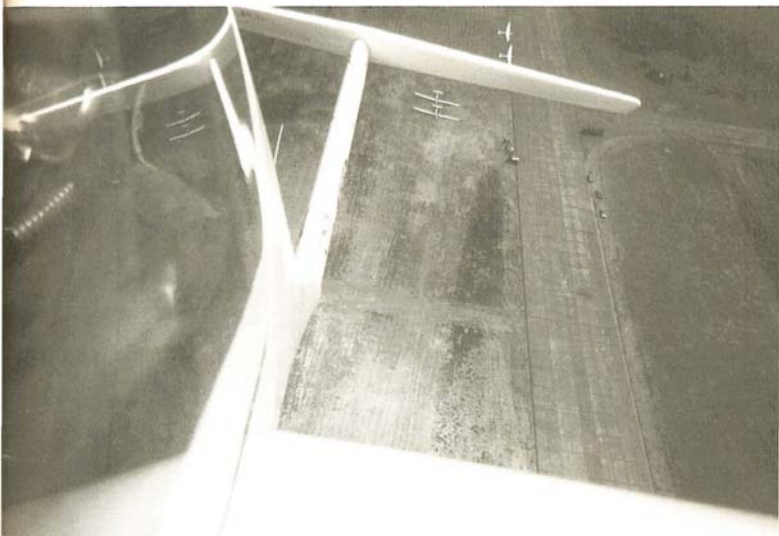


ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

14de jaargang - nummer 60
oktober - november - december 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

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.

ADVERTENTIEFARIËVEN :

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 60
oktober - november - december 1994

INHOUD

Redactioneel	2
Liganieuws	2
Fotowedstrijd	4
Charronbeker	5
Veiligheid: de landingsaanvlucht	8
ZweefvliegVARYa	10
Zweefvliegtuignieuws	11
Het hoekje van de boekenvreter	12
Clubgeschiedenis	14
VGC-Rally	16
D-Day herdenking	20
Wereldklasse nieuws	21
Clubnieuws	21
Wedstrijdnieuws	27
Evenementenkalender	33
Sportcommissie	33
Mededelingen en Service	36

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :
P. Pauwels - de fotojury - J. Hanssens - J. Kiekens
J. Hannes - E. De Coninck

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

Teksten en foto's voor volgend nummer worden
verwacht **vóór 20 februari 1995** op het redactieadres.

Foto cover:
1* prijs fotowedstrijd voor Dr. Ludwig Van Hoven (ZAC)

REDACTIONEEL

Hier zijn we dan met nummer 60 van het Ligablad! Dat betekent dat ons tijdschrift reeds 15 volle jaren bestaat. Toch wel een belangrijke kaap voor een blad dat volledig steunt op vrijwilligerswerk.

De redactie was achtereenvolgens in handen van Martin Baeke (1979-1983), Jan Hannes (1984-1990) en Piet Stinckens (1990-1992). Elk van hen heeft een ernstig steentje bijgedragen tot de ontwikkeling van ons blad. En we durven hopen dat we die positieve trend kunnen voortzetten.

Mogen we van de gelegenheid gebruik maken om alle occasionele of min of meer permanente medewerkers te danken voor hun inzet? Jammer genoeg kunnen we dat uit tijdgebrek niet telkens persoonlijk doen. En er is natuurlijk altijd plaats voor jong (lees nieuw) talent!

*De redactie wenst verder aan
alle lezers een prettig
en thermiekrijk jaar 1995!*

Stéphane

LIGANIEUWS

RECORD LEDENAANTAL IN 1994 !

Per 15 november telde onze organisatie 977 zweefvliegers! Het werkingsjaar 1984 werd afgesloten met 793 leden. Dit betekent dus een toename met 23,2 % op 10 jaar. Met een beetje geluk nemen wij na 20 jaar (inderdaad ging de L.V.Z.C. van start in 1975) de kaap van de 1000.

BELANGRIJKE MEDEDELING !!

Per 01-01-1995 zal een nieuwe collectieve verzekeringpolis voor het vlieg risico van kracht worden voor alle leden. Bij het afsluiten van de kopij voor deze editie van het Ligablad, is het echter nog niet mogelijk om alle details mee te delen.

In het kader van deze nieuwe polis is het nood-

zakelijk en verplicht minimum waarborgen voor de burgerlijke aansprakelijkheid (B.A.) voor de toestellen af te sluiten, dit zowel voor de club- als voor de privé-toestellen.

De Raad van Beheer heeft besloten om deze verplicht minimum waarborgen als volgt vast te leggen:

B.A. niet vervoerde derden: 10 000 000,- BEF

B.A. vervoerde derden: 5 000 000,- BEF

Deze aanpassing dient te gebeuren bij de eerstvolgende verval dag.

Uw clubsecretaris zal eerstdaags de nieuwe documenten ontvangen zodat u bij hem terecht kunt voor nadere details. Meer info volgt later.

INDIVIDUELE BIJDRAGE 1995

De Raad van Beheer heeft dit ontwerp uitvoerig besproken tijdens de vergaderingen van 20 ok-

tober en 6 december II. en heeft de bijdrage voor 1995 vastgelegd op 2.250,- BEF per piloot. Dit bedrag omvat:

- 1.370,- BEF bijdrage voor de collectieve verzekering (grond- en vlieg risico);
- 880,- BEF bijdrage voor de algemene werkingskosten van uw/onze vereniging.

Dit betekent inderdaad een verhoging met 300,- BEF die als volgt wordt verantwoord:

- + 50,- BEF bijdrage voor de werking (in 1991 is beslist om de bijdrage mee te laten evolueren met reële kosten)
- + 250,- BEF bijdrage voor de collectieve verzekering ingevolge de nieuwe polis voor het vlieg risico die werd afgesloten met Aviabel.

GEBRUIK CIRRUS EN LS3A IN 1995

Eerstdaags ontvangen de clubsecretarissen de jaarlijkse circulaire i.v.m. het gebruik van deze twee toestellen. Voor wat betreft de gebruiksvoorwaarden verwijzen wij naar de circulaire van de Wedstrijden Selectiecommissie dd. 10 november 1989 met ref. WSC/MA/pp/135. Aanvragen worden tegen begin februari verwacht bij de coördinator, Mark Huybreckx.

TECHNISCHE CONTROLE TOESTELLEN

Bij het verschijnen van dit nummer zitten wij met z'n allen weer volop in de "winter"-werkzaamheden. Hierbij horen, naast de gebruikelijke onderhoudswerken, ook de jaarinspecties bij. Graag hernemen wij hierbij even de spelregels terzake:

- de eigenaar / aanvrager vult het blauwe aanvraagformulier in, voegt 400,- BEF bij of stort dit bedrag, en stuurt de aanvraag vervolgens naar het secretariaat;
- per kerende ontvangt de aanvrager een "Controleplan" (CPL);
- de eigenaar vraagt een inspectie aan bij een

Technische Controleur van zijn club (in de meeste clubs hebben de Controleurs een planning opgemaakt);

- de Technische Controleur voert de inspectie uit. Is het toestel luchtwaardig bevonden dan zal hij onmiddellijk het BVL verlengen;
- de witte kopie van het CPL wordt doorgezonden naar het secretariaat. De roze kopie dient te worden bewaard in het dossier van het toestel.

De volledige uitleg en de te volgen procedures vind je terug in de Technische Nota 01/92, in voege sedert 1 oktober 1992. Deze nota vind je in de "Documentatiemap voor Technische Controle" die in elke club aanwezig is. Heb je specifieke technische vragen, neem dan contact op met coördinator Alois Van den Borne. Voor vragen van administratieve aard kan je terecht op het secretariaat.

"SEGELFLUG BILDKALENDER 1995"

Dank aan de clubs en alle leden die weer prompt hun kalender(s) hebben besteld! De voorraad is nu reeds volledig uitgeput.

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT:

- *Theorie van het zweefvliegen*
1 050,- BEF af secretariaat
1 200,- BEF toegezonden
- *Praktijk van het zweefvliegen*
780,- BEF af secretariaat
920,- BEF toegezonden
- *Individueel vliegboekje*
80,- BEF af secretariaat
100,- BEF toegezonden

Dank aan alle clubverantwoordelijken, medewerkers en leden voor de genoten samenwerking tijdens dit werkingsjaar. Tevens houden wij eraan om het BLOSO en de ons ondersteunende on-

dernemingen (EAT, DHL, B.A.S., Aviabel, C.A.S. en OMOB) te bedanken omdat zij mede onze werking hebben mogelijk gemaakt.

Wij gaan graag op deze weg verder, en wensen bij dezen iedereen een aangename jaarwisseling en een voorspoedig 1995!

FOTOWEDSTRIJD 1994

De tweede editie van onze fotowedstrijd werd gekenmerkt door meer deelnemers en een betere kwaliteit van de inzendingen. Dit maakte de taak van de jury moeilijker.

Over een foto was de jury echter unaniem: Dr. Ludwig Van Hoven (Z.A.C.) lukte een prachtige en dynamische opname met een originele camera-opstelling. Hiermee wint hij de eerste prijs (zie omslagfoto).

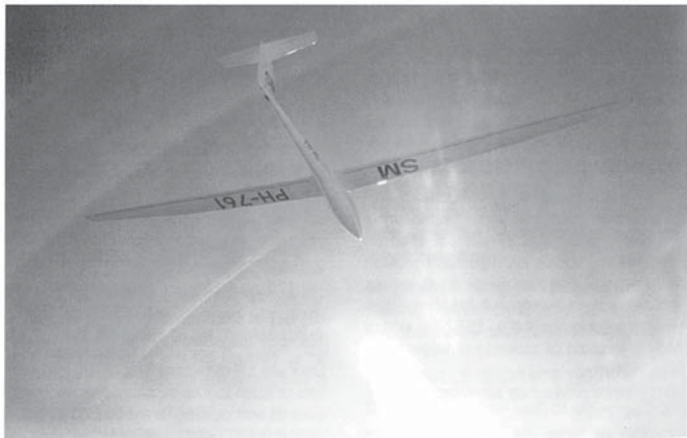
Paul Janssens (A.C.K.), die blijkbaar één keer eens niet vloog, maakte een technisch ge-

slaagde foto met een goede belichting. Hij sleept de tweede prijs in de wacht (zie foto hieronder).

De derde prijs gaat naar Richard Vandeplas (L.U.A.C.), die een mooi sfeerbeeld maakte tijdens een looping (zie volgend Ligablad).

Volgend jaar hopen we nog meer inzendingen te krijgen. Ook zwart-wit foto's mogen opgestuurd worden. Die maken zeker even veel kans. Tot volgend jaar!

De fotojury



CHARRONBEKER 1994

Elk jaar wordt het Vlaamse vliegseizoen omgezet in cijfers voor de deelnemers aan de Charroncompetitie. Zo ook dit jaar, waarbij 513 proeven door 195 piloten werden ingezonden. Van nagenoeg elke club kregen we in de Charroncommissie proeven te controleren, waardoor de wedstrijd zijn volle waarde bereikt.

Met genoeg stellen we vast dat er ieder nieuw seizoen minder fouten gemaakt worden tegen het reglement. De kleine vergissingen die toch nog gebeuren, worden hoofdzakelijk gemaakt uit slordigheid en onoplettendheid. De clubverantwoordelijken werden op de hoogte gebracht van de correcties die bij sommige deelnemers van hun club aangebracht werden.

In de Open/renklasse ontvingen we van 22 piloten proeven (34 vorig jaar), en in de Standaardklasse deden 63 vliegers mee (57 in 1993). Ook de Clubklasse groeide: 88 deelnemers i.p.v. 82. In de Tweezitterklasse daalde het deelnemersaantal van 37 naar 27. De Motorklasse bleef status quo op 3.

Voor het seizoen 1994 gaan onze felicitaties naar de volgende winnaars:

- in de Open/renklasse: Paul Janssens van ACK;
- in de Standaardklasse: Ken Evens van Albatros;
- in de Clubklasse: Luc Lammerant van LUAC;
- in de Tweezitterklasse: Gaston Peeters van DAC;
- in de Motorklasse: Eddy Huybreckx van ACK.

De Clubrangschikking wordt aangevoerd door Aéroclub Keiheuvel. Onze gemeente gelukwensen, Keiheuvel!

CHARRONNIEUWS

Vanaf het komende seizoen (1995) wordt voor

vluchten met vertrek in het buitenland -Frankrijk uitgezonderd voor 1995- het definiëren van startplaats, keerpunten en landingsplaats door middel van coördinaten verplicht gesteld. Dit is de eerste stap van een 3-jarenplan.

In 1996 wordt Frankrijk aan de lijst toegevoegd, met als sluitstuk het seizoen 1997 waarin we alle keerpuntcoördinaten, vergezeld van hun code, ook deze van de Benelux, in een immense databank zullen verzameld hebben.

Dit moet leiden tot een eenvormige berekening van proefafstanden en een ondubbelzinnige bepaling van de keerpunten in landschappen met weinig markante eigenschappen. Het moet ook de verschillen in afstandsmeting, die ontstaan door meetfouten op kaarten en GPS-berekeningen, uit de wereld helpen.

Door Dirk Roggeman, lid van de Charroncommissie, is een computerprogramma ontworpen waarmee iedereen die over de vereiste computer beschikt, van elke proef de afstanden kan berekenen volgens het algoritme uit de Sportcode, door alleen de door de GPS-commissie erkende code van de keerpunten in te voeren.

Behalve bovenstaande vernieuwing werd het reglement niet gewijzigd ten opzichte van de vorige uitgave, het weglaten van enkele dubbele vermeldingen en onzuiverheden buiten beschouwing gelaten.

Graag roepen we alle vliegers op om werk te maken van het vastleggen van hun keerpunten door coördinaten. In de clubs zijn de clubverantwoordelijken de aangewezen personen om dit te instrueren, te begeleiden en uiteindelijk voor homologatie door te zenden naar de GPS-commissie, die reeds prachtig werk leverde met de eerste uitgave van de coördinatenlijst.

De Charroncommissie dankt de piloten voor hun deelname en hoopt dat diezelfde piloten hen voor het komende seizoen veel controlewerk zullen bezorgen door het vliegen van vele, grote en mooie proeven.

Eddy De Coninck

RANGSCHIKKING CLUBKLASSE

<i>Naam</i>	<i>Club</i>	<i>Punten</i>
01. LAMMERANT LUC	LUAC	3948,4
02. DE BLOCK(BEAKER) J.	ACK	3461,3
03. DE BUSSER HUBERT	ACK	3424,3
04. CLAESSENS PETER	ALB	2658,2
05. DESPEGEL LUC	KFC	2658,2
06. LAUWEREYS STEVEN	ACB	2644,7
07. LUYCKX RUDY	KAC	2464,5
08. RUYMEN MARC	KVDW	1801,1
09. STOCKMANS THEO	KVDW	1750,3
10. WILDE ANNELIES	DAC	1739,0
11. WOUTERS PETER	ACB	1469,7
12. RAEYMAECKERS OTTMAR	ACK	1411,2
13. KERKHOFS EDDY	ALB	1409,0
14. VANDEN BOER PAUL	ALB	1353,3
15. BEYLS NICO	ZAC	1350,3
16. BAERTS MICHEL	ALB	1261,8
17. THUIS JAN	LV	1243,0
18. LEGASSE JOOST	VZP	1215,8
19. BRASPENNING LOUIS	ACB	1215,8
20. LUYCKX JOHAN	ALB	1166,0
21. ROELANDT PIETER	VZP	1151,6
22. VANDERECKEN CHR.	ZAC	1089,7
23. LOOS WALTER	KAC	1073,0
24. COOMANS LEO	ACK	1065,8
25. MEERTS FILIP	VZP	1043,3
26. VAN WAEYENBERGE E.	VZP	1028,1
27. DIERICKX BERT	DAC	1022,2
28. PENNING CARLOS	ZAC	1006,9
29. PEETERS GUIDO	ACK	0909,0
30. GIBBELS ERVE	LV	0898,9
31. TORFS FRANS	KVDW	0878,0
32. JACQUES WILLY	LV	0876,0
33. VERREYDT GUNTHER	ACK	0867,0
34. DE BLOCK JOS	VZP	0851,9
35. TERRAS EDDY	KFC	0849,7
36. WYLAUX ANDRE	KVDW	0843,0
37. VAN YPER MARNIX	VZP	0837,4
38. BEERSAERTS GUY	KVDW	0833,0
39. BAETEN PHILIP	KAC	0831,0
40. VAN DEN EYNDE TOM	ACK	0801,0
41. VAN HAVER ISABELLE	VZP	0796,0
42. THEUWIS TOON	ALB	0792,9
43. VAN CALSTER A	DAC	0789,0
44. THUWIS STEFAN	ALB	0785,6
45. BAIEYENS BOB	ACK	0772,0
46. TOURNEL LUDO	ALB	0748,1
47. MOONS RUDY	AZM	0747,0
48. VAN HIMBEECK CARL	VZP	0745,0
49. VALVEKENS EDOUARD	KVDW	0737,0

50. METTEN JOHAN	ALB	0725,7
51. VAN HOUTTE HERMAN	ZAC	0725,0
52. SCHERBER JAN	ALB	0724,0
53. BOUCHOU LUCIEN	ZAC	0689,0
54. VAN DOMMELEN KAREL	AZM	0688,0
55. NEVENS	LV	0683,4
56. STEENSELS RINA	LV	0673,0
57. VANDERPOTTEN PAUL	VZP	0668,9
58. VAN GUYSE WILLY	ALB	0666,8
59. VAN BRUSSEL PAUL	ALB	0648,0
60. JOHANNES PETER	LUAC	0635,0
61. VAN DEUN ANDRE	KAC	0634,0
62. VANDAMME WILLY	ALB	0622,0
63. EMBRECHTS MARC	AZM	0622,0
64. VANHEY BENNY	ALB	0619,0
65. VERHEYEN LOUIS	KAC	0611,0
66. BOSMANS CHRIS	AZM	0605,0
67. VAN WAEYENBERGE D.	VZP	0599,6
68. MEESENS J.	DAC	0592,2
69. VAN DEN BERG	LV	0586,0
70. SWINNEN KAREL	DAC	0582,0
71. LATOUR JEAN-PIERRE	KVDW	0581,0
72. KNEVELS LUC	LV	0574,0
73. CUPPENS MATTIJS	KVDW	0557,0
74. JANSSEN DAVID	LV	0555,0
75. CROMBEZ K.	DAC	0552,0
76. KINSCHOTS TOM	KAC	0549,0
77. JANSSENS HERMAN	ACK	0540,0
78. NYS MICHAELLA	KVDW	0537,0
79. DEWILDE WOUTER	DAC	0532,2
80. BAEKEN WILLY	LV	0529,0
81. VERBIEST PETER	ACK	0524,0
82. DRIEHOUIS HANS	LV	0523,0
83. MOUS DAVID	KFC	0519,5
84. DEGREEF I.	DAC	0518,2
85. STINCCKENS MATHIEU	LV	0516,0
86. SERMEUS KURT	VZP	0514,0
87. LIEBEN MARC	DAC	0514,0
88. JANSSENS ALFONS	ACK	0514,0

RANGSCHIKKING STANDAARDKLASSE

<i>Naam</i>	<i>Club</i>	<i>Punten</i>
01. EVENS KEN	ALB	6968,2
02. VAN CAMP LUC	KAC	6231,6
03. GEENEN WALTER	KAC	6057,1
04. BUKENBERGS EMIEL	ACK	5952,5
05. VAN BAELEN LOUIS	ACK	5916,0
06. DE CONINCK EDDY	KAC	5612,7
07. REYNDRS WIM	AZM	5186,0
08. THEUNIS PATRICK	ACK	5032,9
09. VAN PEE BART	ALB	4740,4
10. VERSTAPPEN BERT	DAC	4501,0
11. DE WACHTER EMIEL	ACK	4462,0
12. BOVIN STEFAN	LUAC	4285,9
13. VANDENBERGHE JAN	ZAC	4255,0
14. HUYBRECHTS PATRICK	ACB	4211,8
15. JANSSENS WIL	ALB	4192,0
16. CAULEMANS ALFONS	AZM	3926,4
17. VAN DEN BORNE PAUL	KAC	3790,0
18. KIMPE MANU	LV	3766,7
19. DE KEERSMAECKER B.	AZM	3695,2

20.	ERDREICH YVES	KFC	3489.6	15.	VAN DER SPIEGEL P.	DAC	3067.0
21.	DAEMS JEF	ACK	3418.2	16.	DE KOCK HANS	ACK	2945.6
22.	DECOCK PETER	ZAC	3226.5	17.	VANDER VEKEN S.	KFC	2940.4
23.	GEUENS FERDINAND	ACK	3158.8	18.	VAN ROOY JAN	KAC	2368.6
24.	GEENEN TOM	KAC	3155.6	19.	MARTIN PHILIPPE	ZAC	2062.3
25.	VAN DONINCK DIRK	ACK	2943.9	20.	BURM CHRISTINE	DAC	1830.6
26.	BREUGELMANS L.	DAC	2925.0	21.	JOYEUX PAUL	KFC	1190.9
27.	LOUW EMIEL	DAC	2908.2	22.	THIELEMANS DANIEL	VZP	1125.4
28.	TEELUWEN GUY	ACB	2879.5				
29.	VERSTREKEN VICO	ACK	2769.2				
30.	VAN MULDER S JOS	LV	2729.3				
31.	DEKONINCK JOZEF	ACK	2532.8				
32.	VAN VLERKEN E.	ACK	2309.2				
33.	VERHEYEN DANNY	ALB	2280.1				
34.	VRANCKEN LUDO	DAC	2200.9				
35.	ARIEN TONY	DAC	2170.2				
36.	SAS JAN	ACK	1994.6				
37.	VERGAUWEN R.	ACK	1819.8				
38.	PEERAER HERMAN	KAC	1772.6				
39.	DE WINTER DANNY	VZP	1742.7				
40.	PAREDIS RENE	LV	1678.5				
41.	STINCKENS PIET	LV	1667.4				
42.	HOIRELBEKE HUGO	LV	1641.6				
43.	JANDA JOHAN	VZP	1584.7				
44.	KINET LUC	ALB	1552.9				
45.	HAEPERS JOS	ACK	1543.5				
46.	VAN DE PLAS JEAN	ACK	1510.7				
47.	JENNEN RIK	ACK	1443.1				
48.	GIELEN JOS	ACK	1352.7				
49.	DESCHRYVER MARC	KAC	1285.8				
50.	VAN AUTREVE FRANZ	KFC	1199.8				
51.	MEYERS YVO	ALB	1183.7				
52.	DE VOS ERIK	KFC	1140.1				
53.	VAN HESPEN ALAIN	ACK	0992.9				
54.	FINE JACQUES	AZM	0934.6				
55.	PEETERS JAN	ACB	0924.0				
56.	CLAESSENS CARL	ACB	0924.0				
57.	SNOEKX MARCEL	ALB	0882.7				
58.	GOOSSENS ERIC	LV	0833.8				
59.	NOTE HENRI	VZP	0832.6				
60.	ALBERT PATRICK	LV	0795.1				
61.	BROOS PATRICK	DAC	0712.0				
62.	SPEETJENS JAN	ALB	0690.8				
63.	APPELTANS PETER	ALB	0676.6				

RANGSCHIKKING OPEN/RENKLASSE

	<i>Naam</i>	<i>Club</i>	<i>Punten</i>
01.	JANSSENS PAUL	ACK	7366.7
02.	PEETERS GASTON	DAC	7093.1
03.	TAEYMANS STAN	KAC	6847.2
04.	VAN DAM KRIS	AZM	6114.6
05.	BONGAERTS E.	ACK	5954.2
06.	KENNES AD	KAC	5886.8
07.	SNELS ANDRE	KAC	4360.9
08.	LENS THEO	DAC	4332.0
09.	BEERTS LUC	DAC	4301.8
10.	PEETERS KOEN	DAC	3684.4
11.	GOVAERTS WILLY	ACK	3663.2
12.	PEETERS STEVEN	DAC	3598.7
13.	ROGGEMAN DIRK	KFC	3098.2
14.	RUYMEN ANDRE	KVDW	3097.0

RANGSCHIKKING TWEEZITTERKLASSE

	<i>Naam</i>	<i>Club</i>	<i>Punten</i>
01.	PEETERS GASTON	DAC	3394.8
02.	GOVERS PATRICK	ACK	3002.5
03.	VAN BAELEN LOUIS	ACK	1958.5
04.	CLAEYS LEON	VZP	1957.3
05.	EVENS KEN	ALB	1957.1
06.	PEETERS KOEN	DAC	1938.9
07.	SNOEKX MARCEL	ALB	1633.7
08.	LOBBENS ROBERT	KFC	1522.4
09.	MERTENS HUGO	ALB	1512.6
10.	BROOS PATRICK	DAC	1444.8
11.	BREUGELMANS L.	DAC	1094.9
12.	BEERTS LUC	DAC	1026.9
13.	PEETERS JAN	ACB	0962.5
14.	VANDEWALLE ERIK	KVDW	0956.8
15.	DE WINTER DANNY	VZP	0853.7
16.	DEGREEF I.	DAC	0817.8
17.	PEETERS STEVEN	DAC	0772.6
18.	LOUW EMIEL	DAC	0677.9
19.	PAREDIS RENE	LV	0640.4
20.	DE BUSSER HUBERT	ACK	0683.8
21.	BOYEN ETIENNE	KVDW	0621.0
22.	ARIEN TONY	DAC	0591.2
23.	VAN DEN BORNE PAUL	KAC	0577.5
24.	BRAET F.	DAC	0572.2
25.	TASSENT GILBERT	KFC	0543.0
26.	NEYENS BART	LV	0514.0
27.	RUYMEN MARC	KVDW	0509.0

RANGSCHIKKING MOTORZWEVERKLASSE

	<i>Naam</i>	<i>Club</i>	<i>Punten</i>
01.	HUYBRECKX EDDY	ACK	5797.9
02.	HUYBRECKX MARC	ACK	5215.7
03.	VAN DINGENEN PAUL	ACK	3170.2

CLUBRANGSCHIKKING

	<i>Club</i>	<i>Totaal</i>	<i>Piloten</i>	<i>Gem./Pil.</i>
01.	ACK	103 155.7	38	2714.6
02.	DAC	062 497.7	32	1953.0
03.	KAC	055 152.2	19	2902.7
04.	ALB	042 452.8	26	1632.8
05.	AZM	022 518.8	09	2502.0
06.	LV	021 924.1	20	1096.2
07.	KFC	019 151.8	11	1741.0
08.	VZP	016 504.7	16	1031.5
09.	ACB	015 232.0	08	1904.0
10.	ZAC	014 404.7	08	1800.5
11.	KVDW	013 701.2	13	1053.9
12.	LUAC	008 869.3	03	2956.4
13.	ZKB	000 000.0	00	0000.0
14.	GAC	000 000.0	00	0000.0

LANDINGSAANVLUCHT BIJ STERKE WIND

De late winter en vroege lente gaven dit jaar algemeen slecht zweefvliegweer in het Verenigd Koninkrijk, maar er waren abnormaal veel dagen met sterke wind en krachtige thermiek, vaak gepaard met regenbuien. Gevolg: een respectabel aantal undershoot-ongevallen en andere sterke wind-gebonden breuken. Ik was zelf getuige van twee ongevallen en had lange discussies met piloten die in vier andere betrokken waren.

Hieruit kon ik afleiden dat de meeste vliegers hun circuit niet of onvoldoende aanpassen aan de heersende windsituatie, voornamelijk bij extreme gevallen; opmerkingen van andere piloten die in deze periode actief waren, staafden dit standpunt. Laten wij, om dit aanschouwelijk te maken, de aanvluchthoeken bekijken in verschillende gevallen. Hierbij zal ik uitgaan van de cijfers voor een typisch opleidingstoestel.

Eerst de "normale" dag, 10 knopen (18,5 km/h) wind aan de grond en misschien 15 kt (28 km/h) op 100 m, hoogte voor de laatste bocht. De aanvliegsnelheid is 55 kt (102 km/h) met 2/3 remkleppen en een daalsnelheid van 7 kt (3,6 m/s). De gemiddelde grondsnelheid is 42 kt (78 km/h), het effect van de windgradiënt is verwaarloosbaar en de aanvluchthoek is 1:6 (7:42). Het mikpunt voor de eindaanvlucht ligt 100 m binnen een landbare zone met een laatste bocht 500 m voor deze zone (het lijkt minder: iedereen onderschat afstanden en overschat hoeken). De eindaanvlucht is normaal.

Wat gebeurt er nu bij windstilte? De aanvliegsnelheid is 50 kt (93 km/h) en de daalsnelheid met 2/3 remkleppen is 5,5 kt (2,8 m/s). De aanvluchthoek zou 1:9 (5,5:50) moeten zijn. Het mikpunt blijft 100 m binnen de landbare zone en de laatste bocht zou 800 m van het landingsveld

verwijderd moeten zijn. Wat meestal gebeurt, is dat de vlieger 600 m verder vliegt i.p.v. 800 en meer remkleppen gebruikt (misschien vliegt hij ook iets sneller) en vaak een beetje te ver landt, wat geen echt probleem is.



Nu komt de kat op de koord: de dag met veel wind. De wind aan de grond is 25 kt (46 km/h) en op de hoogte van de laatste bocht 40 kt (74 km/h). De aanvliegsnelheid is 65 kt (120 km/h), de daalsnelheid met 2/3 remkleppen is 12 kt of 6,1 m/s (de daalsnelheid vergroot zeer sterk met de snelheid als de remkleppen open zijn), en men verliest 15 m zonder winst in afstand omwille van de windgradiënt.

De gemiddelde grondsnelheid is ongeveer 30 kt (56 km/h) en de aanvluchthoek ongeveer 1:2,5 (12:30). Het mikpunt is nog steeds slechts 100 m

binnen het landingsveld en de laatste bocht zou slechts 150 m achter dit veld mogen liggen. De meeste vliegers gaan nog steeds 200 à 300 m ver, openen de remkleppen zoals gewoonlijk en sluiten ze gedeeltelijk enkele seconden later, als ze de undershoot-situatie zien groeien.

Het grootste probleem is dat ze nu afronden met zeer weinig remkleppen (of met remkleppen helemaal dicht), wat het risico op PIO (pilot induced oscillation - periodieke beweging veroorzaakt door de vlieger) verhoogt en de tijd verlengt gedurende dewelke het toestel blootstaat aan het effect van rukwinden vlakbij de grond. In zo'n geval kan een late vaststelling van een groeiende undershoot-situatie snel leiden tot een undershoot-ongeval indien de zwever ook maar iets te ver doorgevlogen is.

De ganse aanvlucht duurt slechts zo'n 15 seconden en neemt zo'n 250 m indien het toestel vertrekt 300 m benedenwinds van het veld en 3/4 remkleppen gebruikt gedurende 10 seconden. Het is nog 150 m van de rand van het veld op 30 m hoogte en moet een glijhoek van 1:5 bewerkstelligen om die te bereiken, zelfs met de kleppen dicht.

De daalsnelheid is 3 kt, de grondsnelheid slechts 30 kt (56 km/h), en met 1:10 of 15 m overschot... De windgradiënt neemt de overige 15 m voor zijn rekening en de zwever zit in de haag.

Bezien we nu een echt moeilijk geval: dezelfde basiswind, maar met krachtige thermiek en hevige rukwinden. Op zulke dagen zijn stijgwaarden van 10 kt (5,1 m/s) veel voorkomend, en aangezien de zwever daalt door de lucht betekent dit dat verticale winden van 15 kt (7,7 m/s) gemeengoed zijn. Horizontale windbuien van dezelfde sterkte of meer zijn eveneens talrijk. Wat betekent dit voor onze aanvluchthoek?

De luchtsnelheid van de zwever is 65 kt (120 km/h), de daalsnelheid 12 kt (6,1 m/s) met 2/3 remkleppen, rukwinden aan de grond tot 40 kt (74 km/h) en op hoogte van de laatste bocht tot 60 kt (111 km/h). De daalwind in de aanvlucht is 15 kt (7,1 m/s) - plus 12 kt (6,1 m/s) daalsnelheid van de zwever - en de windgradiënt eist bijna 30 m hoogte op. De gemiddelde grondsnelheid is 15 kt (28 km/h) met een daalsnelheid van 27 kt (13,9 m/s). De aanvluchthoek is bijna 2:1, met het windgradiënteffect bijna verticaal (afwijking verwaarloosbaar). Zelfs volledig gesloten remkleppen geven nog geen glijhoek van 1:1 (daalsnelheid nog steeds 18 kt (9,2 m/s) met slechts 15 kt (28 km/h) grondsnelheid). Deze situatie mag dan ver gezocht lijken, maar dat is precies wat in twee van de hoger vermelde gevallen is gebeurd.

Nu de doodsteek: als de laatste bocht ook maar even buiten de landbare zone plaatsvindt, kan men bij sterke wind en krachtige convectie geen zekerheid hebben dat men er kan terugkomen. Plaats uw mikpunt in zo'n geval 300 à 400 m binnen het landingsgebied en ga niet voorbij de benedenwindse grens ervan. Dit weten ze al lang op de traditionele zweefvliegvelden die op een heuvelkam gelegen zijn, maar op winderige dagen met veel convectie geldt het evenzeer op vlakland-vliegvelden. Je bent gewaarschuwd!

Chris Rollings
BGA senior national coach

(Vertaald uit Sailplane and Gliding, augustus-september 1994; de snelheden in knopen werden bewaard om een gemakkelijke benadering van de glijhoeken toe te laten)

ZWEEFVLIEGVARYA

Omarama NZ: de WK95 organisatie draait op volle toeren. Begin januari is het zover. Dan zal op het vliegveld Omarama, op het Zuidereiland, de strijd om de zweefvlieg-wereldtitels een aanvang nemen. Dit veld is omgeven door bergen van 10 000 ft. en biedt mogelijkheden om thermisch, langs de helling of in de golf te vliegen, en in combinaties hiervan. De valleien hebben een micro-klimaat waarmee men rekening moet houden. In een "Open letter to all pilots" wordt een uitvoerige veiligheidsbriefing gegeven. Hierbij wordt speciaal gewezen op de problemen bij buitenlandingen. Er zijn veel kleine airstrips, maar de velden daarbuiten kunnen wel eens een kraakje opleveren vanwege de hoogspanningsleidingen, de vele konijnenholen, de kudden schapen, loslopende paarden en zelfs herten. Ook in de golfgebieden dient men rekening te houden met andere weersomstandigheden. Neem altijd voldoende zuurstof mee. Gewezen wordt ook op de vele deltavliegers en parapenters langs de hellingen in de toeristengebieden. Een prachtig vliegland, maar wel anders dan Europa.

● ● ● ● ● ● ● ●

Christchurch NZ: in 1990 vloog de Nieuw-Zeelander Ray Lynskey een droomgrens overschrijdende afstand van 2 026 km. Een wereldrecord! Nu komt via John Roake, directeur WK95, een bericht binnen dat op 5 november j.l. Terry Delore met een ASW20 een afstands-vlucht maakte van 2 100 km. Hij vloog driemaal

de lengte van het Zuidereiland, was na zijn start van 30 minuten 13,5 uur in de lucht en maakte een gemiddelde snelheid van 150 km/u. Dit zal zeker een vlucht door golfgebieden zijn geweest, want Delore heeft 13 uur lang het zuurstofmasker opgehad.

● ● ● ● ● ● ● ●

Karlsruhe: voor de 53ste "Deutscher Segelfliegertag" in november j.l. werden 16 lezingen aangekondigd en een "Podium-diskussion". Daar zal een enorme woordenstroom zijn geweest. Enkele titels van de lezingen klonken interessant zoals: "Zal de Wereldklasse een vooruitgang zijn of een flop worden?", "Is een valhelm nodig bij de WK in Nieuw-Zeeland tijdens het vliegen in zeer rumoerige thermiek?", "Is kunstzweefvliegen een zinvolle verrijking van de sport?"

● ● ● ● ● ● ● ●

Parijs: voor de eerste "FAI World Games" waarvoor destijds Griekenland zich aanbood, maar dit niet kon organiseren vanwege het vervallen van de regeringssubsidie, hebben zich weer nieuwe kandidaten aangemeld t.w. Zuid-Afrika en Turkije. Voorlopige planning is 1997/1998. Waarschijnlijk zal men voor de zweefvliegwedstrijden gebruik maken van de nieuwe Wereldklasse.

Ary Ceelen

ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

LAK 17

Het prototype van de nieuwe Litouwse renklasse-zwever Lak 17, vorig jaar ingezet op de WK, werd vernield ten gevolge van vleugel-flutter. De testpiloot Vitautas Sabeckis kon zich met zijn valschermscherm redden.

De Lak 17 had de aandacht gewekt door zijn uiterst lage leeggewicht... en de doorhangende vleugels aan de grond!

RUSSIA

Dit toestel, met een spanwijdte van 12,6 m en een leeggewicht van 130 kg, is een van de succesloze mededingers in de ontwerp-wedstrijd voor de wereldklasse-zwever. Volgens het tijdschrift van de SSA, Soaring, gaat het toestel toch in serie en wordt nu aangeboden tegen 12 995 USD af fabriek in Moskou.

ROLLADEN-SCHNEIDER

Er is nieuws te melden van deze bekende firma. De LS6-c is te leveren met opsteektippen die de spanwijdte vergroten tot 17,5 of 18 meter. De nieuwe naam is dan LS6-c 17,5 of LS6-c 18. Het glijgetal van deze 18 meter zwever zou ca. 50 zijn. Er is ook al een LS9, een prestatie zweefvliegtuig met uitklapbare propeller. De Rotax-motor van ca. 57 Pk is volgens het systeem Binder draaibaar in de romp bevestigd. Ook deze zwever heeft een spanwijdte van 18 meter. De cockpitafmeting is gelijk aan de LS4 en de vierdelige vleugel komt overeen met die van de LS6-c 18. Dit gemotoriseerde zweefvliegtuig zou ook geleverd worden als zuiver zweefvliegtuig.

GLASER-DIRKS

Men heeft een nieuwe naam laten bedenken voor de tweezitter DG-500 Elan via een prijsvraag. Uit een aanbod van 800 stuks werd de naam ORION gekozen, naar het bekende wintersterrenbeeld. De "Gordel van Orion" heeft drie sterren en hiermee symboliseert men de drie spanwijdten van deze DG-500 ELAN ORION.

SCHLEICHER

De ASW 24 voor de standaardklasse, waarvan er zo'n 300 stuks zijn gebouwd, heeft nu ook een B-versie. Deze werd ingrijpend verbeterd door nieuwe vleugeltips met winglets, een nog veiliger cockpit met nieuw kap-afwerpsysteem en meer ruimte, een nieuw onderstel en vereenvoudigd waterballast-systeem. Het glijgetal zou nu 43,7 bedragen bij 95 km/h voor een vlieggewicht van 320 kg (zonder water). De ballasttanks hebben een inhoud van 130 of 160 liter. Het maximale vlieggewicht bedraagt 500 kg. De ASW 24 B kost af fabriek 67 100 DEM plus BTW.

De nieuwe ASW 27 voor de Renklasse zal ook meedoen in Nieuw-Zeeland aan de WK95. Er gaan geruchten dat dit type ook in een 16 meter versie zal meevliegen.

AEROTECHNIK

De Vivat, de side-by-side motorzwever-versie van de LET Blanik, is nu ook verkrijgbaar met een stille 2-liter Limbachmotor van 80 Pk. Maximum snelheid 188 km/h, kruissnelheid 172 km/h, verbruik 14 liter/h. Voor de Benelux heeft Aerotech in Neerpelt de alleen-vertegenwoordiging. Het toestel kost zo'n 2,5 miljoen BEF

exclusief BTW en is na afspraak met Aerotech (tel. (011) 64 43 99) te bezichtigen en te vliegen bij Aéroclub Sanicole te Hechtel-Leopoldsburg.

DOKTOR FIBERGLAS

Het herstellingsbedrijf van Ursula Hänle (vroeger met haar echtgenoot aan het hoofd van de firma Glasflügel, en ontwerpster van de Salto) is verhuisd en heeft nu haar zetel bij Berlijn: Doktor Fiberglas, Haus Schwalbenwerder, D-14728 Strodehne.

TELWIS 2000

Na vele detailverbeteringen aan het prototype tijdens een volledig vliegseizoen is deze telemetrische snelheidsmeter voor de lierstart nu klaar

voor de seriebouw. Volgend jaar zou de productie starten. Voordeel van de TelWis 2000: de lierman krijgt optisch en akoestisch de luchtsnelheid van het zweefvliegtuig doorgeseind, zodat hij ogenblikkelijk kan reageren op windbuien e.d.

ALGEMEEN

Dat moderne zweefvliegtuigen niet onbrandbaar zijn, moest een Finse piloot ondervinden toen hij bij een buitenlanding met zijn LS 6 een hoogspanningslijn raakte. Er ontstond kortsluiting en de romp vatte vuur. Alvorens de ophaalploeg, die reeds ter plaatse was, de brand kon blussen, was de romp inclusief vleugelwortel praktisch volledig in vlammen opgegaan. De vlieger bleef gelukkig ongedeerd.

AC/SV

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Er is een nieuw Nederlandstalig luchtvaarttijdschrift op de markt: *Piloot en Vliegtuig*, William Dickens Tijdschriften B.V., postbus 10, NL-6040 AA Roermond. Tel. 00 31 4750 31544, fax 00 31 4750 31382. De periodiciteit lijkt nogal wisselvallig: het julinumnummer (nr 3) vond ik in september in mijn krantenwinkel, het nummer 4 (zonder vermelding van maand) lag begin november te koop.

Qua presentatie valt het blad best mee: een ruime 60 bladzijden op mooi geglansd papier, met tal van kleurenfoto's en een prettige lay-out. De redactie steekt niet onder stoelen of banken dat heel wat artikels vertaald zijn uit buitenlandse (voornamelijk Duitse) tijdschriften. Voor de minder taalbegaafde luchtvaart-enthousiast geen bezwaar, ja zelfs een voordeel, maar de

polyglot zal beter en sneller bediend zijn met het oorspronkelijke produkt.

Wat de inhoud betreft: het tijdschrift richt zich duidelijk meer tot de privé-motorvlieger, maar wijdt ook enkele bladzijden aan ULV en zweefvliegen. Opvallend is de belangrijke didactische inhoud. Zo bevat nr 4 niet minder dan 19 blz op 68 gewijd aan vluchtvoorbereiding, ongevalen-rapportering, stroomuitval, constant speed propeller, navigatiekaarten, landingstechnieken, taxiën met wind, instrumentnaderingsprocedure en tolvlucht. Met 14 blz advertenties (waarvan 7 interne: abonnement en postorderbedrijf) en 2 blz inhoudstabel blijft niet zoveel meer over voor actuele berichtgeving.

Wat zeker verbeteringsvatbaar lijkt, is de taalcorrectheid: de teksten krioelen van de d/t-fouten,

gebrekkige zinsconstructies, anglicismen, germanismen en twijfelachtige neologismen. Enkele grepen uit de zweefrubriek: al eens gehoord van boogflaps (welvingskleppen), afremflaps (remkleppen), dwarsroeren (rolroeren) of vortexgeneratoren (turbulatoren)? Of misschien hebben onze noorderburen deze nieuwe terminologie recent ontwikkeld? Maar dan is het hoog tijd dat de "Theorie van het Zweefvliegen" van de KNVvL aangepast wordt. Dat de ASH-26 E een vierdelige vleugel heeft (in het artikel is sprake van een "binnen-" en een "buitenvleugel" i.p.v. vleugelwortel en vleugeltip) en een vouwpropeller (i.p.v. een intrekbare -starre - propeller) is eveneens nieuw!

Deze fouten lijken te stammen uit een gebrekkige adaptatie van de oorspronkelijke Duitse tekst. Weet de vertaler wel iets af van zweefvliegtuigen? Sinds ik van Boekenvreter promoveerde tot hoofdredacteur (veel redacteur en weinig hoofd-) van het Ligablad heb ik natuurlijk ook de nodige schoonheidsfoutjes begaan, maar van een commercieel tijdschrift verwacht je toch een doorgedreven professionalisme, een goede beheersing van het vakgebied en een degelijke corrector!

Om even samen te vatten: een esthetisch aantrekkelijk tijdschrift, maar waar qua tekst aan vorm en inhoud nog ernstig te schaven valt. Het zou jammer zijn indien de redactie dit niet inzag, want Piloot en Vliegtuig vult ongetwijfeld een leemte op de Nederlandstalige markt.

Nu iets gans anders: Alain BLANCHARD was zonder twijfel de meest bekende en succesvolle zweefvlieger in de Pyreneeën. Toen hij in 1992 de dood vond op een onbewaakte overweg tijdens een van zijn vele zoektochten om nieuwe buitenlandingsplaatsen, was alles klaar voor de publikatie van zijn levenswerk: *Les Pyrénées en*

planeur, aérologie et technique du vol à voile. Dank zij de inzet van familie en vrienden verscheen het werk dit jaar bij Editions Odyssée, route de Lavaur, F-81304 Graulhet Cedex, Frankrijk. Het is verkrijgbaar via Aviasport, 59 avenue Aristide Briand, F-93190 Livry-Gargan, Frankrijk, tel. 00 33 1 43 02 10 64, fax 00 33 1 43 01 83 11, en kost dan 330 FRF + 35 FRF porto.

Het werk bevat drie delen. Het eerste bestudeert de Pyreneeën zelf (reliëf, fauna, flora, enz.) en de lokale meteorologie (invloed van de golf van Gascogne, van de Middellandse zee, van de Spaanse hoogvlakte, ...). Het tweede onderdeel behandelt de algemene kennis die een ervaren zweefvlieger nodig heeft om zich in de bergen te wagen: aërologie van de bergen, techniek van het bergvliegen, reglementering i.v.m. grensoverschrijdende vluchten, luchtruimstructuur. Het derde deel is een werkelijke gids voor het zweefvliegen in de Pyreneeën: buitenlandingsvelden, mogelijke vliegroutes door het massief (zowel met golf als met thermiek), handleiding voor de vluchtvoorbereiding (kaarten, meteo, radio, ...), nuttige adressen.

Als sluitstuk bevat het boek enkele "reisverhalen", o.a. een gedetailleerd verslag van Blanchards 1 000 km met een Marianne. Een lokroep voor elke rechtgeaarde zweefvlieger! In zijn nawoord waarschuwt de auteur echter duidelijk voor de gevaren van onvoorbereid en ondoordacht vliegen in een streek die elke fout genadeloos bestraft.

Dit boek is ongetwijfeld voor de Pyreneeën even belangrijk als von Kalkreuths *Segeln über den Alpen* het was voor die bergketen. Een absolute aanrader voor al wie enige interesse heeft voor bergvliegen in het algemeen, en in Zuidwest-Frankrijk in het bijzonder.

Stéphane Vander Veken

CLUBGESCHIEDENIS

DE GENTSE ZWEEFVLIEGSCHOOL G.Z.S.

Weinig Vlaamse zweefvliegclubs kunnen wellicht geschiedenis schrijven zoals de G.Z.S. Want al werd ze pas in 1978 opgericht, in 1984 al viel ze noodgedwongen op non-actief, toen de Luchthaven van Gent onder haar voeten werd weggehaald.

Maar laten we eerst terugkeren naar de prille "kinderjaren" van de G.Z.S. In maart 1978 namen enkele actieve zweefvliegers van de G.A.C. het initiatief om de slabakkende zweefvliegbedrijvigheid van die vereniging - welke in die periode de motorvliegerij van enkelen "subsidieerde" met de "inkomsten" uit het zweefvliegen - onder te brengen in een nieuwe club. Dat niet alle zweefvliegfanaten van de G.A.C. die operatie wilden steunen, was hun goed recht, maar leidde wel tot het naast elkaar bestaan van twee zweefvliegclubs op één vliegveld. Nu ja, zo zijn er in België wel meer gevallen, en dat is niet altijd alleen negatief.

De stichtende leden van de G.Z.S., die van meet af aan het statuut van V.Z.W. aannam, waren Dr. Jeroom Germis, Yves De Vriendt, en een handvol vennoot-leden, die door het inbrengen van een startkapitaal en met behulp van een fikse banklening de club in staat stelden, een splinternieuwe Twin-Astir aan te kopen. Een sympathisant, de exploitant van de motorvliegfirmas Omni-Flight, stelde bovendien een tweedehandse Blanik ter beschikking, en verhuurde de OO-FLZ, een Rallye 180, als sleepkist.

Met dat materieel werd onmiddellijk gestart en al tijdens het eerste seizoen telde de G.Z.S. ruim 40 vliegende leden. De sympathie voor de vereniging en de lobbying van Omni-Flight-baas A. Buyse brachten bovendien een even groot

aantal steunende leden aan. Zo kwamen de financiën bijeen om het eerste jaar zonder kleerscheuren en zelfs met veel succes door te komen.

Als clublokaal werd een zaaltje in het gebouw van Omni-Flight benut, een oplossing die ook deze firma ten goede kwam, want niet alleen nam op die manier het aantal consumpties van Omni-Flight toe, maar ook gingen verschillende zweefvliegers aan motorvliegen doen. De kring was dus voor beide partijen gesloten, "tot nut van 't algemeen".

Tijdens het eerste jaar stelde de Liga ook de Cirrus '75 ter beschikking van enkele meer gevorderde piloten van de G.Z.S. En tegen het einde van het jaar 1978 werd een IS 28 B2 aangekocht.

Het jaar 1979 begon met een vijftigtal leden en startte met wel en wee. Het "wee" was het verlies van de Blanik, gelukkig zonder blijvende letsels voor de piloot. Het "wel" was de komst van twee Jantars Standard 2, één voor 50 % clubbezit en een andere in privé-eigendom, zodat een Ka6 als overgangseenzitter voor de leden van de G.Z.S. beschikbaar werd.

In de paasvakantie van dat jaar werd een zeer geslaagd en door BLOSO gesteund kamp voor beginners georganiseerd. Het aantal leden nam voortdurend toe en hoewel er in feite steeds te weinig toestellen waren (wat zowat in alle clubs het geval is), werd het jaar afgesloten met een totaal van zowat 1 200 starts en met de aankoop van een nieuwe tweedehandse Blanik, de OO-ZRF.

In februari 1980 werden de activiteiten volop hervat met 3 tweezitters en twee solokisten. In 1979 al had de G.Z.S. een oude traditie op het vlieg-

veld van Gent in ere hersteld: de jaarlijkse zweefvliegwedstrijd "Beker van Vlaanderen", die telkens opnieuw een bemoedigend succes boekte.

Eind 1980 werd het sleeptoestel door de G.Z.S. aangekocht, en eind 1981 werd de inmiddels volledig in particuliere handen overgegangene Jantar door een club-eigen en voor beginners veel geschiktere Ka8b vervangen.

In de loop van die eerste jaren hadden verschillende leden - alleen of in mede-eigendom - een eigen toestel aangeschaft, zodat er naast de clubtoestellen op Gent ook 2 Jantars, een ASW 20, een Mini-Nimbus, een Mosquito, een Phoebus B, een ASW 19 en een Fournier RF3 "onder G.Z.S.-vlag" vlogen. Iedereen moest erkennen: de G.Z.S. had het in enkele jaren tijd helemaal "gemaakt".

Dat was, objectief gezien, een opmerkelijke prestatie, want niet alleen was de relatie met de G.A.C. niet bepaald optimaal te noemen, maar bovendien was het geen sinecure om op een officiële luchthaven, bestuurd en bediend door overheidspersoneel, aan zweefvliegen te doen. Vooral omdat verschillende "commandanten" van de luchthaven, en hun secondanten, van zweefvliegen nauwelijks enig begrip hadden. Zo werd op een prachtige cumulusdag zelfs zweefvliegverbod uitgevaardigd omdat de "big boss" van Vliegveld Gent had horen verluiden dat die Cu-bewolking gevaarlijk kon zijn - Cb of Cu was voor hem blijkbaar één pot nat! Daarenboven vormden zweefvliegtuigen in de ogen van die "bevoegde personen" een heuse bedreiging voor het motorverkeer, waren ze hinderlijk in de loods en vlogen ze tot kort vóór sunset, zodat de ambtenaren zelden op tijd (d.i. vroeger dan SS) naar huis konden vertrekken! Gelukkig waren niet al die mensen van hetzelfde slag, zodat sommigen onder hen gunstig in de herinnering achterbleven.

Buiten de reeds vermelde wedstrijden "Beker van Vlaanderen" werden enkele malen opleidingskampen georganiseerd, namen verschillende leden van de G.Z.S. deel aan wedstrijden in binnen- en buitenland, en waren ook vakantie stages in Frankrijk (Issoudun) en Duitsland (Meschede, Hahnweide) zeer in trek.

De G.Z.S. hield ook jaarlijks een zeer geslaagd carnavalsbal en voerde, zoals iedere club die zich respecteert, diverse activiteiten "om de kas te spijzen".

Nederlandse vliegersvrienden uit Axel kwamen in Gent hun sleepaantekening halen, en nodigden van hun kant "de Gentenaars" naar Axel uit om lierervaring op te doen. Toen het vliegveld van Amougies werd gesloten, kwamen verschillende privé-eigenaars "overgewaaid", waarvan enkelen tot het einde van Luchthaven Gent in 1984 zijn gebleven.

Want hoewel er al jaren (ruim 25 jaar!) sprake van was dat "Gent" weg moest, geloofde iedere gebruiker van dat schitterende plein nooit dat "het" ooit zou gebeuren. En toch... toen de stad Gent een burgemeester kreeg die de gronden voor Flanders' Expo (oorspronkelijk alleen bedoeld voor de beurs van Flanders' Technology) "nodig had", en de Belgische Staat bij de gratie van de minister van verkeer op de Regie der Luchtwegen een 15-tal personeelsleden kon besparen, werd in een minimum van tijd de beslissing genomen: per 1 mei 1984 werd "Gent" gesloten. Een actiecomité bestaande uit honderden gebruikers en sympathisanten van het "vliegveld" kreeg nog de toestemming om in afwachting van de afbraakwerken "onder eigen regie en verantwoordelijkheid" de vliegactiviteiten voort te zetten. Maar de sluiting was onherroepelijk, en tegen het voorjaar van 1985 was 't Sint-Denijsplein voorgoed dicht. In mei 1985 kwam de paus het openliggende terrein voor een

massaspektakel gebruiken en daarna gingen de bulldozers tekeer ... THE END.

De G.S.Z. had in haar zeven jaar activiteit een honderdtal zweefvliegers opgeleid, zowat 10 000 zweefuren en bijna even veel starts gerealiseerd, en zat met een flinke vloot club- en privé-toestellen die elders onderdak moesten zoeken... Om lopende schulden af te lossen diende ze haar materieel te gelde te maken. Zo kwamen er G.Z.S.-toestellen terecht in Wevelgem, Weelde, Keiheuvel en Axel, zelfs in

Marokko en Zuid-Afrika. Eens te meer "zond Vlaanderen zijn zonen uit".

Maar het goede ras van de G.Z.S. is nog niet uitgestorven. Want al vliegt misschien nog maar een kwart van de toenmalige leden van de Gentse Zweefvliegschool, uit hun midden sproten enkele actieve Ligaleden, onder wie de vroegere G.Z.S.-stichter en Ligavorzitter Dr. Germis, en nog enkele anderen die bij de lezers van ons Ligablad wel bekend zijn ... hoop ik.

Peter Mullaert

INTERNATIONAAL RENDEZ-VOUS EN INTERNATIONALE VGC-RALLY IN ENGELAND

Dit jaar organiseerde de Vintage Glider Club twee belangrijke meetings voor old-timer zweefvliegtuigen: het Internationale Rendez-vous van 30 juli t.e.m. 5 augustus in Dunstable en aansluitend van 6 t.e.m. 13 augustus de Internationale VGC-Rally te Lasham.

In Dunstable bevindt zich de oudste zweefvliegclub van Engeland (1930) en dito zweefvliegveld. Het terrein ligt ten noorden van Londen en heeft een unieke ligging aan de voet van een helling die overgaat in een soort plateau. Deze helling bood destijds goede mogelijkheden tot hellingvliegen en sandowstarts. Bij gunstige wind wordt trouwens nog steeds in de hellingstijgwind gevlogen door zwevers en parapentisten. Jammer genoeg was hiervoor de windrichting tijdens het Rendez-vous slechts gunstig gedurende 1 dag en de wind eigenlijk te zwak voor lange vluchten. Zelfs de lichtste old-timer zweefvliegtuigen waagden zich zelden aan de

hellingstijgwind. Over het algemeen was het trouwens maar matig zweefvliegweer: slechts de laatste twee dagen boden mogelijkheden tot lange vluchten, maar veel deelnemers waren toen reeds naar Lasham afgezakt in de hoop daar van beter weer te kunnen profiteren.

Het vliegveld van Dunstable zelf lijkt eerder op een grote golfplaat, d.w.z. de landingsbaan heeft precies in het midden een enorm dal, zodat je, wanneer je aan het ene uiteinde van het terrein staat, een landend vliegtuig helemaal in het dal ziet verdwijnen. De kunst bestaat er dus in om zeer kort aan de drempel van de landingsbaan te landen, zoniet staat je een zeer lange ophaalrit te wachten. Er wordt trouwens ook met signaalgevers gewerkt die teken geven aan de lierman of startploeg wanneer de piste in het midden vrij is van zwevers of niet. "If you can land here, you can land everywhere," zoals Ted Hull (lokale zweefvlieger en vermaard VGC-lid,



SYMPOSIUM

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

Aërodynamische ontwikkelingen bij prestatie-zweefvliegtuigen

- Welke eigenschappen hebben vleugelprofielen ?
Welke ontwikkelingen hebben zij doorgemaakt tijdens de afgelopen 30 jaar ?
Wat zijn de mogelijkheden tot verdere verbetering van de
profiel-prestaties ?
Wat zijn de eigenschappen van vleugelvormen, en hoe werken de
recent ontwikkelde winglets ?
Toelichting van de huidige ontwikkelingen op gebied van de
samenvoeging van een vleugel met een romp.

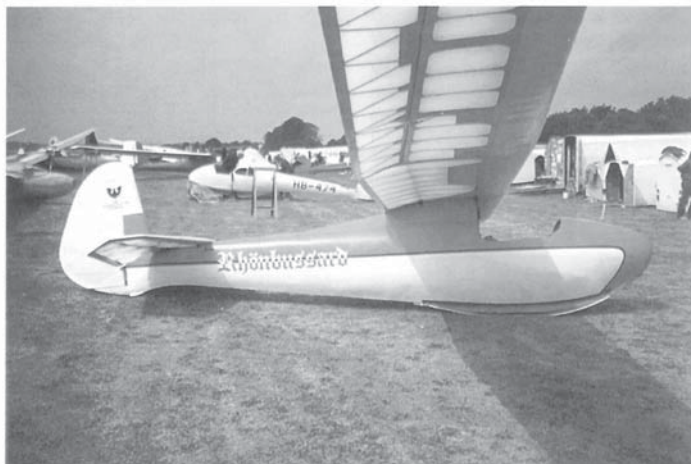
door

ir. L. M. M. Boermans

van de Faculteit der Lucht- en Ruimtevaarttechniek
Lage Snelheids Windtunnellaboratorium
T. U. Delft

Hierbij aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de
"Charron-wisselbekers 1994",
de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.

Alle leden zijn van harte welkom



VGC-Rally: een Rhönbussard (foto E. Terras)

ook eigenaar van een zeldzame Scud 3) be-
weerde.

Onder de meest opmerkelijke deelnemers no-
teerden we een zeldzame Harbinger, een Pools-
Canadese tweezitter waarvan er slechts 3 exem-
plaren gebouwd werden, een replica van de
Hütter 28, een Nederlandse Minimoa, een
Franse Nord 1300 en een lokale Slingsby T38
Grasshopper. Van "Les faucheurs de
Marguerites" waren Firmin Henrard met de
Rhönlerche OO-ZIE en Roland D'Huart met de
Scheibe Specht OO-ZCN present.

Zaterdag 6 augustus nodigde David Kahn,
mede-eigenaar van een DFS Weihe 50, ons uit
om zijn ophaalploeg te spelen. Hij zou proberen
om overland van Dunstable naar Lasham te vlie-
gen. Er was vrij veel bewolking en thermisch zag
het er niet bepaald denderend uit. Na anderhalf

uur liep er dan ook een telefoontje binnen dat
David was buitengeland op een "private estate",
en tevens kregen we een code om een elektrisch
hek te openen dat ons de toegang tot dit privé
landgoed zou verschaffen. Na enig zoekwerk
hadden we het terrein gevonden. En wat voor
een terrein! Eens het hek geopend reden we ge-
ruime tijd door wat best als een natuurgebied
kan omschreven worden, met aangelegde
paden, jachtpaviljoentjes, vijvers en bossen, om
uiteindelijk aan een privé cricket-terrein te belan-
den. En midden op dit cricket-terrein stond de
Weihe! Onmiddellijk werden we benaderd door
een lijfwacht met para-look en een Duitse scha-
per met muilband. Nochtans was de ontvangst
vriendelijk. Aanvankelijk wou men ons niet ver-
tellen wie de illustere eigenaar van het landgoed
dan wel was (security reasons !), wat ons deed
vermoeden dat het wel eens iemand van de

"royal family" kon zijn. Nadat David het vertrouwen van de huishoudster gewonnen had, verklaapte zij hem dat de eigenaar de befaamde Paul Getty was en dat hij jammer genoeg afwezig was, want hij zou wel gecharmeerd geweest zijn door het ongewone bezoek van een lieflijk uitziend old-timer zweefvliegtuig. David werd bij het vertrek zelfs uitgenodigd op de theevisite en om als toeschouwer een partijtje cricket bij te wonen! Van daaruit reden we met de Weihe naar Lasham, waar we laat arriveerden en bijgevolg de openings-airshow gemist hadden. Met behulp van de lichten van de auto moesten we trouwens onze tent nog opzetten.

De volgende morgen drong het pas tot ons door hoe groot het vliegveld en de zweefvliegclub van Lasham wel zijn. Deze bommenwerperbasis uit de Tweede Wereldoorlog heeft drie landingsbanen met gliderstrips ernaast. Er is een onderhoudscentrum voor commerciële jets van Danair gevestigd, zodat het zweefbedrijf soms kan stilgelegd worden om de Boeings te laten landen of opstijgen. De zweefvliegclub telt zo'n 1000 leden en is de thuisbasis van ongeveer 150 zweefvliegtuigen. Tel daar 80 tot 90 old-timers bij en dan weet je dat het er een vrij drukke bedoening was. Om deze vloot de lucht in te krijgen waren er zeven sleeptoestellen en vier tweetrommellieren beschikbaar. Ook in de lucht was het druk: tot meer dan 10 zwevers in één pomp was geen zeldzaamheid.

Er waren leuke nostalgische scènes te beleven toen de zwevers in piste getrokken werden door enkele vooroorlogse Engelse auto's, zoals de prachtige Lagonda van Mike Beach, om zich vervolgens door een oude Tiger Moth te laten opslepen. Fototoestellen en videocamera's van belangstellenden schoten talloze beelden. De opkomst voor de Rally was groot. Praktisch alle deelnemers van Dunstable waren ook hier aan-

wezig en tevens vele Engelsen die je zelden op het vasteland ziet vanwege de dure overtocht. Doch een verscheidenheid aan nationaliteiten kon je er tegen het lijf lopen. De Amerikanen brachten het oudste luchtwaardige zweefvliegtuig ter wereld mee: de Baker Mc Millen Cadet II (bouwjaar 1930). De Duitsers en Oostenrijkers waren van de partij met een reeks zwevers als de Oberlerchner Mûsger Mg 19 en Mg 23, Göppingen Gö 4 en Schweyer Kranich. De Nederlanders brachten naast de Minimoa ook een Slingsby T21 Sedbergh en Motor-Spatz mee. Ook een prachtig gerestaureerde Tsjechische Krajanek was aanwezig. De Engelsen pronkten met toestellen als de Schweyer Rhônspërber (het enige luchtwaardige exemplaar ter wereld), replica's van de allereerste Slingsby en een piepkleine Hütter Hü 17a, een Mü 13, een Fauvel AV 22, een Slingsby Petrel, een Gull 2 en een Eon Olympia. De Fransen hadden de legendarische Bréguet 904 "Ville d'Avrillé" meegebracht.

De steer te Lasham was iets onpersoonlijker dan in Dunstable omdat het een massalere happening was. Het leuke was om tal van bekendheden, waarover we veel gelezen hadden in VGC-News en artikels over het old-timergebeuren, in levende lijve te zien. Ook waren er gelegenheden te over om interessante contacten te leggen met buitenlanders i.v.m. restauratiehulp, onderdelen en informatie allerhande betreffende bepaalde zweefvliegtuigtypes. De Belgische bijdrage was beperkt tot de Rhônlerche van Firmin Henrard en de Specht van Roland D'Huart, maar naar alle waarschijnlijkheid zal de Rally volgend jaar in Duitsland plaatsvinden, zodat deelnemers van het vasteland een dure bootovertocht bespaard blijft. Hopelijk zullen dan de weergoden ons beter gezind zijn!

Jorn Hanssens

D-DAY HERDENKING

De Engelse zweefvliegers hebben tijdens de officiële herdenkingsplechtigheden van de landing in Normandië een passende hulde gebracht aan de vliegers van het Glider Pilot Regiment. Zij mochten namelijk het luchtvaartdéfilé openen: 18 combinaties sleper-zwever, 6 V-formaties in "line astern", passeerden de revue te Southsea Common, in aanwezigheid van het Britse vorstenpaar en alle prominenten, en voor een grote menigte toeschouwers.

De idee werd een jaar tevoren gelanceerd door Bob Pirie, en werd overal enthousiast bijgetreden. Het waren inderdaad zweefvlieglandings-troepen die de Normandië-slag inluiden door de inname van de beroemde "Pegasus-bridge", na een avontuurlijke sleep over het Kanaal en een landing in de pikdonkere nacht. Een hulde aan de mensen die dit realiseerden was dus zeker niet misplaatst.

Jammer genoeg zijn er geen vliegwaardige exemplaren van transportzwevers meer, en zelfs originele museumexemplaren zijn zo goed als onbestaande. Wel werd er een DFS 230 in Duitsland nagebouwd en tentoongesteld, en Amerikaanse enthousiasten werken aan een kopie van een Waco (Hadrian) CG-4A. De Britse zweefvliegers moesten dus genoegen nemen met een bonte verzameling moderne en oldtimer zweefvliegtuigen.

Om de zaak toch de nodige allure te geven werd er dus besloten tot een grootscheepse formatievlucht. Clubs werden aangesproken, contacten gelegd met het organisatiecomité van de herdenkingsplechtigheden, met de militairen, enz. Aangezien het niets mocht kosten, waren alle piloten vrijwilligers, bereid om hun deel van de financiële lasten te dragen.

Uiteindelijk bestond de formatie uit combinaties

uit Lasham, Portsmouth Naval, Southdown, RAFGSA Bicester, Bannerdown, Air Cadets, Army/Kestrel, London en Defence Research Agency. In totaal 36 luchtvaartuigen, plus een "menner"-vliegtuig om de formatie te leiden en vorm te geven, en een helikopter om foto's en video-opnames te maken van deze eenmalige gebeurtenis.

Er werden enkele trainingsvluchten gepland, eerst in deelformaties, dan met de ganse groep. Het slechte weer liet echter geen enkele vlucht van de volledige formatie toe. Op de grote dag stapten alle piloten, uitgerust met militaire zwemvesten (een deel van de vlucht ging op 400 m hoogte boven de zee), met enige onzekerheid in. Maar alles verliep perfect. "Enkel vliegen met de Red Arrows kan dit evenaren", aldus Andrew Fordice, copiloot in een Chipmunk-sleper.

Naast haar waarde als hulde aan de gevallen zweefvliegers van WO II heeft deze opvallende demonstratie zeker bijgedragen tot de betere bekendmaking van de zweefvliegsport, en heeft eens te meer bewezen dat zweefvliegers geen losbollen zijn, maar ook blij kunnen geven van tucht en discipline. Een video-opname van het gebeuren, door Terry Joint en Austin Brown van Airspace International magazine, zou beschikbaar moeten zijn via Centerline. (Tel. 00 44 489 57 10 00).

Een groep veteranen van het Glider Pilot Regiment heeft ook een 70 min. durende video samengesteld over de operaties waaraan zweefvliegtuigen deelnamen. De gebruikte toestellen worden hierbij in detail getoond. De inkomsten van de verkoop moeten dienen voor "airborne"-hulpacties. Deze videofilm is verkrijgbaar via Glider Pilot Regiment Film Project, COS, 65a King Street, Knutsford, WA16 6DX, Engeland, en kost £12.99 plus porto.

WERELDKLASSE-AKKOORD ONDERTEKEND

Tijdens een eenmalige plechtigheid werd op 27 september 1994 te Warschau het akkoord ondertekend tussen de FAI en de Technologische Universiteit van Warschau betreffende de vervaardiging en het gebruik van de wereldklasse eenheids-zwever PW-5. Dit akkoord betekent het officiële slot van de wereldklasse-ontwerp wedstrijd, die door de PW-5-ploeg van de Universiteit van Warschau werd gewonnen.

Er werden een aantal opmerkelijke clausules opgenomen in het akkoord. Zo verbindt de FAI zich tot het organiseren, gedurende 15 jaar, van competities op wereldniveau voor dit toestel. PZL Swidnik, de eerste producent van de PW-5, is verplicht de zwever, af fabriek, aan te bieden tegen een maximumprijs van 19 300 Zwitsers frank, ten minste tot maart 1996. Alle eventuele fabrikanten moeten de gedetailleerde technische richtlijnen van de FAI volgen.

Het gebruik van hetzelfde type op lange termijn, ongewijzigd, verzekert de vliegers dat hun investering in zo'n toestel hen zal toelaten langere tijd aan wedstrijden deel te nemen zonder risico op een "bewapeningswedloop". Voor de producenten schept het een aanzienlijke markt, zonder steeds verder olopende onderzoeks- en ont-

werpkosten. De winnende Poolse ploeg krijgt royalties vastgelegd door de FAI indien het type waar ook ter wereld onder licentie wordt gebouwd.

PZL Swidnik heeft aangeboden om gereedschap, mallen en componenten te vervaardigen voor andere constructeurs. Men verwacht dat het toestel in verscheidene landen in productie zal gaan.

De PW-5 wordt algemeen beschouwd als een wendbaar zwevertje, veilig en eenvoudig te vliegen ook door beginners, en zeer handelbaar aan de grond. Het Poolse team noemde het "Smyk", "Deugniet". Het biedt ruimte voor grote en kleine vliegers, en de prestaties zijn voldoende om interessante competities toe te laten, waarbij de kwaliteiten van de piloot en niet van het materieel de doorslag zullen geven. De DAeC-index is 94, d.i. 4 punten hoger dan de Ka-6E. Het moet dus ook een passend toestel zijn voor het behalen van de D, E en zelfs F brevetten.

Volgens PZL Swidnik is de fabriek in staat om 40 toestellen per jaar te bouwen. Het prijskaartje is thans 19 210 CHF. Er zou een verdeler komen voor de Benelux.

Kom op, wie wordt de eerste Belgische klant?

CLUBNIEUWS

KA-6 TREFFEN IN GILZE-RIJEN

Het moest kunnen. Ka-zessen van Nederland en Vlaanderen een dag samenbrengen. Het werd een dag waar liefde voor het eigen toestel en appreciatie voor de andere centraal stond. De Ka-6 is immers een toestel dat erg in trek is bij

de gewone recreatieve zweefvlieger, waar alles kan en niets moet. Voor een eerste treffen was de opkomst tamelijk groot te noemen: 19 Nederlandse zwevers en één Vlaams toestel, namelijk de OO-ZTM van Luc Uyttersprot en Benny Merchant van VZP, vliegend in Amougies.



Ka-6 treffen in Gilze-Rijen (foto J. Kieckens)

Aan het treffen was een Coupe d'élégance verbonden, waarin auteur jureerde. Het werd een moeilijke keuze aangezien bijna alle toestellen uitblonden door hun uitstekende technische staat en prachtig onderhoud. De Ka-6E PH-378 van Axel werd gekozen omdat de jury vond dat het werk, om een clubtoestel na een bijna total loss zelf terug te herstellen binnen de club, een bijzondere prestatie is.

Dit treffen is zeker voor herhaling vatbaar, maar dan hopelijk voor een gans weekend en met meer Vlaamse zwevers!

Johan Kieckens

EEN BEZOEK AAN DE TU DELFT

Op woensdag 26 oktober bracht een kleine delegatie van de Liga een bezoek aan de afdeling Lucht- en Ruimtevaarttechniek van de Technische Universiteit te Delft, meer bepaald aan het Lage Snelheids Windkanaal. Aanleiding was een uitnodiging van Ir. Loek Boermans, dé specialist inzake moderne laminaire profielen voor zweefvliegtuigen. Via Ad Kennes (KAC) werd met hem onderhandeld voor het geven van een voordracht op ons jaarlijkse symposium.

Eerst kregen we een beknopt overzicht van de recente evolutie van de zweefvlieg-aerodynamica. Vorderingen op het gebied van de vleugelprofielen, romp/vleugelovergang, staartvlakken, stoorstrips en turbulatoren werden op praktische en duidelijke wijze uitgelegd, aan de hand van talloze schetsen en schema's. Ir. Boermans bood ons ook een kijkje in de toekomst: nieuwe vleugelinplanting, afzuiging van de grenslaag, e.d. werden besproken.

Daarna kregen we een rondleiding door de diverse laboratoria: het gebouw is volledig gestructureerd rond het grote Lage Snelheids Windkanaal. In de "lege" ruimtes werden een reeks kleinere windkanalen ingeplant, met elk bijzondere eigenschappen die bepaalde specifieke metingen mogelijk maken. Het indrukwekkende is het aspect "geniale knutselwerk" van vele installaties, die lopend aangepast worden aan de huidige stand van de techniek (laser, extra gevoelige infraroodcamera's, computersturing...).

In de controlekamer van het grote windkanaal kregen we een kleine demonstratie: een nieuw zweefvliegprofiel was in de testfase, aangesloten op een reeks van 200 vloeistofmanometers die het drukverloop boven, onder en achter de vleugel weergeven. Op aanvraag werd het profiel geleidelijk in de overtrokken toestand gedraaid, zodat we eens duidelijk konden zien wat er zich echt rond de vleugel afspeelt in zo'n situatie.

Tot slot kregen we ook het windkanaalmodel te zien van het (voorlopig) ideale zweefvliegtuig volgens Boermans. Opvallend is hierbij de meeuwevleugel die volgt uit de optimale inplan-

ting van de vleugel op de romp. Hoewel het model nog niet werd uitgetest, wordt er reeds een prototype gebouwd bij Streifeneder. Deze beschikt namelijk over de volautomatische computergestuurde freesmachines die het mogelijk maken een mal te vervaardigen voor zo'n ingewikkelde vorm.

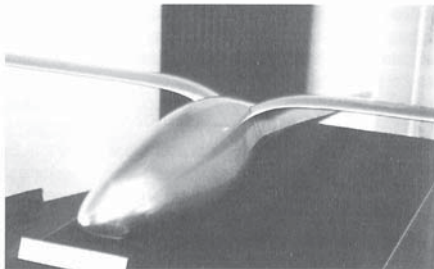
Voor alle deelnemers was dit bezoek beslist de moeite waard. Loek Boermans wist zijn vakgebied, dat voor velen misschien saai overkomt, op een levendige en boeiende wijze aan onze groep "bijna-leyen" open te stellen. Zijn voordracht op 4 februari te Oostmalle is dus zeker een aanrader.

ZWEEFVLIEGEN IN SAUERLAND

Kortrijk Flying Club is reeds jaren verbreederd met de Duitse club LSV Meschede. Meschede is een stadje gelegen in Hochsauerland, aan de Hennesee, zo'n 30 km ten zuiden van Soest. Het vliegveld ligt op 430 m AMSL, beschikt over een asfaltbaan, is op weekends vrij toegankelijk en in de week PPR.

LSV Meschede is zeer actief wat verbrederingen betreft: ook met de Deense club van Hammer (bij Vejle) en de (ex-)Oostduitse club van Pirna (bij Dresden) werden er nauwe banden gelegd. Enkele jaren geleden ontstond dan ook het plan om een vriendschappelijke wedstrijd tussen de vier clubs te organiseren; elk jaar zou een andere vereniging hiervoor instaan.

Dit jaar was Meschede aan de beurt. Nu is Sauerland niet onmiddellijk gekend als een zonnige streek, en vele KFC-leden, afgeschrikt door vorige (natte) ervaringen, lieten verstek gaan. Uiteindelijk waren er toch twee vrijwilligers:



T.U. Delft: het zweefvliegtuig van de toekomst? (foto S. Vander Veken)

Pierre Gaudeus met zijn Speed Astir, en ik met de LS3a OO-ZBQ van de Liga.

De aankomst was weinig aanmoedigend: een heus tropisch onweer was boven Sauerland losgebarsten. Op bepaalde plaatsen verdween de weg onder 15 cm water. Aangekomen op het vliegveld bleek de elektriciteit uitgevallen... Maar natuurlijk was de ontvangst buitengewoon hartelijk. Ik was enkele dagen op voorhand aangekomen, om de streek vanuit de lucht een beetje te verkennen, maar daar kwam weinig van in huis: ook de volgende dagen lieten geen overlandvluchten toe.

Nu waren hier sedert een week een twintigtal ploegen aanwezig voor een regionale wedstrijd: het Sauerland Wettbewerb. Er waren 5 resp. 6 geldige dagen geweest, naargelang de klasse. Het weer dwong nu tot een vervangprogramma: zo konden wij een hypermoderne brouwerij bezoeken, met aansluitend proeven à volonté en terugreis per bus om problemen te voorkomen.

Op een vliegbare dag met slecht zicht en laag plafond kreeg wie het wenste de gelegenheid een vluchtje te maken met de splinternieuwe Duo-Discus van een deelnemende club. Zeker de moeite waard! Hoewel net niet zo wendbaar

als een moderne éénzitter, is de Duo-Discus bijzonder prettig te vliegen: lichte besturing, goed afgestemde richtings- en rolroeren, ergonomie en comfort uitstekend, en prestaties die hem reeds de bijnaam "Janus-killer" hebben opgeleverd.

De laatste dag van het Sauerland Wettbewerf ging het dan opnieuw beter, en er kwam voor kunststof- en clubklasse nog een geldige proef bij. Na het afvliegen van de deelnemers kon ik dan mijn enige overland-trainingvlucht uitvoeren. Meteen was duidelijk dat zonder GPS een goede navigatietechniek onontbeerlijk zou zijn: een echte wirwar van bergen (hoogste punt: Kahler Asten bij Winterberg, 841 m) en stuwmeren.

Op zondag 10 juli ging dan de verbroederingswedstrijd van start, waarbij gebruik gemaakt werd van de computer, software en keerpuntbestand van de regionale competitie. De eerste dag was de meteo bijzonder gunstig, maar werd er toch besloten tot een bescheiden proef van 210 km voor de kunststofklasse, om de gasten de gelegenheid te geven zich in te vliegen. De houtklasse moest trouwens dezelfde proef afleggen, want dat waren lokale piloten die ook de vorige dagen hadden meegevlogen!

De volgende dag voorzag de meteo blauwe thermiek, en een FAI-driehoek van 146 km werd uitgeschreven voor beide klassen. Toen toonde Sauerland zich op zijn mooist: we kregen toch nog 3/8 cumulus, hetgeen hogere gemiddelde snelheden toeliet. Jörg Kirtz (Meschede) op ASK 21 besloot de proef een tweede maal te vliegen en verbeterde zijn omlooptijd gevoelig. Andere piloten namen genoeg met toerismevluchten. Zo kon ik de kazerne Kanaal van Wessem te Soest, waar ik in 83/84 gelegerd was, eens vanuit de lucht gaan bekijken.

Op 12 juli werd het menens: zelfde voorspelling als gisteren, dus een 308 km FAI-driehoek voor

de kunststof en een 216 km voor de houtklasse. Maar vandaag bleef het veel langer blauw en stond er een sterke wind. Op 15 km van de start moest ik op kamhoogte vechten om boven te blijven. Geen vario nodig: de zendmast op de nabije bergtop gaf zeer duidelijk aan of ik steeg of daalde. Eindelijk dan toch weer op veilige hoogte gekomen, maar ondertussen was ik ingehaald door een groepje van 4 toestellen. Het eerste been, tegen de wind in, vlogen wij dan samen verder.

Op het tweede been verschenen cumulussen, en de groep verspreide zich. Het tweede keerpunt lag nabij de Rijn: een prachtig uitzicht vanop 1800 m! Dan ging het opnieuw bergopwaarts, terwijl de thermiek zwakker werd. Nog een paar bellen, en ja hoor, Meschede lag binnen vliegbereik! Een mooie proef voor de kunststoftoestellen. De houtklasse daarentegen maakte geen kans tegen de harde wind, en landde eenstemmig buiten. Daarbij kwam een ASK 13 toevallig (?) terecht op het terrein van een bevriende modelvliegclub. De bar aldaar kende een drukke avond!

Ook 13 juli bracht als voorspelling: blauw. Er werd na de vermoeiende 3de proef een verpazing voorzien: 198 km voor kunststof, 116 km voor hout. De dag scheen goed te beginnen, maar snel begonnen de bellen te verzwakken en zeldzaam te worden. Hoog blijven dus, hetgeen de gemiddelde snelheid gevoelig deed dalen. De vroegstarters hadden vandaag de beste keuze gedaan.

Op deze dag had Jürgen Alliger (Meschede) jammer genoeg pech bij een buitenlanding: hij had niet gemerkt dat de wind bijna 180° was gedraaid, maakte een rugwindlanding, kwam te lang en moest een grondzwaai inleiden om prikeldraad te vermijden. Resultaat: de staartstlof en het kielvlak van zijn oldtimer Zlin 25/4 (de

enige luchtwaardige van dit type) werden afgedraaid. Gelukkig valt de schade wel te herstellen, maar "Hagar", de piloot, heeft wijselijk besloten in de toekomst geen wedstrijden meer te vliegen met dit unieke toestel.

Na vier dagen keihard vliegen in snikheet weer kwam er verpozing: op 14 juli barstten opnieuw hevige onweders los. En 15 juli bracht ook geen vliegbaar weer. Daar onze Deense vrienden de volgende dag reeds huiswaarts moesten, werd de wedstrijd afgesloten, en na de "Siegererhung" volgde een uitbundig afscheidsfeest.

Eén ding staat voor me vast: wat de andere KFC-leden ook zeggen, Sauerland kan verduiveld goed zweefweer brengen! Regendagen vindt men trouwens overal (ook in centraal Spanje, dat weet ik uit ondervinding)! De clubs zijn er gastvrij, je wordt er niet financieel leeggemolken, en de streek is navigatorisch en zweeftechnisch interessant. En... na een tijdje wennen mag het bier er ook nog wezen!

Stéphane

ACTIE "PRO LUFTFAHRT"

De Duitse Aëroclub en AOPA Germany hebben samen met een aantal luchtvaartbladen en luchtvaartgebonden verenigingen een grote campagne gelanceerd onder de slogan: "Pro Luftfahrt".

Naast affiches en folders waarin het belang en het nut van de algemene luchtvaart voor de hedendaagse maatschappij worden toegelicht, is er ook een petitie in omloop gebracht, waarin de ondertekenaars hun steun aan het luchtvaartgebeuren kenbaar maken.

De Duitse clubs worden aangespoord om deze petitie te laten tekenen niet alleen door hun leden en familie, maar tevens door burens en kennissen, en last but not least door hun toevallige

vlieggasten. Ook de bedrijven die eender welke vorm van luchtarbeid uitoefenen, zijn bij die actie betrokken.

HANDHELD RADIO'S

Volgende toestellen zijn in België goedgekeurd voor gebruik als grondpost of aan boord van zweefvliegtuigen, ballons, ULV's, delta's e.d.: King KX99; Narco HT-800, HT-830, HT-870; ICOM IC-A2, IC-A20, IC-A20 Mk 2; STS AV-7600, AV-7600-VOR; AOR TR-720; Terra TPX-720.

Het ongeoorloofd gebruik, zowel voor ontvangen als voor zenden, kan bestraft worden met een boete tot 1 000 000 BEF, en met een gevangenisstraf van 1 jaar effectief.

De bezitsvergunning voor een dergelijk toestel kan men bekomen bij het IBPT, TBR-toren, Emile Jacquemainlaan 166, 1210 Brussel, mits afgave van een fiscale zegel van 200 BEF.

Daarnaast dient men ook in het bezit te zijn van een beperkte vergunning en certificaat (luchtvaart) van radiotelefonist voor mobiele stations, zelfs voor het gebruik van het toestel als grondstation.

Overgenomen uit La Conquête de l'Air, André Dillien

LILIENTHAL MEDAILLE

Voor 1993 heeft de IGC van de FAI haar hoogste onderscheiding, de Lilienthal medaille, verleend aan Bernald S. Smith. Deze hielp als president van de Soaring Society of America bij de organisatie van de WK 1970, was achtereenvolgens plaatsvervanger, afgevaardigde en vice-president van de IGC, diende als assistent directeur bij de WK 1983 en directeur bij de WK 1991, en

was een voorvechter van het gebruik van GPS-toepassingen in de sportvliegerij.

In reportages over de diverse WK's of Amerikaanse competities viel Bernald S. Smith echter steeds op... door zijn cow-boy-outfit! Kortom, een personage!

GEZIEN IN TSJECHIË

Tijdens mijn laatste verblijf in Tsjechië (juli 94) had ik de gelegenheid om een zeer speciaal luchtvaartbedrijfje te leren kennen. "H & H" is een familiebedrijfje dat een vijftiental hooggekwalificeerde modelbouwers tewerkstelt. Men bouwt er modellen van zweef-, sport- en verkeersvliegtuigen.

"H & H" staat voor de gebroeders Hodan. Hun produkt is zeer gedetailleerd en zeer fijn afgewerkt, zelfs de boorddocumenten en instrumenten zijn herkenbaar in de cockpit. Men kan zo'n schaalmodel aan de hand van opgestuurde foto's laten afwerken. Zeer geliefd bij mensen die hun privé-toestel op het kantoor of thuis op de schouw willen plaatsen.

"H & H" is leverancier van DG, voor wie zij de ganse gamma van DG-100 tot DG-800 bouwen. Zij leveren ook modellen voor showrooms en winkels van luchtvaartmaatschappijen. De meeste zweefvliegmodellen zijn op schaal 1:25 en gebouwd uit GVK. Van Minimoa en Grunau Baby over Discus, Nimbus, Janus, DG, Ka-2b, ASK-13 tot ASH-25. Motorvliegtuigen van Piper Cub, Morane, Cessna 172, Bonanza, Robin tot



Enkele modellen van H&H (foto J. Kieckens)

Glasair. Prijzen zijn van 274 DEM tot 320 DEM van éénzitter tot tweezitter.

Informatie is te bekomen bij:

H & H

Borivojova 57

Praha 3

CZ-13000

Tsjechische Republiek

Eveneens gezien tijdens mijn verblijf: het eerste serietoestel L33 Solo.

Johan Kieckens



De L33 Solo (foto J. Kieckens)

WEDSTRIJDNIEUWS

VICTOR BOIN BEKER 1994

De proef voor de Victor Boin beker 1994, uitgeschreven in de renklasse, werd op 11 juni 1994 gevlogen te Keiheuvel. Het werd een driehoek FAI over 253 km: EBKH - Kamp Lintfort - Nijmegen klaverblad - EBKH.

Rangschikking:

01	Van Bree Max	Eindhoven	55,2 km/h	698,30 ptn
02	Zwaga Ben	Eindhoven	55,7 km/h	676,64 ptn
03	Huybreckx Eddy	ACK	55,2 km/h	674,04 ptn
04	Smit Martin	Eindhoven	207 km	487,69 ptn
05	Kerckhofs Anton	Eindhoven	165 km	411,16 ptn
06	Stouffs Patrick	GLUB	165 km	388,74 ptn
07	Daerns Jef	ACK	155 km	386,24 ptn
07	Schmelzer Bert	LS Viersen	155 km	386,24 ptn
09	Timmerman Vital	Zwartberg	105 km	242,96 ptn
10	Kennes Ad	Weelde	090 km	220,04 ptn
11	Bongaerts Eric	ACK	029 km	068,32 ptn
12	Emsens Claude	ACK	000 km	000,00 ptn
12	Janssens Paul	ACK	000 km	000,00 ptn
12	Krutzig Hartmut	LS Viersen	000 km	000,00 ptn
12	Sas Jan	ACK	000 km	000,00 ptn

10^{DE} INTERNATIONALE WEDSTRIJD A.C.K. 6 DE BENELUX- WEDSTRIJD A.C.K. VAN 6 T/M 13 AUGUSTUS 1994

Deze jaarlijkse en reeds voor de 10de maal georganiseerde wedstrijd kon zich verheugen op een goed gestoffeerd deelnemersveld, en dit als laatste Belgische wedstrijd van het vliegseizoen. De sfeer van de wedstrijd wordt gekenmerkt als volgt: "correct, soepel en gezellig". De deelnemende piloten moeten geen hoge inschrijvingsgelden betalen zoals in het buitenland. Dagelijks vinden zij een kleine attentie van de sponsors in de briefingzaal. Dit uit zich ook in een steeds groter aantal terugkerende deelnemers.

De wedstrijd-organisatie kon 41 deelnemers verwelkomen, waarvan 24 in de Standaard- en 17 in

de Renklasse. Het grootste aantal deelnemers zijn Nederlanders en steeds dezelfde Vlaamse Belgen. In tegenstelling met vorig jaar waren de weergoden ons gunstig gestemd. Niet minder dan 6 vliegdagen werden genoteerd, in 1993 slechts 3. Globaal werd meer dan 40 000 km overland gevlogen, de hoogste gemiddelde snelheid in de Renklasse was 109 km/h en in de Standaard 98 km/h. Alle buitenlandelingen verliepen probleemloos, er waren geen problemen met grondeigenaars.

Wedstrijddag 1 (6/8)

Bij de briefing verwelkomde de voorzitter en tevens wedstrijdleider de aanwezigen. De piloten kregen dan de nodige informatie omtrent de wedstrijd alsook de luchtvaartreglementeringen en de afspraken die gemaakt waren met de vliegbasis Kleine Brogel en Belga Radar te Semmerzake, met de vraag deze strikt na te leven. Ondanks een mistig en grijs begin, klaarde het in de namiddag op en werd het vliegbaar. De renklasse kreeg een driehoek van 161 km: Beringe-kanaal, Tilburg, EBKH, en de Standaard een driehoek van 153 km: Asten afit, Chaam kerk, EBKH, voor de vleugels geschoven.

Wedstrijddag 2 (7/8)

De weather-forecast en de proeven waren optimistisch, het weer zelf echter niet. De Renklasse kreeg een driehoek van 224 km met als keerpunten: Valburg, Meer, EBKH. De Standaardklasse moest, omwille van het late vertrek, een alternatieve proef van 162 km vliegen met als keerpunten: Aarle-Rixtel, Breda, EBKH.

Wedstrijddag 3 (8/8), Emsens-dag

Deze dag is een traditie geworden op Keiheuvel. De heer Emsens, ondervoorzitter van ACK, sponsort deze dag. De eerste drie van elke

klasse hebben de mogelijkheid het volledige of een gedeelte van hun inschrijvingsgeld terug te verdienen. De wedstrijdleiding tracht dan steeds ook iets extra aan deze dag te doen, de piloten echter ook. De voorspellingen waren positief en de deelnemers zouden een GO krijgen van 297 km. De start zou tijdig gegeven worden, het was wachten geblazen. De cumuli hingen in het noorden maar kwamen niet tot Keiheuvel. Gezien het late uur, in vliegtermen, werd dan een alternatieve proef gegeven. Beide klassen kregen een GO van 226 km met als keerpunten : Venlo, Arendonk, Meer, EBKH. Omwille van het late vertrek had de renklasse, als tweede vertrokken, betere vliegcondities dan de Standaardklasse.

Wedstrijddag 4 (9/8)

De dag kondigde zich veelbelovend aan; blauwe lucht met hier en daar cumuli, die beter werden in de loop van de dag. Iedereen, zowel de wedstrijdleiding als de deelnemers, was in een opberbest humeur. Bijna alle deelnemers voltooiden de proef. Alle deelnemers waren tevreden over hun vlucht, zelfs de buitenlanders op Keiheuvel. De proef: Renklasse GO 263 km met keerpunten Kamp-Lintfort, Dessel, Hilvarenbeek, EBKH; Standaardklasse GO 233 km met keerpunten Geldern, Dessel, Hilvarenbeek, EBKH.

Wedstrijddag 5 (10/8)

Een lokaal onweer zorgde voor een onrustige nacht en afkoeling in de ochtend. Niettegenstaande de pogingen van de zon om in de bewolking vensters te creëren, mislukte ze in haar opzet. Onze meteo-man wist zelf niet goed uit welke richting de wind nu eigenlijk waaide. Ondanks de ongunstige voorspelling werd er toch een opdracht gegeven. De toestellen werden opgebouwd en in piste gezet. De start werd telkens uitgesteld en uiteindelijk toch afgelast.

Wedstrijddag 6 (11/8)

De weersverwachtingen voor deze dag waren redelijk goed. In de bewolking zou een venster komen, Het gordijn zou echter sluiten in de late namiddag. Desondanks waren er vroeg cumuli en dit bleef zo de ganse dag. De wedstrijdleiding besliste om een zodanige proef op te geven, dat bij een eventuele buitenlanding de reis niet te ver zou zijn. Er werd vroeg gestart. Praktisch iedereen kwam rond en de buitenlanders hadden slechts kleine afstanden af te leggen. De Renklasse had als proef een driehoek van 183 km met als keerpunten Sint Lenaarts, Beringe, EBKH, en de Standaardklasse een driehoek van 157 km met keerpunten Sint Lenaarts, Nederweert, EBKH. De jaarlijkse barbecue op donderdagavond kon tijdig beginnen en duurde tot...

Wedstrijddag 7 (12/8)

EEN DAGJE LEKKER LUIEREN !!!!!

Iedereen kon, indien hij het wenste, gaan zwemen tegen een democratische prijs in het nieuw geopende vakantiepark "Sunparcs" te Mol. De wedstrijdleiding kon zijn achterstallig werk inhalen.

Wedstrijddag 8 (13/8)

Een grijze hemel veranderde al snel in een waaier van cumuli, zo ver als het oog reikte. Om de feestelijkheden van de avond niet in het gedrang te brengen, werd een niet al te grote proef opgegeven. Tevredenheid alom, dat men in deze Beneluxwedstrijd nog een zesde dag vliegen kon. De proef werd snel gerond; slechts enkelen moesten buitenlanden. De proef: Renklasse driehoek van 188 km met keerpunten 's Hertogenbosch, Venlo, EBKH, Standaardklasse driehoek van 165 km met keerpunten 's Hertogenbosch, Beringe, EBKH.

Met een gezellige avond voor de boeg: prijsuitreiking, een dansje, een pintje en nakeuvelen over de wedstrijd, kon men weer terugblikken op

een geslaagd weekje Keiheuvel.

Tot 1995, nl. van 5 tot en met 12 augustus!

Jan Hannes, ACK.

EINDKLASSEMENT RENKLASSE

<i>NAAM</i>	<i>PUNTEN</i>
01 HENRY ROMEYN	3229,31
02 SMIT MARTIN	3114,70
03 KUYPERS FERDI	2968,04
04 HUYBRECKX M. & HUYBR.	2836,23
05 VAN DER LINDEN H.L.	2725,03
06 RITSMAN JAN	2575,44
07 TAEYMANS STAN	2559,90
08 KWANT GER	2535,30
09 JOOST WOLFF	2505,26
10 LEMMENS JOHAN	379,26
11 PETER KAASJAGER	2095,27
12 WOUTENBERG & IJSEND	1696,14
13 WAUTERS F. & SCHEPER	1483,17
14 KLEINTJES & KNISPEL	1452,59
15 GOVAERTS & DE KOCK	275,80
16 BONGAERTS ERIC	0826,18
17 GROENEWEGEN HARRY	0687,31
18 KETELLAPPER WIEGER	0000,00

EINDKLASSEMENT STANDAARDKLASSE

<i>NAAM</i>	<i>PUNTEN</i>
01 KOSTER NICO	2731,54
02 VAN DINGENEN PAUL	2670,81
03 DAEMS JEF	2604,07
04 GLOPPER HAN	2599,99
05 DE CONINCK EDDY	2442,59
06 BOONSTRA HERMAN	2421,42
07 KONINGS MISCHA	2340,54
08 DE WACHTER EMIEL	2264,94
09 GEUENS NAND	2168,39
10 REITSMA TJEERD	2093,28
11 MENSING W. & MENSING	2051,94
12 BRAND R. & KROON G.J.	1828,51
13 DE BOER ERIC	1802,30
14 VAN EENAEME FRANK	1774,67
15 GEENEN WALTER	1761,19
16 KIMPE MANU	1653,14
17 VAN STRATUM JAC	1529,90
18 VAN CAMP LUC	1525,76
19 VERSTREKEN VICO	1454,16
20 DEKONINCK JOZEF	1346,74
21 SEYFERT F.	1196,96
22 VERMEULEN CDA	108,70

23	VAN BAELEN LOUIS	0870,63
24	LENDERS DANNY	0000,00

EUROPESE KAMPIOENSCHAPPEN RIETI 1994

Drie Europese kampioenen ex aequo in de standaardklasse! Zo iets was nog nooit voorgevallen! De drie Duitsers Peter Fischer, Reinhard Schramme en Erwin Ziegler slaagden er in, na de hele wedstrijd als een gesloten team te hebben gevlogen, op de laatste dag de paar puntjes die hen onderscheidden weg te cijferen door een berekende, gedifferentieerde start en een perfect gesynchroniseerde eindaanvlucht.

Na het Franse dubbelsucces bij de laatste WK, dat eerder toevallig scheen, en deze laatste uitslag, lijkt het er nu op dat de IGC de regels zal moeten aanpassen om herhaling van dergelijke absurde situaties te vermijden. Wat bleek inderdaad? Het grootste probleem voor het Duitse team was, dat hun computer door een ander afrondingssysteem resultaten gaf die lichtjes afwaken van die van de wedstrijdleiding. Zij waren dus niet zeker dat hun op de tweede nauwkeurig berekende afvlucht de gewenste gelijkheid van punten zou realiseren. Of zo'n rekenwerk nog sport is?

In de andere klassen waren de resultaten "normaal" te noemen. Goud ging in de renklasse naar de Italiaan Stefano Ghiorzo, zilver naar de Duitser Werner Meuser, brons naar de Nederlander Ronald Termaat. De kampioen in de open klasse werd Bruno Gantenbrink, gevolgd door de Deen Jan Walther Andersen en de Duitser Markus Heller.

Rieti is bekend voor zijn uitstekende weersituatie, maar dit jaar leed het Europees kampioenschap onder een minder gunstige meteo: regen-

buien en onweer dwongen de piloten tot vaak belangrijke omwegen. Meerdere eindaanvluchten vonden plaats onmiddellijk na het voorbijtrekken van een bui, zodat de zwevers een "waterlanding" moesten maken op het vliegveld! Toch lagen de gemiddelde snelheden van de dagwinnaars meestal tussen de 110 en de 130 km/h, en slechts één maal beneden de 100 km/h. De grootste proeven waren 624 km in de open klasse, 563 km in de renklasse en 507 km in de standaardklasse.

Opvallend de duidelijke overheersing van Schemmp-Hirth toestellen bij de overwinnaars in alle klassen. Een passende hulde aan de enkele dagen later verongelukte Klaus Holighaus.

STANDAARDKLASSE

01	Peter Fischer	D	Discus	9358
01	Reinhard Schramme	D	Discus a	9358
01	Erwin Ziegler	D	LS8	9358
04	Leonardo Brigliadori	I	Discus	9092
05	Jean-Claude Lopitiaux	F	ASW 24B	9026
33	Jose Jaime	B	Discus	6248

RENKLASSE

01	Stefano Ghorzo	I	Ventus 2	8552
02	Werner Meuser	D	Ventus 2a	8424
03	Ronald Termaat	NL	DG-800S	8173
04	Gilles Navas	F	LS6-b	8076
05	Milos Dedera	CZ	Ventus c	8048
29	Patrick Stouffs	B	LS6-c	5601

OPEN KLASSE

01	Bruno Gantenbrink	D	Nimbus 4	8623
02	Jan W. Andersen	DK	Nimbus 4T	8540
03	Markus Heller	D	ASH 25	8492
04	Gérard Lherm	F	Nimbus 4	8420
05	Gerrit Kurstjens	NL	Nimbus 4	8340
09	Paul Bourgard	B	Nimbus 3	8180

EUROPESE KAMPIOENSCHAPPEN KUNSTZWEFVLIEGEN 1994

Deze wedstrijd werd gehouden te Rieti (Italië) van 23 augustus tot 3 september. Van de 29

deelnemers startten er 17 op Swift en 8 op de tweezitter Fox. Deze is ondertussen in vier exemplaren gebouwd. De nieuwe toestellen beschikken over een vergrote cockpit t.o.v. het prototype, zodat ook aan grotere piloten voldoende plaats geboden wordt. Verder vlogen drie concurrenten op Pilatus B4 en één enkeling op Lo 100. Salto, Celstar, Mü 28, SH2H waren er niet meer bij, en de SZD-59 was evenmin vertegenwoordigd.

Zoals gewoonlijk werd het eerst en vooral een Pools festival, en Jerzy Makula sleepte alle gouden medailles in de wacht: bekend opgelegd, onbekend opgelegd en vrij programma, en uiteraard overall kampioen. In de ploegenrangschikking gaan de Polen de Fransen en Oostenrijkers vooraf.

Met de beschikbaarheid van moderne toestellen stijgt het niveau van de internationale competities zienderogen, en de onderlinge verschillen worden kleiner. Op het gebied van het jureren werd wel enige kritiek geuit. Een betere opleiding van de scheidsrechters lijkt hier wenselijk. Daarvoor zijn echter meer competities nodig, want... oefening baart kunst!

ALGEMENE RANGSCHIKKING

01	Makula	PL	Fox	13278
02	Tomkowicz	PL	Swift	12998
03	Kopff	A	Swift	12865
04	Serres	F	Swift	12711
05	Fuss	D	Lo 100	12707
06	Hernik	PL	Fox	12588
07	Katona	F	Swift	12410
08	Poll	A	Swift	12300
09	Filipini	I	Fox	12248
10	Albertini	F	Swift	12094

RANGSCHIKKING PER PROGRAMMA

Gekend opgelegd 1+2	Vrij 1+2+3	Onbekend 1+2
01 Makula	01 Makula	01 Makula
02 Tomkowicz	02 Hernik	02 Katona
03 Kopff	03 Kopff	03 Tomkowicz

HET ADRES VOOR UW P.Z.L.-TOESTELLEN

S.Z.D. - 51-2 JUNIOR

Overgangstrainer. Glijhoek 1:35
Met Tost neus-en zwaartepunthaak
Zonder instrumenten.USD 23.200,-

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

Standaardklasse. Glijhoek 1:40
Met Tost neushaak
Zonder instrumenten.USD 24.300,-

S.Z.D. - 55-1

High-performance standaardkl. 1:44
Leeggew. 210 kg. Waterbal. 190 l
Zonder instrumenten.USD 33.760,-

S.Z.D. - 50-3 PUCHACZ

G.V.K.-lestoestel. Glijhoek 1:30
Met Tost neus-en zwaartepunthaak
Zonder instrumenten.USD 35.600,-

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. USD 25.600,-

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 USD 49.900,-

HET ADRES VOOR UW SUPPORTS

GEGARANDEERD HET GOEDKOOPT

P.Z.L.-INSTRUMENTEN

-Documentatie op aanvraag

WINTER

-Instrumenten
-Barografen

FILSER ELECTRONIC

-LX-400 GPS
-LX-4000 GPS/flightcomputer
ATR-760 A Boordradio
ATR-760 C Boordradio

DITTEL

-FSG-70 Boordradio
-FSG-71 Boordradio

BECKER AVIONIC SYSTEMS

- AR 3201 Boordradio
- AR 4201 Boordradio
- 4701 GPS Nav.System
- ATC 4401 Transponder

ILEC LUFTFAHRT-ELECTRONIK

COBRA TRAILERS

OPGAVE SLECHTS DEEL VAN HET ASSORTIMENT DOKUMENTATIE EN PRIJZEN OP AANVRAAG VERKRIJGBAAR

EUROGLIDE '94

Van 24 juni tot en met 3 juli werd een zweefvlieg-race gevlogen van Eindhoven naar Nogaro en terug over een afstand van 2 000 km. Aan deze race namen een achttiental zweefvliegtuigen deel, verdeeld over twee klasse A en B, met resp. DAEC-index >100 en <112, en DAEC-index >112. De snelste terug op Eindhoven zou als winnaar uitgeroepen worden.

Evenals vorig jaar speelden de weergoden de koene zweefvliegers parten. De atmosfeer was in die week dermate stabiel, dat het weliswaar schitterend was voor vakantiegangers aan de grond, maar een hel voor overlandvliegers in de lucht. Zij moesten dagelijks ploeteren om tussen 500 en 1 000 m te blijven. Op sommige dagen was de hemel volledig bedekt met een dikke wolkenlaag, basis 500 m.

Daardoor werd het ook moeilijk om steeds een vliegveld te bereiken, en sommige piloten moesten noodgedwongen buitenlanden. In twee gevallen zijn de toestellen daarbij dermate zwaar beschadigd, dat zij niet meer luchtwaardig waren en de strijd moesten staken. De pechvogels waren het team van Bert de Wijs uit Baarle-Nassau (grondzwaai met een tweezitter) en dat van Ton de Kort uit Eindhoven. Persoonlijke ongelukken hebben zich overigens daarbij niet voorgedaan. Het team van Ton de Kort kreeg het echter wel voor elkaar, dat het toestel op het einde van de week hersteld was en weer deel kon nemen aan de race, echter zonder reële kans op een succesvolle beëindiging.

Door de matige zweefcondities bereikten slechts drie teams het keerpunt te Nogaro. De overige teams moesten wegens tijdsgebrek eerder omkeren. De eindstreep, een landing op de vliegbasis Eindhoven, werd door geen enkel team gehaald. Alle nog deelnemende teams zijn op de laatste dag rijdend, met hun zweefvliegtuig ver-

pakt in de aanhangwagen, naar Eindhoven teruggekeerd om zich persoonlijk te melden, zoals het reglement voorschreef. Als winnaars werden dan die teams aangewezen, die de meeste zweefvliegekilometers hadden gevlogen.

De winnende teams zijn als volgt:

KLASSE A

1. Mart Heesakkers uit Riethoven, Janus C, 982 km
2. Chris vd Meyden uit Muiderbrug, Mini Nimbus, 770 km
3. Leo Beukelaar uit Rotterdam, Standaard Cirrus, 722 km

KLASSE B

1. Daan Paré uit Bilthoven, Ventus CM, 1567 km
2. Max Dolfin uit Weesp, Ventus CT, 1424 km
3. Peter Teunisse uit Zürich (CH), ASW 20 CL, 829 km

INTERNATIONALE ZWEEFVLIEG- WEDSTRIJD TE HOCKENHEIM

De 17de uitgave van deze klassieker gaat dit jaar door van 10 t/m 17 juni. Er is trainingsmogelijkheid op 8 en 9 juni, en de prijsuitreiking gaat door op 18 juni. Er wordt gevlogen in de klassen club/tweezitter, standaard, open/ren. Er worden ca. 80 toestellen toegelaten. Voor informatie en inschrijvingsformulieren kan men zich wenden tot:

Sportfliegerclub Hockenheim e.V.
Werner & Axel Horn
Birkenallee 110
D-68766 Hockenheim
Duitsland
Tel. 00 49 6205 7671 of 00 49 6205 920930
Fax 00 49 6205 920937

EVENTEMENTENKALENDER

Wereldkampioenschappen te Omarama (NZ):

1.1 - 6.1	Oefenperiode
7.1	Officiële opening
8.1 - 21.1	Wedstrijd
22.1	Afsluiting

Wedstrijden buitenland 1995

10.6 - 18.6	Internationale Zweefvliegwedstrijd te Hockenheim (D)
-------------	--

Wedstrijden België 1995

25.5 - 28.5	I.Z.W., Kortrijk-Wevelgem, K.F.C.
25.5 - 27.5	Ka-8 wedstrijd, Zwartberg, L.V.
3.6 - 5.6	Kiewit-Cup, Hasselt, Albatros
24.6 - 25.6	Handicap der Kempen Weelde, K.A.C.
5.8 - 12.8	Beneluxwedstrijd, Keiheuvel, A.C.K.

De Victor Boin Beker wordt dit jaar uitgeschreven in de standaardklasse.

De organiserende club is nog niet bekend.

SPORTCOMMISSIE 06-10-1994

De commissie houdt een minuut stilte ter nagedachtenis van de heer Jef Pattyn, op dezelfde dag overleden.

Het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd.

De voorzitter meldt met spijt het ontslag van de heer Gaston Peeters te hebben ontvangen als lid van de Sportcommissie en KBAC-afgevaardigde bij de Commissie Luchtruimverdediging.

J. Servais bevestigt dat de reglementen van de manifestaties onder de bevoegdheid vallen van de betrokken federaties, maar dat de Sportcommissie zich ervan wil vergewissen dat de voorgelegde reglementen niet worden gewijzigd tijdens de manifestaties.

De brevetten en prestaties worden gehomologeerd. De Sportcommissie benadrukt dat onvolledige homologatiedossiers voortaan zullen geweigerd worden.

Verschillende records en beste prestaties vanuit België werden deze zomer verbeterd. Ook deze worden gehomologeerd.

Een aantal reglementen zijn nog zeer laat bij de sportcommissie toegekomen:

- 6de Beneluxkampioenschappen Zweefvliegen 1994;

- 10de Keiheuvel Internationale Zweefvliegwedstrijd 1994.

De zitting wordt geheven om 20:10 uur.

GEHOMOLOGEERDE BREVETTEN EN PRESTATIES

Vergunning zweefvliegpiloot

a. Theoretische proeven

BAELE Marc	MARTENS Ghisleen
CORNILLIE Klaas	SMOLDEREN Carin
HILDERSON Wim	ZWARTJES Philip

b. Behalen de vergunning zweefvliegpiloot

ARNOUITS André	NEVENS Gert
AUGUSTIJNS Wim	NYS Michaella
BOHRER Evert	RAEYMAECKERS Ottmar
BOUCHO Lucien	SCHERBER Jan
BREMS Karel	SLEGERS Johan
CUPPENS Mattijs	TUYAERTS Harry
DE BLOCK Jozef	VAN DEN BERG Johan
DECLOEDT Patrick	VAN DEN BOER Paul
DENOULET Gilbert	VAN DEN BOSSCHE Niko
DE WILDE Annelies	VAN DEN EYNDE Tom
DE WILDE Wouter	VANDER EECKEN Christophe
DRIEHUIS Hans	VERBIST Peter
EVERAERT Bob	VERMANT Steven
FORTUIN Herman	VERREYNT Gunter
HEYLEN Wim	VERSTRAETEN Jean-Claude
KERKHOF Eddy	

c. Bevoegdverklaring passagier

AUGUSTIJNS Wim	JANSEN Hugo
BAEKEN Willy	JANSEN David
BAEYENS Bob	KERKHOF Eddy
BERGMANS Michel	KERKHOF Pierre
BOSMANS Chris	KNEVELS Luc
BREMS Karel	NEVENS Gert
DE COEN Luc	NYS Michaella
DE WILDE Annelies	PATHO Alain
FABRY Michael	PLESSERS Jacky
FORTUIN Herman	RAEYMAECKERS Ottmar
HEYLEN Wim	TEN HAVE Patricia
HEYVAERT Pol	t'JOEN Stefan

VANDAMME Willy	VAN TILBURG Ton
VAN DEN BOER Paul	VERREYNT Gunter
VANDER EECKEN Christophe	VERSTRAETEN Jean-Claude
VAN HOOREBECK Roger	

d. Bevoegdverklaring hulpinstructeur

DE MAEGT Michael

e. Bevoegdverklaring instructeur

PEETERS Jan VERBURGH Yves

Zilveren kenteken

a. Hoogte

BAEKEN Willy	KNEVELS Luc
BOHRER Evert	PATHO Alain
CUPPENS Mattijs	PATTYN Frederic
DE COEN Luc	PATTYN Magali
DENOULET Gilbert	PENNINCK Carlos
DE WILDE Annelies	PONET Stefan
EVERAERT Bob	SLEGERS Johan
HEYVAERT Pol	TORFS Frans
JANSEN Hugo	VAN DEN BERG Johan
JANSEN David	VANDER EECKEN Christophe

b. Afstand

DE BLOCK Jozef	LATOURE Jean-Pierre
DE COEN Luc	LOMAN Pieter
DEGREEF Ilse	NEVENS Gert
DE WILDE Annelies	PATTYN Frederic
HEYLEN Wim	VANDER EECKEN Christophe
HEYVAERT Pol	VAN ROOY Koen
JANSEN David	VAN YPER Marnix
JANSENS Alfons	

c. Duur

BERGMANS Michel	CUPPENS Mattijs
BEYLS Nico	DE BLOCK Jozef

DE WILDE Annelies	TERBRUNSVELT Frans
DRIEHUIS Hans	THUWIS Stefan
HEYVAERT Pol	TORFS Frans
NYS Michaëlla	VAN DEN EYNDE Tom
PATTYN Frederic	VANDER EECKEN Christophe
PENNINCK Carlos	VAN HAVER Isabelle
RAEYMAECKERS Ottmar	

d. Bekomen het zilveren kenteken

BEYLS Nico	JANSSEN David
DE BLOCK Jozef	LATOIR Jean-Pierre
DE COEN Luc	LOMAN Pieter
DEGREEF Ilse	PATTYN Frederic
DE KEERSMAECKER Bart	VAN CAMP Jozef
DE WILDE Annelies	VANDER EECKEN Christophe
HEYVAERT Pol	VAN YPER Marnix

Gouden kenteken

a. Hoogte

VAN CAMP Luc	VAN DEN BORNE Paul
--------------	--------------------

b. Vrije afstand

BREUGELMANS Liesbeth	RUYMEN André
CEULEMANS Alfons	VAN BAELEN Louis
ERDREICH Yves	

c. Bekomen het gouden kenteken

VAN CAMP Luc	VAN DEN BORNE Paul
--------------	--------------------

Diamanten kenteken

a. Hoogte

VAN CAMP Luc	VAN DEN BORNE Paul
--------------	--------------------

b. Doelvlucht 300 km

CEULEMANS Alfons	RUYMEN André
ERDREICH Yves	VAN BAELEN Louis

c. Vrije afstand 500 km

CEULEMANS Alfons
SEBREGHTS Lieve
VAN CAMP Luc

d. Bekomt het diamanten kenteken

VAN CAMP Luc

Belgische records

Vrije afstand dames

SEBREGHTS Lieve, LS-4b, 17.7.1994,
Fuentemilanos (Spanje), 509,11 km

Vrije afstand tweezitter dames

LITT Georgette en VANDEN BROECK Gill,
Janus C, 17.7.1994, Fuentemilanos (Spanje),
509,11 km

Beste prestaties met vertrek vanuit België

Afstand heen en terug tweezitter dames

BREUGELMANS Liesbeth en DE WILDE
Annelies, Janus C, 17.7.1994, Diest, 178 km

Vrije afstand, algemeen en dames

SEBREGHTS Lieve, ASW20, 21.8.1994,
Weelde, 307 km

MEDEDELINGEN EN SERVICE

TE KOOP: tweezitter Blanik L-13 OO-ZEF, bj. 1978, 2 000 uur totaal, vorig jaar volledig gereviseerd in de fabriek, zonder aanhangwagen. Informatie: KFC, c/o Antoon Bostyn. Tel./fax (056) 21 44 23.

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

TE KOOP: Ka-6CR in uitstekende staat, volledig geïnstrumenteerd, met SB7, neus- en lierhaak, parachute, verstevigde vleugels (E) van wereldkampioenschap, gesloten aanhangwagen (huif). Prijs overeen te komen. Tel. (089) 46 38 82.

TE KOOP: Ka-6CR, volledig, met gesloten aluminium aanhangwagen. Tel. (011) 42 71 28 of (011) 43 44 81.

TE KOOP: Ka-6E, gesloten aanhangwagen. Tel. (011) 33 21 06 's avonds.

TE KOOP: Mucha Standaard B, optisch en technisch in perfecte staat, elektrische Bal vario, open aanhangwagen, prijs o.t.k. W. Desmet. Tel. (056) 21 82 42 's avonds.

TE KOOP: SZD-22B Mucha Standaard, bj. 1960, volledig gereviseerd 1993, zeer goede staat, 880 uur totaal, 25 uur sedert revisie, uit eerste bezit te verkopen, basisinstrumenten, zonder aanhangwagen. 150 000 BEF. Tel. (051) 21 18 60 of (056) 42 41 73.

TE KOOP: Jantar Standaard 2, bj. 1980, met LX-1000 vario en radio 720 kan., zonder aan-

hangwagen. Tel. (056) 22 44 17 of tel./fax (056) 21 44 23.

TE KOOP: SZD-55-1 PH-993 (mei 1993), inclusief radio FSG-70, GPS-flightcomputer LX-4000 en aanhanger. Inlichtingen: tel./fax 00 31 1176 1506.

TE KOOP: LS4, volledig geïnstrumenteerd, Becker radio, Peschges VP2, aanhangwagen. Info Vico Verstrecken, tel. (011) 54 48 38.

TE KOOP: gesloten aanhangwagen Pfeiffer voor 15-meter zwever. Dubbelasser in zeer goede staat. Z.w. Eric Bongaerts, tel. (011) 45 01 00 of (011) 57 17 54 na 19 uur.

TE KOOP: Baro Winter voor motorzwever. Tel. Huybreckx Marc, (014) 81 31 73 na 17 uur.

Die Internationale Luftfahrtzeitschrift

aerokurier

Met o.a. veel informatie over de zweefvliesport

Een abonnement voor 12 nummers kost momenteel **2260 Bfr.**

Opgeven bij:

AEROPRESS (Lezers-service)

A. en R. Ceelen

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