfahrtzeitschrift

aerokurier

Met o.a. veel informatie over
zweefvliegen

Een abonnement voor 12 nummers
kost momenteel f 119.50 / 2300 Bfr.

Opgeven bij:

AEROPRESS (Lezers-service)

Pieter Stockmanslaan 53

5652 RB EINDHOVEN (NL)

tel. (0)40-512484 / fax (0)4998-73920

Ook verkoop van (zweef)vliegboeken van
Motorbuch Verlag. Vraag gratis prospectus
bij AEROPRESS