

ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

16de jaargang - nummer 61
januari - februari - maart 1995

verantw. uitg.: S. Vander Veken,
Baarle-Frankrijkstraat 24,
9830 St-Martens-Latem

kantoor van afgifte Gent X

ligablade

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 08.01

HOOFDREDACTIE EN REDACTIEADRES :

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

REDACTIETEAM :

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

ABONNEMENTEN :

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

ADVERTENTIETARIEVEN :

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

SECRETARIAAT :

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

BETALINGEN :

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

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

16de jaargang - nummer 61
januari - februari - maart 1995

INHOUD

Redactioneel	2
Symposium 1995	3
Zweefvliegfrequenties	16
ZweefvliegvARYa	16
Zweefvliegtuignieuws	17
Het hoekje van de boekenvreter	18
Clubgeschiedenis	19
Verzekering aanhangwagens	21
F.A.I.-nieuws	23
Clubnieuws	24
Wedstrijdnieuws	31
Doordenkertje	34
Evenementenkalender	35
Mededelingen en Service	35

FOTO'S SYMPOSIUM: Ad De Bakker

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :
I. Lens - T. Lens - M. Embrechts - M. Van Yper -
G. Van den Broeck

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

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

Foto cover:
Foto Bart De Keersmaecker (AZM).

REDACTIONEEL

Misschien is het sommige mensen opgevallen bij het lezen van het vorige redactioneel: met de nummering van de jaargangen van het Ligablad liep er iets fout. Wij vierden namelijk onze 15de verjaardag tijdens onze zogenaamde 14de jaargang! Hoe is zo'n wonder mogelijk?

Wel, het is niet de eerste keer dat ons tijdschrift met de chronologie overhoop ligt: wij kenden in 1981 en 1982 tweemaal een 2de jaargang. De 6de jaargang telde een nummer te veel, de 7de één te weinig om te compenseren. Toen bleef alles O.K. tot begin 1992: na 1991 werd dit een tweede 12de jaargang. En sindsdien is niemand van de redactie of van de lezers er blijkbaar over gestruikeld, want we bleven met een jaar verschil verder werken!

Vanaf dit nummer zou alles weer in orde moeten zijn. Zoek dus niet naar een 15de jaargang, want die slaan we nu over. Hopelijk houden we het nu wat langer uit zonder fouten!

Stéphane

P.S.: de redactie poogt een volledige verzameling van het Ligablad aan te leggen. Voor het ogenblik ontbreken nog de centrale bladzijden van nr 1 (Charronreglement), en het nr 16 (dit is waarschijnlijk nooit verschenen). Indien iemand hiervan een exemplaar bezit, kan hij dan contact opnemen met de redactie? Wie originele van de eerste vier jaargangen of van de nummers 22 en 25 kwijt wil, is eveneens welkom.

OPROEP AAN MEDEWERKERS

Vaak worden er teksten op computer verwerkt en krijgt de redactie slechts een print-out. Indien er ook een diskette werd opgestuurd, zou dat veel nutteloos en tijdrovend typewerk vermijden. Diskettes van 3,5" of 5,25" zijn O.K. en worden terugbezorgd.

Het Ligablad wordt op WordPerfect 5.1 klaargestoomd. Indien een medewerker een recentere tekstverwerker gebruikt, zou het wenselijk zijn om het bestand te bewaren in ASCII-formaat; zo is elk probleem van compatibiliteit van de baan.



SYMPOSIUM 1995

Naar jaarlijkse gewoonte ging het symposium van de LVZC door op 4 februari 1995 in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle.

De voormiddag begon met de traditionele vergadering voor instructeurs.

Theo Lens begon met het overzicht van de accident-incident meldingen. Eerst meldde hij nog dat Jos Janssen door omstandigheden het zweefvliegen stopgezet heeft en dat zijn plaats in de commissie voortaan zal ingenomen worden door Ad Kennes.

Met 17 meldingen in '94 gaan we ervan uit dat alle accidenten ook daadwerkelijk gemeld worden; misschien moeten de incidenten nog vlotter gemeld worden (niet zozeer om telkens in detail besproken te worden, maar wel voor de statistiek), aangezien bewezen is dat aan elk accident minstens honderd gelijksoortige bijna-accidenten voorafgaan.

1) BOTSING MET LANDINGSLICHT

Tweezitter begint rugwindbaan op normale hoogte; heeft tijdens de rugwindbaan drie meter stijgen; de rugwindbaan wordt bijgevolg verlengd; in de zijwindbaan blijkt hij nog thermiek te hebben. Instructeur beveelt leerling remkleppen te gebruiken; krijgt dan plots 6 à 7 meter dalen. Bij bevel om de remkleppen te sluiten aarzeld de leerling te lang; kwam daardoor te laag om over de PAPI's aan het begin van de gras piste te geraken. Besluit daarom naar links uit te wijken om het obstakel te vermijden; raakt echter het landingslicht op 10 cm na met de rechter vleugeltip; grondzwaai en schade aan vleugel tot gevlog.

Conclusie:

- a) het betreft hier een beoordelingsfout;
- b) circuit dient om in alle omstandigheden veilig te kunnen landen;
- c) dit is een "undershoot"-ongeval t.g.v. slecht circuit en fout gebruik van de remkleppen. De finale wordt best gevlogen met de remkleppen half-open (volledig open of volledig gesloten vermijden); eens zeker van de landingsplaats (op ongeveer 10 m hoogte) trekt men de remkleppen volledig open voor de landing.

2) BOTSING MET LANDINGSLICHT IN DE LANDING

Piloot met 2 uur solo maakt eerste vlucht op Jeans. Het circuit verloopt normaal maar de laatste bocht wordt te vroeg beëindigd; komt daardoor boven een rij landingslichten van de parallelle betonpiste terecht. Hij kan botsing met de romp vermijden door naar links uit te wijken; botsing lamp met onderzijde rechtervleugel; hij kan verder normaal landen op de betonpiste en botsing met andere lampen voorkomen. Schade: gat in onderzijde rechtervleugel op 1 m van de romp.

Conclusie:

- a) beginnersfout;
- b) te veel op instrumenten gekeken.

3) BOTSING MET STRAATLAMP BIJ BUITENLANDING

Piloot met 36 uur ervaring geraakt na lokale vlucht niet terug op vliegveld omwille van sterke daalwinden. Om een dubieuze terugkeer over de bebouwde kom te vermijden besluit hij een buitenlanding te maken op een korenveld

naast de autoweg. In zijn finale moet hij een rij verlichtingspalen van ongeveer 15 m hoogte overvliegen. Hij wacht met remkleppen te trekken tot hij denkt de palen te passeren; raakt echter met linkervleugel een paal; linkervleugel breekt af op 3 m van de tip; toestel maakt kwartdraai en zeer harde landing. Achteraf bleek dat de verlichtingspalen links hoger waren en minder gebogen dan rechts, zodat de piloot zich hierop miskeek.

Conclusie:

- a) remkleppen te vroeg getrokken;
- b) lokale kegel niet gerespecteerd.

4) KRAAK KA6 BIJ BEGIN SLEEPSTART

Piloot heeft 40 uur solo waarvan 3 uur op dit type; na een lierstart gemaakt te hebben die normaal verliep, maakt de piloot zich klaar voor de eerste sleepstart op dit type. De instructeur herhaalt de starttechniek: wijst op het gevaar van zijdelings uitbreken omwille van de asymmetrisch geplaatste sleephaak en raadt aan om de knuppel tijdens de initiële aanloopfase te trekken om zo de staart op de grond te houden; naarmate de roeren beter aanspreken moet de knuppel dan neutraal gebracht worden. Instructeur neemt tip en houdt bewust een beetje tegen om toestel in juiste spoor te houden; merkt wel dat linker rolroer omhoog staat en laat daarom de vleugel wat zakken om van de piloot een correctieve roeruitslag te bekomen; wanneer de instructeur de vleugel loslaat, valt deze toch op de grond en na 50 m begint het toestel naar links uit te breken, kennelijk geremd door de druk op de staart. De sleper blijft doorversnellen, en door de draaiing van de zwever naar links krijgt de rechtere vleugel genoeg snelheid om het toestel met de romp van de grond te tillen, de linker vleugeltip nog steeds op de grond. Op 1 m hoogte ontkoppelt de kabel en de Ka6 valt traverserend op de

grond waarbij de romp breekt achter de vleugels.

Conclusie:

- a) te trage reactie van de piloot: kon bovendien ontkoppelhaak niet onmiddellijk vinden (bevindt zich tussen de benen; het kabeltje was bovendien te kort; kleine piloten zitten a.h.w. boven op de ontkoppelingsgreep);
- b) sleeppiloot reageert ook laat en trekt los wanneer ook het sleepstestel in gevaar komt;
- c) voorbereiding moet beter zijn: hand steeds in buurt van ontkoppelingsgreep; knuppel in de gewenste stand, rolroeren neutraal;
- d) piloot had nog niet genoeg sleepstarts gemaakt;
- e) men kan het op de grond houden van de staart in vraag stellen: is het niet beter het toestel zo vlug mogelijk in vliegstand te brengen door staart van de grond te halen (minder belasting van de structuur; eventueel uitbreken gebeurt dan aan lagere snelheid)?

5) HARDE LANDING KA7

Hulpinstructeur (300 uur) met leerling (10 uur) maakt een correcte finale. In de afronding trekt de leerling de neus van het toestel te hoog waardoor het weer hoogte wint. Instructeur grijpt in door remkleppen te sluiten (niet ver-grendeld) en het toestel terug in horizontale vlucht te brengen. Hij vermeldt niet expliciet dat hij vliegt. Als het toestel terug in een stabiele horizontale vlucht is op 0,5 m hoogte, trekt de leerling de remkleppen onverhoeds open waardoor het toestel hard op het hoofd wiel terecht komt met knik in de onderste rompbuis tot gevolg.

Conclusie:

- a) remkleppen plots getrokken bij lage snelheid op lage hoogte;

b) communicatie: instructeur moet zeggen dat hij vliegt bij ingrijpen.

6) HARDE LANDING KA7

Piloot (13 uur solo waarvan 2 uur op dit type) landt na lokale thermiekvlucht met tamelijk sterke zijwind. Hij maakt een traverserende landing waarbij slede breekt en enkele buizen verbuigen.

Conclusie:

- a) te traag geland (windgradiënt onderschat) en niet goed gecorrigeerd voor de zijwind;
- b) bij zijwind onervaren piloten terug in dubbel nemen.

7) HARDE LANDING JANUS

Piloot (600 uur; 32 uur op dit type) zet lange hoge finale in met de flaps in landingsstand. Omdat hij verder door gaat landen vermindert hij de stand van de remkleppen. Bij de landing zelf, op ongeveer 2 m boven de piste, valt het toestel plots op de grond. In een poging het toestel op te vangen, gebeurt dit iets te uitgesproken waardoor de staart hard op de piste terecht komt. Daardoor gaat de neus omlaag en komt ook hard op de grond. Daarna kan normaal worden geland. Schade aan romp, hoogteroer en neus. Na stilstand wordt vastgesteld dat de flaphendel naar voor is geschoven hoewel deze goed gevrendeld was in de finale.

Conclusie:

- a) is de flaphendel uit de lock gekomen?
- b) mogelijk is het toestel moeilijk landbaar geworden door weinig of geen remkleppen te gebruiken (remkleppen moeten volledig open bij de landing).

8) KRAAK K6 BIJ MISLUKTE EINDAANVLUCHT

Midden-Frankrijk; piloot 200 uur (50 uur op dit

type). Komt terug van een proef met felle tegenwind. Op 8 km van vliegveld nog 500 meter hoog; steekt door in de hoop het vliegveld nog te bereiken. Kiest uiteindelijk een veld op 2 km van vliegveld. Hij maakt een klein circuit met felle daalwind; maakt in finale nog een lichte bocht om op te lijnen met de voren van het gekozen veld; raakt daardoor met de linkertip het koren voor het landingsveld. Gevolg: zwaai naar links met neus in de grond. Schade: romp gebroken achter de vleugels; neus vernietigd tot aan de stuurknuppel; rechtervleugel gebroken. Piloot licht gekwetst.

Conclusie:

- a) had vroeger moeten buitenlanden;
- b) had geen laag circuit meer mogen vliegen maar beter met zig-zag op gekozen veld geland dat toch voldoende lang was;
- c) gevaar van laag bochten:
 - 1) vleugeltip raakt obstakel of gewas zoals in dit geval (even naar tip kijken!);
 - 2) te trage en schuivende bocht: onbewust neus hoger brengen omdat de grond dichterbij komt en bang om inclinatie te nemen; gevolg: autorotatie, tolvlucht!
 - 3) bij krachtige wind: nooit laag en steil bochten. Door de windgradiënt komt de lage vleugel in langzamer stromende lucht terecht met draagkrachtverlies van de lage vleugel tot gevolg.

9) BUITENLANDING BLANIK BIJ LOKALE VLUCHT

Wind 10 à 14 knopen; er wordt ontkoppeld op 500 meter; komt in dalen van 3 m terecht. Er is een sterke afdrijving en na twee pogingen om thermiek te vinden in de richting van het vliegveld, blijkt de wind te sterk om het vliegveld nog te halen. Besluit dan buiten te landen op de enige beschikbare akker die dwars in de wind ligt. In de nadering blijkt het veld te kort; maakt

op het eind bewust een grondzwaai om gracht en prikkeldraad te vermijden. Schade: romp en rechtervleugel.

Conclusie:

- a) door klachten aan beide zijden van het vliegveld wordt het moeilijk om de toestellen bovenwinds af te zetten;
- b) het was de eerste start van de dag en de windkracht in de hoogte was veel sterker dan verwacht: had langer in sleep moeten blijven.

10) BUITENLANDING LS1:

Tijdens overlandvlucht valt thermiek weg en piloot kiest maïsveld van 20 cm hoogte. Het veld bestaat uit twee aaneensluitende stukken. Hij kiest het tweede stuk om eventuele obstakels te vermijden. Om een gemakkelijke ophaling te bekomen besluit hij juist na de scheiding te landen. Door dit als voornaamste doel te beschouwen rondt hij het toestel niet af. Gevolg: zware landing met schade aan romp, landingstel en linkervleugel (aanvalsboord opengebarsten).

Conclusie:

- a) foute inschatting;
- b) piloot (200 uur; 100 uur op dit type) had reeds eerder problemen met inschatten landingspunt op een groot terrein; overlandvlieger moet van elke vliegveldlanding een doellanding maken.

11) BUITENLANDING CIRRUS 75

Piloot 500 uur (100 uur op dit type) vindt geen stijgen meer tijdens een wedstrijd en besluit buiten te landen. Vliegt akker diagonaal aan met de wind opzij. Mist het eerste veld en besluit op het tweede te landen; de ploegvoren liggen niet in de landingsrichting zodat het toestel een grondzwaai maakt. Schade aan vleugel en romp (bussen uitgescheurd).

Conclusie:

- a) te weinig starts op dit toestel sinds begin seizoen;

- b) wind fout ingeschat en ongelukkige veldkeuze;
- c) eerste veld gemist; Cirrus zonder dubbele remkleppen;
- d) piloot is te overmoedig; reeds tweede ongeval; tijd aan grond gehouden voor overlandvluchten.

12) K8 STIJGT ALLEEN OP BIJ OPKOMEND ONWEER

K8 landt normaal na een lokale vlucht wegens opkomend onweer. Door twee personen wordt het toestel met de auto naar de loods gesleept; dit moet tegen de wind in. Tijdens het slepen stijgt het toestel op door de hoge windsnelheid. Tiploper poogt tip vast te houden maar het toestel blijft stijgen. Auto wordt gestopt en het toestel ploft op de slede en valt op een vleugeltip. Schade aan linker vleugeltip.

Conclusie:

- a) gebeurde in de week: te weinig volk; schade had vermeden kunnen worden indien meer mensen aanwezig waren;
- b) auto reed niet te snel;
- c) activiteiten vlugger stopzetten bij dreigend onweer.

13) HARDE LANDING K8 JUUST VOOR OPKOMENDE STORM

Tijdens stage in Hongarije ontwikkelt zich een Cb ten noorden van het vliegveld. Instructeur heeft die nog helemaal ondervlogen (beetje regen; verder niet dreigend); na zijn landing roept hij de K8 (piloot 8 uur solo) veiligheidshalve toch naar beneden. Windstil tot lichte rugwind; finale verloopt correct. Zonder afronden landt de K8 op de slede met als gevolg dat de romp knikt achter de vleugels. Verklaring piloot: snelheidsmeter slechts 70 km/h, daarom wat bijgedrukt. Na deze landing komt er plots een storm

opzetten uit het zuiden. Een Hongaarse IS 28 stijgt op en gaat over de linkervleugel over de kop. Een Pirat gaat ook over kop aan de hangar. Een zijwand van de hangar vliegt weg en een boom velt de auto van de K8 piloot. De andere toestellen blijven behouden.

Conclusie:

- a) finalitesnelheid moet correct zijn, maar in de landing de snelheidsmeter niet meer bekijken; nooit knuppel naar voor in de landing;
- b) hoe gedragen we ons bij zo'n plotse storm? Materiaal sparen? Gevaar voor mensen? Binnenzetten is niet meer mogelijk door hevige regen en rondvliegende voorwerpen;
- c) bij de minste twijfel omtrent onweer de vliegactiviteiten onmiddellijk staken en alles binnenzetten. Beter honderdmaal tevergeefs de toestellen in de hangar zetten dan eenmaal te weinig.

14) BLIKSEMINSLAG OP K8 TIJDENS LIERSTART

Lierstart K8 (piloot 25 uur) tijdens vliegkamp. Meteo voorspelt dichtbewolkt weer; geen thermiek; matige NO wind. Actuele situatie: 4 à 7/8 Ac en Sc in verschillende lagen; inversie op 250 meter; geen regen; geen turbulentie. Eerste deel van de start verloopt normaal. Op 350 meter voelt de piloot elektriciteit op de stuurknuppel; de radio begint te knetteren. Juist voordat de piloot zelf ontkoppelt kan hij de stuurknuppel bijna niet meer vasthouden van de elektriciteit. Direct na het ontkoppelen hoort hij een luide knal en hij wordt brandlucht gevaar. Het elektriciteitsgevoel op de stick is dan verdwenen. Remkleppen getrokken en normaal geland. Op de grond heeft men een geknetter gehoord, gevolgd door een ontploffing die gepaard ging met een bliksemflits. De lierman van zijn kant heeft gekraak gehoord in de radio; hij ziet ook een lichtflits aan het einde van de lier-

kabel, gevolgd door een zeer harde knal. Het telefoontoestel begint te roken; lierkabel onmiddellijk ingeliërd en activiteiten gestopt. Schade: telefooninstallatie vernietigd en gat in rechter rolroer van de K8.

Conclusie:

- a) de bliksem is uit een Sc gekomen die "actief" was;
- b) de meteorologen spreken van een chaotisch weerbeeld;
- c) de lucht boven de inversie was statisch geladen;
- d) de aarding van de lier heeft gewerkt, maar onvoldoende; een deel is ook via de telefoonlijn naar de aarde afgevoerd.

15) ÉÉN REMKLEP VAN PEGASE KOMT NIET UIT TIJDENS BUITENLANDING

Piloot (100 uur op dit type) monteert toestel met de nodige checks. Voor de start van een overlandvlucht worden alle checks gedaan. Tijdens de vlucht moet hij buitenlanden. Hij kiest een afgemaaid korenveld. In zijwindbaan voelt hij tijdens het openen van de remkleppen dat het toestel wil wegdraaien; hij merkt maar één remklep op. Daarom kiest hij een langer veld dat naast het eerste ligt en maakt hij nog een 360° bocht om hoogte te verliezen. Zet de landing in zonder remkleppen waarbij het toestel merkbaar verder doorgaat. Trekt na het raken van de grond alsnog de remklep; toestel wil naar rechts; sluit opnieuw de remklep en stuurt toestel dan naar links om niet in hoog koren terecht te komen. Toestel komt tot stilstand haaks op de landingsrichting; er is geen schade aan het toestel.

Mogelijke oorzaak: koppeling van de remklep functioneerde niet goed en was niet geborgd met fokkerspeld.

Conclusie:

- a) is er voor de start ook een "positieve check"

uitgevoerd?

- b) achteraf is gezien dat de stang van de remklep iets verbogen was en dat er slijtage was op de aansluitingsborging; bij technische controle slijtage koppeling en werking borgingsveertjes controleren;
- c) koppeling steeds borgen met fokkerspelden of Wedekind-borgingen plaatsen.

16) TOESTEL START ZONDER AANSLUITING HOOGTEROER

Piloot (3000 uur) monteert toestel voor een lokale vlucht. Op de startplaats zijn er zes toestellen voor hem zodat hij voldoende tijd heeft voor de normale checks. Hij heeft geen waterballast bij en gaat opgesleept worden door een Morane. Om de rolroeren vlugger effectief te maken plaatst de piloot de flaps zoals gebruikelijk volledig negatief voor de start. Als het toestel voldoende snelheid heeft brengt hij de flaps naar een positieve stand; onmiddellijk wordt het toestel naar boven gekatapulteerd, vergelijkbaar met een lierstart. Met een klap komt de zwever los van de kabel op 80 meter hoogte (kabelbreuk aan de ring van de zwever). Instinctief brengt de piloot de flaps terug naar ongeveer neutrale stand waarbij het toestel terug in normale vliegstand komt aan 100 km/h. Piloot beslist om toestel in maïsveld naast de piste te zetten; er is voldoende plaats. Opent voorzichtig de remkleppen en laat het toestel zakken tot enkele meters boven de maïs; hij sluit dan de remkleppen volledig en laat het toestel uitzweven tot juist boven het gewas. De snelheid is 90 km/h en het toestel is stabiel. Dan trekt hij de remkleppen volledig open en laat het toestel in de maïs gaan waarbij onmiddellijk een grondzwaai volgt. Er is geen schade aan het toestel en na controle door de technische verantwoordelijke is de piloot terug gestart. Het blijft een raadsel waarom het hoogteroer niet aangesloten was.

Conclusie:

- a) door zijn ervaring en koelbloedigheid heeft de piloot deze hachelijke situatie tot een goed einde gebracht;
- b) na elke montage roeren consequent controleren met positieve check; een ervaren piloot loopt meer kans afgeleid te worden tijdens het monteren omdat men bij hem komt aankloppen voor allerlei problemen;
- c) stand van de neus op de horizon is ook te controleren door de flaps (trekken=neus omhoog; duwen=neus omlaag) en door Schemp-Hirth-remkleppen (trekken=neus omlaag; duwen=neus omhoog). Hierdoor is een min of meer gecontroleerde landing mogelijk. Bij slepen met een neushaak kan men zich volgens Striedieck (zie Aerokurier 7/94) zelfs best hoog laten slepen om zich aan de toestand aan te passen (springen blijft dan ook mogelijk). Uiteraard is het veel beter deze situaties te vermijden door zorgvuldig uitgevoerde checks, maar weten dat er nog bestuingsmogelijkheden zijn bij niet aangesloten hoogteroer kan uw leven redden.

17) RHÖNLERCHE KOMT IN SLIP-STREAM VAN C-130 TIJDENS FINALE

In circuit ziet de piloot een C-130 in de richting van het vliegveld komen. Het zweeftoestel is in finale voor een landing op de graspiste rechts van de betonnen runway en de piloot hoort plots een gedreun achter zich. Op 20 m hoogte steekt de C-130 hem links voorbij voor een low pass over de betonpiste. Even later wordt het zweeftoestel gegrepen door de tipwervels van de C-130: het toestel krijgt bijna 90° inclinatie en de vliegrichting wordt met 45° naar links verlegd. De piloot krijgt het toestel opnieuw onder controle maar kruist de betonpiste en vliegt op het ontvangstgebouw af. Door naar rechts uit te wijken kan hij de loodsen juist vermijden; hij

landt voor een loods waarbij hij een 10 cm hoge drempel raakt. Alleen de schaats is beschadigd.

Conclusie:

- a) hier is sprake van een communicatiefout (de toren op dit vliegveld geeft alleen info; geen vluchtleiding); doorgaans wordt zweefvlieg-activiteit gemeld aan de motortoestellen;
- b) de zwevers vliegen zonder radio of op een eigen frequentie; advies: steeds afstemmen op frequentie sleeptoestel in de start en de toren steeds uitluisteren tijdens het circuit om bij gevaarlijke toestanden te kunnen interceperen. Daarbuiten kan men met eigen frequenties werken.

Bij deze 17 meldingen is er heel wat stoffelijke schade aangericht, maar gelukkig is er geen menselijk letsel. Met wat minder geluk hadden enkele gevallen ook dit jaar een noodlottige afloop kunnen hebben. Hopelijk kunnen wij uit deze A/I meldingen lessen trekken en de veiligheid in onze sport als een prioriteit blijven beschouwen.

In een later nummer zullen de statistieken van de voorbije jaren nog eens op een rijtje gezet worden.

Vervolgens las Michel Aerts het verslag voor van Luc Beerts over de luchtruimsituatie. Luc kon namelijk onmogelijk zelf op het symposium aanwezig zijn. Hieronder de essentie van dit verslag.

Eerst een korte historie van de huidige situatie: er werd een reorganisatie van het Belgische luchtruim doorgevoerd, waarbij militaire en commerciële luchtvaart onderling de koek verdeelden. Daarbij werden de belangen van de algemene luchtvaart, en in het bijzonder van de zweefvliegers, totaal over het hoofd gezien. Eind 1993 was de situatie voor ons dramatisch.

De commissie Luchtruim kreeg toen gehoor bij een aantal hooggeplaatste personen bij de Regie der Luchtwezen en het Bestuur der Luchtvaart, maar de eerste versie van de voorstellen werd geweigerd door de controleurs zelf. Een compromis werd bereikt, nl. de eerste versie van de LFA G. We verkregen nog enkele toegevingen voor de definitieve versie van de LFA G 1994.

De commissie Luchtruim is een onderdeel van de KBAC en heeft als dusdanig nationale bevoegdheid, maar ook nationale verantwoordelijkheid. Tijdens de onderhandelingen moest Gaston Peeters in naam van alle Belgische zweefvliegers beloven dat de akkoorden zouden nageleefd worden, en dat bij inbreuken sancties zouden genomen worden. Het bleek weldra dat de Waalse federatie niet in staat was deze belofte waar te maken. Gaston trok daaruit de nodige conclusies en besloot ontslag te nemen als verantwoordelijke van de Luchtruimcommissie. Hoewel vele zweefvliegers ontgoocheld waren door de bekomen toegevingen, zou het er zonder Gastons inzet ongetwijfeld nog slechter uit gezien hebben. Een woord van dank is hier dus zeker niet misplaatst.

Na dit ontslag lag de commissie een tijdje stil, daar Luc Beerts slechts als technisch raadsman fungeerde en geen nationaal mandaat bezat. Dit is ondertussen opgelost, maar er wordt nog steeds gezocht naar een vrijwilliger die goede connecties heeft met Regie, Bestuur en Luchtmacht.

De vooruitzichten voor 1995 zien er als volgt uit: voor de weekends, ongewijzigde LFA G. Er zal getracht worden om bepaalde lokale toegevingen te bekomen, zoals in het verleden met succes is gebeurd. Mogelijkheden: verhogen van de maximum hoogte in het gebied boven Weelde, Wevelgem, Oostmalle, Verviers, ak-

koorden voor verbetering van doorvliegmogelijkheden van de CTRs en TMA's van Luik en Charleroi. Voor de weekdagen kan moeilijk geraakt worden aan militaire CTRs en TMA's. Maar er zijn heel wat weinig gebruikte gebieden waarvoor een doorvliegtoelating mogelijk zou zijn. Probleem: voor al deze gebieden zullen we aparte akkoorden moeten verkrijgen, waarvoor de betrokken clubs of vliegers dan telkens de vrijgave zullen moeten controleren.

Sommige clubs hebben op eigen houtje akkoorden afgesloten met de militairen. De commissie Luchtruim vraagt met nadruk dat ze op de hoogte zou gebracht worden van alle onderhandelingen en vooral van alle bestaande lokale akkoorden.

Doelstellingen op lange termijn: gezien de huidige evolutie van de burgerluchtvaart zal het vooral vechten zijn om te behouden wat we nog hebben. De geplande uitbreiding van de regionale luchthavens zal ons ongetwijfeld moeilijkheden bezorgen. Om ons daartegen te beschermen zullen wij allen inspanningen moeten leveren. De Luchtruimcommissie kan dat niet alleen aan. Op geplande vergaderingen komen wij steeds met onze problemen aandragen. Wij moeten de betrokken personen ook gunstig stemmen t.o.v. het zweefvliegen. Zulks kan bijvoorbeeld door het organiseren van open deurdagen en het geven van enkele luchtdopen.

Wat we met veel moeite hebben kunnen opbouwen, kan in een ogenblik stukgemaakt worden. Zweefvliegen staat bijna volledig los van officiële instanties, zodanig dat problemen soepel geregeld kunnen worden. Inbreuken op de reglementering zouden echter kunnen leiden tot het verlies van deze voorrechten. Daarom moet elke club toezien op het respect van de reglementering. Dit geldt voor technische controle en vergunningen, dit geldt ook voor het lucht-

ruin.

Daarom moeten de instructeurs erover waken dat alle leden de reglementering kennen en toepassen. Dit houdt tevens in dat ze die consequent zelf navolgen en zo het goede voorbeeld geven.

Als het dan toch tot een incident komt, is het van het allergrootste belang dat alle gegevens en de namen van de betrokken vliegers onmiddellijk aan de commissie doorgestuurd worden; indien we snel handelen kan een incident misschien nog goedgepraat worden.

Luc Beerts moet, zoals voorheen Gaston Peeters, aan de overheid zijn woord geven dat eventuele inbreuken opgespoord en bestraft zullen worden. Als dat niet gebeurt zou ook hij zijn ontslag moeten geven, met als gevolg nieuwe moeilijkheden en vertragingen in de onderhandelingen. En het kan ook anders!

Het derde punt op de agenda was een voorstelling door Gaston Peeters van de vergadering van het OSTIV Training and Safety Panel te Chicago.

Ten eerste, en aansluitend bij het rapport van Theo Lens, dient herhaald dat er statistisch, voor elk accident/incident, 350 à 400 gelijksoortige voorvallen zijn die, met wat minder geluk, eveneens rampzalig hadden kunnen worden.

Op de vergadering ging men even in op de clubwerking. Een club bestaat doorgaans uit een bestuur, leden en een clubreglementering. De wisselwerking tussen deze drie elementen bepaalt hoe goed een club draait. Af en toe dient er bijgestuurd te worden.

Eerste clubtype: de drijvende kracht gaat uit van een klein bestuur met een sterke leider. Dit is nodig als een club heel laag aan de grond zit. Maar als dat zo blijft, zijn er wel enkele geva-

ren aan verbonden. Zo valt het grootste deel van de club ineens als de leider wegvalt; er wordt soms partijdig ingegrepen; de vliegveiligheid is slechts goed als de leider op dat gebied streng optreedt.

Ander voorbeeld: de club waar de doelstellingen, de regels, de hoofdzaak uitmaken. Als de regels goed bepaald zijn, dan draait alles heel goed zolang ze onweerlegbaar blijken en niemand ook eens iets anders wil proberen. Er is weinig persoonlijk initiatief en de vliegveiligheid is enkel gebaseerd op strafmaatregelen. Vaak komt het tot een grote stagnatie bij mensen die echt gemotiveerd zijn om aan zweefvliegen te doen.

Derde type: de club waar de leden zelf de hoofdzaak zijn. De activiteiten zijn doorgaans niet doelgericht, de bestuursleden zijn niet betrokken bij de activiteiten, kleine groepen leggen hun eigen regels vast. De echte gemotiveerde leden verdwijnen snel, en het wordt gevaarlijk vliegen, want iedereen doet wat hij wil.

Slechts door een goed evenwicht tussen de drie elementen zal een club goed en veilig draaien. Er wordt doelgericht gevlogen, de activiteiten worden gecontroleerd door het bestuur, regels worden eventueel bijgestuurd zodat de achtergrond door alle leden gekend is. Elke club zou dus de eigen werking even aan deze criteria kunnen toetsen.

Michel Aerts woonde te Parijs een lezing bij over reddingssystemen voor zweefvliegtuigen in hun geheel. Dergelijke systemen bestaan reeds voor ULVs en bepaalde lichte vliegtuigen.

Michel stelde eerst enkele statistieken voor over botsingen van zweefvliegtuigen in de lucht. Daaruit bleek dat men op lage hoogte met

de klassieke rugparachute weinig kans maakt het er levend af te brengen. Een degelijk reddingssysteem zou dus efficiënt moeten zijn op lage hoogte, uiteraard betrouwbaar, gemakkelijk te bedienen in noodgeval, klein en licht, inbouwbaar in bestaande vliegtuigen, simpel in onderhoud, en eveneens eenvoudig te produceren.

Er wordt voornamelijk aan drie systemen gedacht, die reeds vroeger in het Ligablad werden besproken. Eerste systeem: een remparachute (drogue chute) die het toestel stabiliseert en de piloot de tijd geeft om zich los te gespen en te springen. Tweede systeem: een parachute stabiliseert het toestel en trekt vervolgens de piloot vrij uit de romp. Dan komt de vlieger aan dit valscherf aan de grond. Derde systeem, dat weldra op de markt gebracht wordt: een grote parachute brengt het ganse toestel, met de piloot aan boord, "zachtjes" aan de grond. Vraag hierbij is de stevigheid van de cockpitschaal; wat is nog een veilige daalsnelheid, en onder welke hoek moet men aan de grond gezet worden om een optimale veiligheid te garanderen?

Zo'n systeem zal natuurlijk ook aan een aantal luchtwaardigheids-eisen moeten voldoen, en ten minste tot de maximumsnelheid van het zweefvliegtuig bruikbaar zijn. Er werd reeds een proef gedaan met een toestel van 500 kg; de parachute weegt 15 kg en neemt een volume in van 17 liter. Het systeem werkt tot V_{ne} en een positieve belasting van 4 G. De daalsnelheid bedraagt 7 m/s.

Besluit: een perfect systeem zal nooit bestaan, maar dergelijke systemen zullen wel de kansen op overleving vergroten. Binnen één jaar zou het eerste systeem op de markt moeten zijn. De prijs wordt geraamd tussen de 100 000 en de 200 000 BEF, volledig ingebouwd. Het zou best kunnen dat zo'n systeem in bepaalde (on-

landbare) gebieden verplicht zou worden.

Toen volgde de vergadering van de sportcommissarissen. De heer Catry, voorzitter van de sportcommissie van de KBAC, opende de vergadering met een korte toespraak.

De FAI stelt voor om een zgn. "bulletin board" tot stand te brengen, waar men alle nuttige informatie i.v.m. FAI-aangelegenheden (vergaderingen, wedstrijden e.d.) per computer zou kunnen opvragen, hetzij onafhankelijk, hetzij via Compuserve of Internet. Het advies van de Aëroclubs wordt gevraagd.

Vervolgens gaf Jos Aerts enkele toelichtingen bij de werking van de homologatie van brevetten.

Vooreerst wees hij op de recente amendementen aan de sportcode, voornamelijk i.v.m. bepaling van keerpunten en elektronische barografen. Er zijn ook nog steeds onvolledige of onduidelijke dossiers. De commissie oordeelt dat de ondertekenende sportcommissaris hiervoor verantwoordelijk moet gesteld worden.

Tenslotte bracht Eddy De Coninck een terugblik op het voorbije Charron-seizoen.

Er kwamen dit jaar 513 proeven binnen, t.o.v. 460 in 1993 en 416 in 1992. Een duidelijke vooruitgang dus. Ook qua pilotenaantal is er een duidelijke stijging waar te nemen: 169 twee jaar geleden, 182 vorig jaar, 195 nu. 12 clubs hebben meegedaan, d.i. alle clubs waar overlandvliegen praktisch mogelijk is. Men merkt dit jaar een lichte terugval in de open/renklasse, die ruim goedge maakt wordt door de groei in de standaard- en clubklassen. Tweezitter- en motorklasse blijven constant.

Er zaten enkele administratieve fouten in de "eerste definitieve" uitslag. In de Standaardklas-

se verhuist Peter Appeltans van de 63ste naar de 36ste plaats. In de Clubklasse is het Johan Metten die van de 50ste naar de 24ste gaat. In de Tweezitterklasse zijn er drie personen die naar boven schuiven: Koen Peeters verhuist van de 6de naar de 3de plaats, Patrick Broos van de 10de naar de 4de, en Steven Peeters van de 17de naar de 9de.

Elk jaar zijn er minder fouten bij de ingediende proeven. Toch enkele opmerkingen. In sommige clubs is er een misverstand i.v.m. afbreken van opgegeven proeven. Bij afbreken op een been geldt de bijkomende optimax-afstand niet vanaf het punt van afbreken, maar vanaf het vorige geldig geronde opgegeven keerpunt. Er zijn nog enkele mensen die vergeten kaartkopieën van buitenlandse keerpunten bij te voegen. Er is nog een enkeling die een net-niet-FAI-driehoek als FAI indiende en zo 2 punten per km moest inleveren. Het is ook slechts boven de 300 km dat voor een FAI-driehoek drie punten buiten het startpunt mogen genomen worden. Soms worden nog proeven ingediend bij klassen waar het gevlogen toestel niet thuishoort. Nog altijd ontbreken er handtekeningen, data, getuigen-handtekeningen e.d. achteraan op de formulieren. Zelfs films of baro's ontbreken af en toe. Op sommige films ontbreken de afsluitfoto's. Een piloot voegde een formulier en films van twee verschillende proeven samen.

De afstands berekeningen zijn niet nauwkeurig. De enige oplossing biedt hier de berekening via coördinaten. Er werd in dit verband een driejaarsplan opgesteld (zie vorig Ligablad). Dirk Roggeman heeft een programma opgesteld om de berekeningen te automatiseren. Luc Van Camp ontwierp een programma onder Excel om automatisch Charronformulieren op te stellen. Deze programma's worden weldra ter beschikking gesteld via de Liga.

Jef Dekoninck gaf hier enkele toelichtingen bij de werkzaamheden van de GPS-commissie i.v.m. het verder uitwerken van de database met keerpuntcoördinaten.

Men verwacht dit jaar binnen de sportcommissie homologatienormen voor berekeningsprogramma's gebonden aan GPS-apparatuur. Het controlesysteem op basis van foto's zal in de toekomst voor de Charronbeker zeker niet verdwijnen. En men kan steeds nieuwe keerpunten laten homologeren door de GPS-commissie. Binnen drie jaar moeten de keerpunten echter gehomologeerd zijn alvorens de Charroncommissie een proef kan goedkeuren. Hoe vollediger de database, hoe minder dit echter nodig zal blijken.

Het namiddagprogramma begon met de uiteenzetting van ir. Loek Boermans over aërodynamische ontwikkelingen bij prestatie-zweefvliegtuigen.

Eerst werden enkele basisbegrippen opgefrist: laminaire en turbulente grenslagen, snelheidsverdeling van de lucht rond een profiel, overeenkomstige drukverdeling, laminaire loslaatblaas, enz. Lift wordt verkregen door een symmetrisch profiel onder een hoek aan te blazen, door een asymmetrisch profiel te kiezen, door een klep uit te slaan, of door een combinatie van deze methodes.

Een laminaire loslaatblaas veroorzaakt een belangrijke toename van de weerstand (tot 30 %). Vroeger werd de vorming van de blaas vermeden door de vormgeving van het profiel, nu gebruikt men zig-zag-tape, noppenband of uitblaasgaatjes die men zo plaatst, dat de grens-

laag omslaat van laminair naar turbulent zonder dat ze eerst kan loslaten.

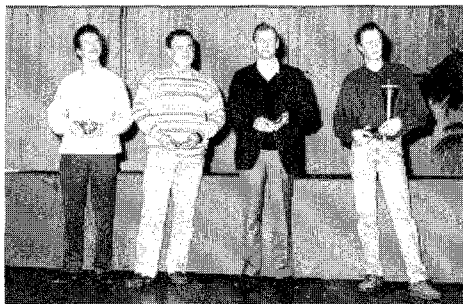
Er werd even ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van de laminaire profielen, met overeenkomstige snelheids/weerstandskrommen. Nu kan een computer profielen berekenen aan de hand van bestaande gegevens en voorgestelde wijzigingen van eigenschappen. Met de jaren zien we de minimum daalsnelheid verminderen en de polaires vervlakken. Deze vorderingen zijn het gevolg zowel van de verbeterde oppervlaktekwaliteit als van de nieuwe profielen. Bij deze laatste is het omslagpunt steeds verder naar achter verschoven, met een daling van de weerstand als gevolg. Bij de laatste generatie klepprofielen zijn we aan de onderkant gekomen tot een laminaire grenslaag die 95 % van de koorde dekt en dus tot op de klep zelf behouden blijft!

Vervolgens gaf ir. Boermans enige toelichtingen over windtunnels en windtunnelwerk, met als voorbeeld de lage snelheid windtunnel van de T.U. Delft: meting van totale weerstand, profielweerstand, liftverdeling, zichtbaar maken van luchtstroming en laminaire grenslaag, enz.

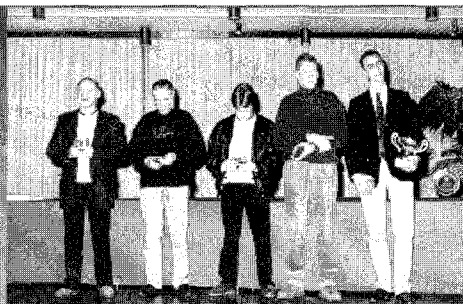
Hierop aansluitend werd het recente onderzoekswerk van de T.U. Delft op het gebied van zweefvliegprofielen besproken, waarvoor de spreker thans wereldfaam geniet. Het begon met wijzigingen aan een ASW-19-vleugel in het begin van de jaren 80. Er werden toen ook studies gewijd aan de verdeling van insecten op de aanvalsboord, en de invloed ervan bij verschillende invalshoeken. Deze studies leidden uiteindelijk tot de ASW-24-vleugel.



Ir. Loek Boermans.



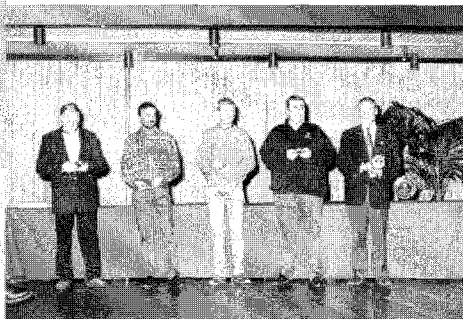
Winnaars Clubklasse.



Winnaars Standaardklasse.



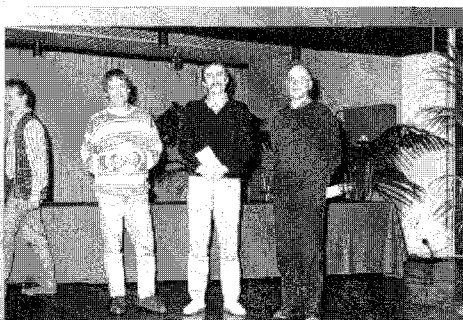
Winnaars Open-/Renklasse.



Winnaars Tweezittersklasse.



Winnaars Motorklasse.



Winnaars fotowedstrijd.



Loek Boermans, Jos Aerts, de heer Catry.



Talrijke opkomst voor het namiddagprogramma.

Ook aan klepprofielen, staartvlakken en de vleugel-romp-overgang werd er heel wat onderzoek gewijd. Het resultaat zien wij in heel wat toestellen van de laatste generatie, zoals ASH-26 en ASW-27. Er werd ook gewerkt aan de vleugelvorm: enkele of dubbele knik om een elliptische vorm te benaderen, winglets...

Waar de onderkant van het profiel een laminaire grenslaag van 95 % toelaat, gaat men aan de bovenkant slechts tot 60 à 70 %. Om dit te verbeteren zonder de vliegeigenschappen nadelig te beïnvloeden, kijkt men nu uit naar een systeem om de grenslaag af te zuigen via microscopische gaatjes of zelfs via een spleetsysteem. Daarvoor zou men een luchtpomp laten aandrijven door zonnecellen. Op deze wijze zou een glijhoek van 1:100 te verwezenlijken zijn!

Tenslotte wijdde Loek Boermans nog enige aandacht aan de problematiek van de romp-vleugelovergang. Uitgebreid onderzoek leidde tot een vleugelinplanting loodrecht op het rompoppervlak, maar beduidend hoger dan op de middellijn; het gevolg is een zogenaamde "meeuwevleugel" (zie foto van het windtunnelmodel in het vorige Ligablad). Of deze configuratie inderdaad de gewenste prestatieverbeteringen meebrengt, zullen we weten zodra het prototype vliegt.

De namiddag werd vervolgd met de uitreiking van de FAI-brevetten, bevoegdverklaringen instructeur en hulp-instructeur, en aansluitend Charron- en fotowedstrijd-prijzen (resultaten zie vorig Ligablad).

Om te besluiten was er nog een slotwoord van Michel Aerts, na een kort overzicht van het zweefvliegjaar 1994.

In vele opzichten was het, ondanks het matige weer, een recordjaar: de Liga telde 977 leden, we boekten 23 461 starts en 17 223 vliegreuren,

en 197 174 km overland. Er zijn nu in Vlaanderen 258 zweefvliegtuigen.

Toch blijven er enkele problemen. Een eerste probleem, dat gelukkig voorlopig werd opgelost, was dat van de collectieve verzekering. Maar hier blijft het oppassen geblazen voor de toekomst. Het luchtruim blijft eveneens een steen des aanstoets: de plannen van Gaston Peeters en Luc Beerts, zoals vorig jaar voorgesteld, werden door Brussel verworpen, maar dat betekent niet dat die inspanningen verloren zijn. Een hartelijk applaus als dank werd hier dan ook niet misplaatst geacht.

Enkele beleidstips om te behouden wat we hebben: maak lokaal goede afspraken maken en hou u er aan; verzorg uw PR met de ATC-diensten; respecteer de discipline in de lucht; geef jaarlijks informatie aan de leden aangaande het luchtruim.

De heer Catry nam ontslag als KBAC-beheerraadsvoorzitter. De Liga had met hem steeds een goede samenwerking, en hoopt dat dit zo zal blijven met zijn opvolger. Wel rezen er problemen i.v.m. de verhoging van de bijdrage van de zweefvliegers voor de KBAC. De verdeling onder de luchtsporten is volgens de Zweefvliegcommissie aan een herziening toe. Overheidssteun en sponsoring lijken ook wenselijk om de financiering van de KBAC verder mogelijk te maken.

Voor de rest draait de Liga vrij vlot. De commissies werken goed, hoewel er voor heel wat functies nog mensen te kort zijn. Ook op het wedstrijdvlak is er nog heel weinig doorstroming naar de kernploeg. De grote wedstrijden trekken weinig Vlaamse piloten aan, zeker in het buitenland.

Kortom, er is nog heel wat vatbaar voor verbeteringen. Laten we toch hopen op een goed vliegseizoen 1995!

ZWEEFVLIEGFREQUENTIES

Europa-wijd werden er vijf frequenties specifiek vrijgegeven voor communicatie i.v.m. zweefvliegactiviteiten:

122,475 Mhz □ 123,375 Mhz □ 123,425 Mhz

129,975 Mhz □ 130,125 Mhz

Er is dus geen enkele reden meer om zgn. "of-ficieuze" frequenties te gebruiken.

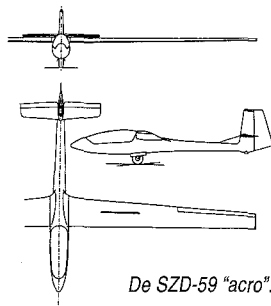
ZWEEFVLIEGVARYA

SWIFT S1

Importeur Alwin Güntert uit Bruchsal meldt, dat onlangs de 25ste SWIFT S1 is afgeleverd aan een paar Duitse zweefvliegers. Dit Poolse acrozweefvliegtuig wordt nu in series van drie stuks gebouwd. Hierdoor is de levertijd wat korter geworden en de prijs kan worden gehandhaafd op 55 000 USD.

SZD-59 "ACRO"

Een ander type zweefvliegtuig is de nieuwe Poolse SZD-59 "acro" van PZL Bielsko, een eenzitter die voor twee toepassingen werd ontworpen. Steeds meer vliegers ontdekken de uitdaging van het kunstvliegen en willen ook wel eens de "kick" ervaren hoe dat gaat op een speciaal daarvoor ontworpen acro toestel, want op een "gewone" zwever kan men meestal maar beperkt kunstvluchten maken. Daarom heeft PZL deze zwever op de markt gebracht, niet alleen als een speciaal acro toestel, maar ook als een 1:40 Standaardklasser. De vleugelspanwijdte als "acro" is 13,2 m en kan door mid-



De SZD-59 "acro".

del van opsteektippen tot 15 m voor de Standaardklasse worden verlengd. Volgens fabrieksinformatie heeft deze SZD-59 dezelfde excellente vliegkwaliteiten en zweefprestaties als de Jantar Standard, waarvan hij ook is afgeleid. Met 150 liter waterballast en een topsnelheid van 285 km/h kan dit toestel heel goed meekomen. Als de wingtips er af zijn is het ineens een robuuste jager en een ongelimiteerde acrozwever met belastingsfactoren van +7/-5 g.

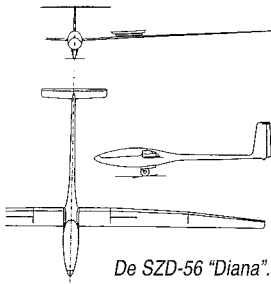
Nog wat cijfers:

spanwijdte	15,0 m	13,2 m
romplengte	6,85 m	6,85 m
hoogte	1,50 m	1,50 m
vleugeloppervlak	10,66 m ²	9,8 m ²
vleugelslankheid	21,01	17,8
leeggewicht	270 kg	265 kg
max.gewicht	540 kg	380 kg
glijgetal	40	36
bij	124 km/h	115 km/h

SZD-56 'DIANA'

Ook voor de Renklasse brengt PZL Bielsko een nieuwe, geavanceerde zwever op de markt. In superlatieven wordt deze all-carbonfibre "Diana" aangekondigd als een zeer licht en sterk toestel voor de hoogste prestaties. Het leeggewicht is slechts 175 kg en hiermee is dit een der lichtste 15-meter zwevers. De unieke vleugel (slechts

87 mm dik), zonder hoofdlijger, kan 150 liter ballast bergen. De vleugelbelasting is variabel van 28 tot 50 kg/m². Een glijgetal van 48 en een minimum-dalen van minder dan 0,5 m/s maken deze "jachtgodin" zeer aantrekkelijk.



Enkele gegevens:

spanwijdte	15,0 m
lengte	6,88 m
hoogte	1,35 m
vleugeloppervlak	8,16 m ²
vleugelslankheid	27,57
leeggewicht	175 kg
max.gewicht	410 kg
glijgetal bij 110 km	48,5
overtrek bij 450 kg	85 km/h
max. snelheid	260 km/h

ME-7, ULTRALICHT ZWEVERTJE

Zoals bekend werd door de FAI de PW-5 uitverkoren voor de nieuwe Wereldklasse. Of dat zal leiden tot wereldklasse WK's zal de toekomst leren. Voorlopig moet dat type toestel eerst nog

zeer veel copers vinden. De concurrentie ziet echter weer een nieuwe markt, want er zijn natuurlijk ook andere voor deze klasse genomineerde zweefvliegtuigen die uitstekend zijn. Dat is hier het geval met de Russische Me-7 "Mechta" (droom), die door de Britse firma Kenilworth Int. te Coventry wordt aangeboden. Het GVK toestel heeft een spanwijdte van 12,6 m en een gewicht van 125 kg. Het toestel zou te vergelijken zijn met de Ka-6. De prijs zou in Groot-Brittannië ongeveer 18 000 GBP bedragen inclusief de trailer. Nadere informatie bij Kenilworth, tel./fax + 44 1247 453783.

Ary Ceelen



ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

DIMONA

In Oostenrijk is de Super Dimona HK-36R, uitgerust met een Rotax 912 van 80 pk en een hydraulische constant-speed propeller, goedgekeurd voor het slepen van zweefvliegtuigen met een startgewicht tot 370 kg.

GENESIS

Het Amerikaanse kit-zweefvliegtuig Genesis heeft op 16 november 1994 voor het eerst gevlogen. De piloot, Jerry Mercer, had niets dan lof voor de vliegeigenschappen. Het toestel werd getest van stall-snelheid tot ruim 200 km/h.

GLASER-DIRKS

De DG-500 Trainer, die door de LBA beperkt werd op eenvoudige kunstvlucht zonder negatieve figuren, mag na het uitvoeren van de technische nota LTA 94-295/2 (nieuwe instelling van de remkleppen met een speciaal werktuig) opnieuw onbeperkt ingezet worden.

LORAVIA

Deze firma heeft een Motorfalke SF-25 omgebouwd tot sleeptoeistel. Uitgerust met een Limbach-motor van 83 pk levert deze SFL-25R bij het slepen van een Twin Astir nagenoeg dezelfde sleepprestaties als een Morane MS893 van 180 pk, met een duidelijk lager verbruik. Het toestel is ook veel geruislozer dan een klassieke sleper en vliegt op autobenzine. Het zou weldra in Frankrijk toegelaten worden voor het slepen van zwevers met een startgewicht tot 550 kg.

PZL-SWIDNIK

De verdeler van de PW-5 voor de Benelux is

Busio, fabrikant van de befaamde zestrommelier. Busio heeft trouwens geïnvesteerd in de Poolse fabriek om de productie te laten opdrijven. In totaal zijn er reeds 22 toestellen besteld, en zijn er opties voor 79 vliegtuigen. Voor meer informatie: Busio Special Products, Parallelweg 12, NL-5121 LD Rijen, Nederland. Tel. + 31 1612 23303, Fax + 31 1612 25091.

ROLLADEN-SCHNEIDER

Het zelfstartende zweefvliegtuig LS-9, de eerste motorzwever uit deze stal, heeft op 30 december voor de eerste maal het luchtruim gekozen, met Walter Binder, ontwerper van het aandrijfsysteem, aan de knuppel. Het toestel is afgeleid van de 18 m-versie van de LS-6. De vloeistofgekoelde Rotax 535 van 60 pk is vast in de romp ingebouwd, enkel de schroef en de radiator komen naar buiten. De eerste tests wijzen op een gemiddeld stijgen van 3,3 m/s. Met romptank weegt het prototype 364 kg, de vleugelbelasting bedraagt $\pm 40 \text{ kg/m}^2$.

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Onlangs ontving ik een paar nummers van het tijdschrift *Air Sports International*. De uitgave hiervan gebeurt onder de auspiciën van de FAI. Redactie, design en lay-out gebeuren in Indië, drukken in Singapore. Het tijdschrift telt 58 bladzijden en bevat talloze zwart-wit en kleurfoto's. De artikels betreffen niet alleen de algemene werking van de FAI, maar geven ook een overzicht van de diverse luchtsporttakken: wedstrijden, meetings en andere evenementen worden uitvoerig besproken.

Jammer genoeg was er in de nummers IV/3 en IV/4 geen spoor van zweefvliegen te bespeu-

ren. Blijkbaar zijn wij niet geïnteresseerd in het kenbaar maken van onze activiteiten? Want hoewel er duidelijk meer middelen ter beschikking staan, werkt *Air Sports International* precies zoals het Ligablad: het zijn de beoefenaars zelf die artikels moeten inzenden! De redactie publiceerde onlangs een oproep om ook eens iets anders dan wedstrijdverslagen binnen te krijgen. Wij kunnen dus zelf iets doen aan de situatie.

Alle briefwisseling (in het Engels) moet gericht zijn tot: *Air Sports International*, D-10 Nizamuddin West, New Delhi 110013, Indië.

De recente wereldkampioenschappen hebben eens te meer bevestigd dat Frankrijk qua piloten aan de top staat in onze sport. Er is dan ook geen land ter wereld waar zweefvliegen nog op een vergelijkbare steun kan rekenen van de overheid. Onze sport wordt daar nog duidelijk "au sérieux" genomen. Dat blijkt ook uit een aantal wetenschappelijke studies die aan diverse aspecten van onze activiteit gewijd worden.

Robert BOURGES, instructeur, pedagoog en lid van de "Association des Professions de Santé Vélivoles", publiceerde onlangs twee uitvoerige studies over de psychische en fysieke factoren die de prestaties van de beginnende en de gevorderde zweefvlieger beïnvloeden: *Optimisation de l'apprentissage* (110 blz.) en *Optimisation de la performance* (210 blz.).

Deze twee werken overlappen weliswaar gedeeltelijk, maar brengen toch een verschillende benadering van een aantal problemen. Het eerste legt de nadruk op het pedagogische en op

de leerproblemen, het tweede op de motivaties en de voorbereidende training. In beide wordt er ruim aandacht besteed aan de fysiologische aspecten, aan de algemene gezondheidstoestand, de voeding, de invloed van medicatie, enz.

Hoewel vrij vlot geschreven, kan men dit zeker geen "lichte" lectuur noemen. Maar voor wie zijn capaciteiten wil verbeteren via een goed doorzacht trainingsprogramma zijn deze boeken zeker het lezen waard. En instructeurs kunnen er ongetwijfeld een aantal antwoorden putten op vragen die zich bij de opleiding van bepaalde leerlingen stellen.

Beide boeken zijn te bekomen via Aviasport Diffusion, 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.

Stéphane Vander Veken

CLUBGESCHIEDENIS

KORTRIJK FLYING CLUB

In oktober 1971 stapten een aantal Wevelgemse zweefvliegers, na een hoog oplopende ruzie met de voorzitter-hoofdinstructeur-sportcommissaris van hun toenmalige club, naar de beheerders van de in 1969 gestichte motorclub KFC. Zij vroegen of de mogelijkheid bestond om daar een zweefvliegsectie op te richten. Beheerder Ernst Otto Dahm en voorzitter Lucien Fenaux legden het voorstel in november voor aan de voltallige beheerraad, die het dan ook prompt aanvaardde. De motoristen beloofden zelfs hun financiële hulp.

De stichtende leden van de zweefvliegsectie waren: Harry Torner, Eddy Maigray, Herman

Vanslambrouck en Frans Couckuyt. In maart 1972 begonnen de activiteiten. De eerste zweefvliegtuigen waren de Bergfalke OO-ZIX van H. Vanslambrouck en de Mucha van F. Couckuyt. Er werd gesleept met de Piper Cub 135 pk OO-KFC. De eerste echte leerling was de piepjonge Frank Dewispelaere. Er werd ernstig aan ledenwerving gedaan en de club kocht een Ka2b (OO-ZFA) uit Aurich (D) en een Ka2 (OO-ZIN) uit Temploux. Dit laatste toestel werd jammer genoeg relatief snel gecrasht.

Frans Couckuyt kocht toen de Ka7 OO-ZUM van de Aéroclub du Hainaut en stelde hem ter beschikking van de KFC als leskist. In '74 kwam daar nog een clubeigen Olympia-Meise (OO-ZLP) bij. In 1975 stopte H. Vanslambrouck

met vliegen, en de KFC nam de Ka8b OO-ZHN, waardoor hij in 1973 zijn Bergfalke had vervangen, over. Harry Torner bezat toen ook een privé-toestel, de Zugvogel IIb OO-ZFD. De zweefvliegsectie was dus goed uitgerust en telde in 1976 een 25-tal leden, waarvan velen met de duur- en hoogteproeven van de D op zak.

1976 is in zweefvliegkringen bekend gebleven als "het jaar van de eeuw". Net dit jaar organiseerde de KFC een zomerkamp in Blois. Dit bracht de eerste 300 km, toen F. Couckuyt naar Bordeaux vloog. Ook de andere leden presteerden goed (duurvluichten en eerste 50 km), en KFC eindigde dat jaar als 4de club in de Charronbeker, toen nog "nationaal". Dit goede resultaat was meteen ook de aanleiding tot een aanvraag van subsidie voor de aankoop van het eerste kunststoftoestel van de club, de Astir CS OO-ZFB. De overheid kwam toen inderdaad tussen voor 50% van de aankoopprijs. Mooie tijden waren dat!

Nu voelde men ook de noodzaak aan een hogere slaapcapaciteit en de Piper Cub werd vervangen door de Super Cub OO-LUL (sic!) met 150 pk. De zweefvliegsectie had de smaak van de buitenlandse kampen te pakken. In de zomer '78 werd het opnieuw Blois, in '79 en '80 Issoudun. Tussendoor werd er ook een winterkamp ingelast te Issoire in december '79. Frans Couckuyt werd dan ook de eerste gouden brevehouder van de club, toen hij in de convectiegolf van een wolkenbank zijn 3000 m hoogtewinst wist te behalen.

In 1981 werd de eerste vriendschappelijke interclubwedstrijd door de LSV Meschede (Duitsland) georganiseerd. Natuurlijk waren een aantal KFC-leden van de partij. Frank Dewispelaere schreef geschiedenis toen hij bij een buitenlanding met de CS moest kiezen tussen "onder of

boven de hoogspanning?" Frank koos "onder", maar vergat daarbij dat het kielvlak boven de romp uitsteekt! Omdat een staartloze Astir geen al te beste vliegeigenschappen bezit, kwam het tot een zeer plotse landing, en de CS moest een hele poos naar de hersteller. Gelukkig kwam Frank er zonder kleerscheuren af, behalve een zwaar gekneusd zelfrespect.

De zweefsectie bleef maar aangroeien, en in 1982 kocht men een Blanik, de OO-ZTH. Men ging in '83 nog eens op zomerkamp naar Couhé-Vérac, dan bleef men enkele jaren thuis. De traditie werd in 1987 weer opgenomen: men ging opnieuw naar Le Blanc, zo ook in '88 en '89. Daarna werden de kampen te groot om nog op één vliegveld door te gaan, en sinds 1990 gaan de KFC-leden in kleine groepjes naar diverse lokaties: Le Blanc, Issoudun, Sisteron (F), Santo Tomé (E), Hammer (DK), Meschede (D), enz. Zo slaagde Harry Torner erin het eerste diamanten brevet van de KFC te behalen in Spanje.

In 1984 gebeurde het enige dodelijke ongeval van de club: Carl Hanssens, geboren in 1933 en sinds '82 zweefvlieger, kreeg tijdens een vlucht met de Ka8b OO-ZHN een hartinfarct, en zijn stuurloze toestel boorde zich in de gevel van het RITO in Wevelgem. Gelukkig vielen daarbij geen andere slachtoffers.

In de rest van Vlaanderen stapelden zich donkere wolken op. Toen het vliegveld van Gent in 1984 werd gesloten, kwamen heel wat vliegers naar Wevelgem overgewaaid. De KFC kocht van de GZS de Ka8b OO-ZMV, en kreeg het beschikkingsrecht over de Twin Astir OO-ZSG van dezelfde club. Een paar jaren later ging ook Aalst dicht, en in afwachting van de opening van Oombergen kwamen de Aalstenaars massaal naar Wevelgem. Toen de Phoenix werd opgericht, bleven een aantal onder hen in de KFC plakken.

Het clubpark bleef aangroeien: een Jeans Astir, een Pik 20 D, een Jantar Standaard 2 en een Jantar Standaard 3. Ook het aantal privé's werd steeds groter. Toen de Piper aan een groot onderhoud toe was, werd hij naar Engeland verkocht en vervangen door een 180 pk sterke Maule MX-7, de OO-LVL.

Sedert 1974 organiseert de KFC regelmatig opleidingskampen voor beginners, eerst met BLOSO, later in eigen regie. Kampeider was al die jaren Frans Couckuyt. Tijdens deze tweewekelijkse stages werd er aan enkele honderden jongeren (en minder jongeren!) de basis van onze sport bijgebracht. Hierbij werd in 1989 de OO-ZUM bij de landing na een eerste solovlucht zeer zwaar beschadigd. De soliste was ongedeerd. De club verkoos het wrak te verkopen en een tweede Blanik, de OO-ZEF, in te zetten.

Omdat de wachtrij op mooie dagen echt té lang bleek, kocht men in 1991 een tweede sleeptoestel: de Morane MS-892 Rallye OO-SPD. De omwoners begonnen jammer genoeg steeds vaker te protesteren tegen de geluidsoverlast van de zwevers (!), en er werd besloten tot ingrijpende maatregelen om hen zo veel mogelijk voldoening te geven: de Maule werd uitgerust met een sleepkabel-intreksysteem en een externe geluiddemper, de Rallye kreeg een 180 pk i.p.v. een 150 pk motor, een vierblad-

schroef en een interne geluiddemper.

Hierbij leverde de KFC tegen hoge kosten een echte pioniersarbeid in België. Toch werd het protest alsmaar luider naarmate de toestellen stiller werden, en uiteindelijk legde het vliegveldbestuur verplichte opsleeproutes en een opgelegde ontkoppelzone vast, wat in vele gevallen nadelig is voor het aansluiting vinden, en tevens de scholing bemoeilijkt. Aanhoudend protest leidde trouwens ook tot beperkingen op zomerse zondagen: geen scholing, enkel starts voor prestatievluchten toegelaten tussen 12.30 uur en 17.30 uur!

Ondanks alles boert de KFC-zweefvliegsectie voort. Onlangs werd een Puchacz aangekocht om stilaan de basisscholing naar kunststof om te stellen. Sedert 1990 wordt er ook jaarlijks tijdens het Hemelvaart-weekend een Internationale Zweefvliegwedstrijd ingericht, onder de leiding van Franz Van Autreve. Deze ziet wedstrijdvliegen als een middel om zweefvliegers tot hogere prestaties aan te zetten. En het is dan ook tijdens zo'n wedstrijd dat de tot nu toe grootste proef vanuit Wevelgem werd gevlogen: een GO van 402 km. Maar daarbij zal het zeker niet blijven, en bij een aantal KFC-ers is de eerste Wevelgemse 500 km reeds lang geprogrammeerd!

Uit een interview met Frans Couckuyt

VERZEKERING B.A. AANHANGWAGENS

Met de start van het seizoen 1995 is het echt bedroevend vast te stellen dat zeer velen onder ons helemaal niet in orde zijn met de B.A. verzekering voor de zweefvliegtuigaanhangwagens. Wij moeten de verzekering in het belang van de clubs en de leden eens onder de loep

nemen en opdelen in twee hoofdstukken: **1.** de B.A. aanhangwagen; **2.** de lading.

Persoonlijk vind ik dat iedere piloot die overlandvluchten maakt en aldus het risico loopt op een buitenlanding, over een wagen met trekhaak moet beschikken die voldoende vermogen

bezit om zo'n aanhangwagen te trekken. De technische gegevens vindt men in de handleiding van de wagen. Let er ook op dat het gaat om een trailer met of zonder oplooprem. In het laatste geval geldt de algemene regel dat de tarra van de trekker het dubbele moet zijn van de Maximum Toegelaten Massa (M.T.M.) van de aanhangwagen. B.v.: voor een trailer van 750 kg zonder oplooprem moet de tarra van de wagen minstens 1 500 kg bedragen.

Vergeet ook niet dat wagens, ook minder dan vier jaar oud, naar de keuring dienen te gaan wanneer zij een aanhangwagen van meer dan 500 kg M.T.M. moeten trekken, of die nu beladen of leeg is. Vanaf de eerste keuring moet men zich dan jaarlijks aanbieden als "trekker van aanhangwagen". Voor aanhangwagens van minder dan 8 m lang die beladen toch de 8 m overschrijden, dient men ongeacht de M.T.M. bovendien jaarlijks een lengteafwijking aan te vragen voor het vervoer van ondeelbare voorwerpen.

1. VERZEKERING B.A.

Ik stel vast dat er in dit verband evenveel misverstanden zijn als er clubs zijn. Een uitgebreid rondvragen bij verschillende maatschappijen bevestigde eens te meer dat het trekkende voertuig altijd verantwoordelijk is voor de sleep. Dit wil zeggen dat een aanhangwagen niet kan verzekerd worden (B.A.) los van een trekkend voertuig (*). Iedereen die een aanhangwagen trekt, ook voor één keer, dient zijn verzekering daarvan op de hoogte te brengen, daar dit een verhoging (verzwaring) is van het risico en dit voor dezelfde prijs niet kan worden verzekerd. Zie de algemene voorwaarden van uw verzekeringspolis.

De maatschappij zal een groene kaart afleveren, die onontbeerlijk is en wettelijk verplicht bij

een ongeval en bij een eventuele controle door politie of rijkswacht, ook voor één rit! Voor aanhangwagens van minder dan 500 kg M.T.M. of zwaardere die éénmalig getrokken worden, zal de verzekeringsmaatschappij doorgaans geen supplement vragen. Voor trailers van 500 kg tot 1 ton, dus met een eigen nummerplaat, zal voor 1 jaar dekking \pm 2 000 BEF aangerekend worden. Dit is de enige wettelijke vorm van verzekeren. Bedenk dat, bij een ongeval met doden of zwaargewonden, de bestuurder, in zijn recht of niet, samen met zijn familie bankroet is indien hij niet verzekerd is.

2. DE LADING

Heeft u een ongeval waarbij uw recht erkend wordt, dan betaalt de tegenpartij alles. Indien u echter in het ongelijk gesteld wordt, kan het een trieste zaak worden. Men kan echter een transportverzekering afsluiten, waarbij de lading, in casu de zwever, verzekerd is voor een aangenomen bedrag. Dit kan van belang zijn als clubleden een zeer duur clubtoestel meenemen over de weg. Zo moeten zij persoonlijk niet financieel opdraaien voor de eventuele schade. Deze verzekering kan zeer voordelig afgesloten worden.

Met alle vragen in dit verband kan u terecht bij uw verzekeringsmaatschappij of makelaar, maar ik stel vast dat deze vaak onvoldoende op de hoogte zijn van deze ingewikkelde materie, of geen interesse hebben. U kan ook steeds met mij contact opnemen i.v.m. aanhangwagens in het algemeen.

Marnix Van Yper
V.Z.P.
Tel. (09)228 97 04

(*) N.v.d.r.: de collectieve polis die voor clubaanhangwagens werd afgesloten door de Liga, dekt de eigenaars wanneer een losse aanhangwagen, b.v. geparkeerd bij zware wind, schade aanricht aan derden.

FAI-NIEUWS

De FAI viert in 1995 haar 90-jarig bestaan. Er worden dan ook een aantal bijzondere activiteiten gepland: participatie in "Aero 95" te Friedrichshafen, gezamenlijke samenkomst met de ICAO te Montréal, feestelijkheden tijdens de FAI wereld- en continentale kampioenschappen, en tijdens de Algemene Conferentie te Sun City, Zuid-Afrika.

Zuid-Afrika en Turkije hebben hun kandidatuur gesteld voor de organisatie van de eerste Wereld Luchtvaartspelen. Hopelijk zal deze derde poging de goede zijn! De FAI Sportcommissies zullen de gedetailleerde voorstel-

len bestuderen en aanbevelingen formuleren die zullen voorgelegd worden aan de Raad van de FAI in juni.

De FAI organiseert dit jaar een internationale fotowedstrijd, met geldprijzen voor de drie beste kiekjes. Inzendingen, met luchtsport als thema, moeten voor 15 juni 1995 opgestuurd worden naar volgend adres: Editor-in-Chief & Publisher, Air Sports International, D-10 Nizamuddin West, New Delhi 110013, Indië.

Op 16 januari aanvaardde de FAI de toetreding van een nieuw Actief Lid: Oezbekistan. Hierdoor telt de organisatie nu 93 lidstaten.



Watervlietseweg 1

4515 SC IJZENDIJK (Nederland)

Tel.: 31-1176-1506 / 31-1150-12734

Fax.: 31-1176-1506 / 31-1150-95907

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

S.Z.D.- 51-2 JUNIOR

Zonder instrumenten. USD 23.200,-

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

Zonder instrumenten. USD 24.300,-

S.Z.D.- 55-1

Zonder instrumenten. USD 33.760,-

S.Z.D.-59 ACRO

Zonder instrumenten. USD 25.600,-

S.Z.D.- 56 DIANA

Zonder instrumenten USD 49.900,-

S.Z.D.- 50-3 PUCHACZ

Zonder instrumenten. USD 35.600,-

HET ADRES VOOR UW SUPPORTS

GEGARANDEERD HET GOEDKOOPST

P.Z.L.-INSTRUMENTEN

WINTER Instrumenten/Barografen

DITTEL Boordradio's

BECKER Boordradio's/transponder

FILSER ELECTRONIC

-LX-400 GPS

-LX-4000 GPS/flightcomputer

-LX-5000 GPS/flightcomputer

-ATR-760 A Boordradio

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

CLUBNIEUWS

INTERNATIONAAL BABY-TREFFEN TE AXEL

40 jaar geleden werden er in Nederland een tiental Grunau Baby's IIb afgeleverd. Daarvan zijn er nog vier vliegwaardig. De eigenaars van de PH-213 hebben nu besloten het eerste internationale Baby-treffen te organiseren op hun thuisveld Axel.

Het veld beschikt over goede camping- en kantinefaciliteiten in eigen beheer (camping zonder aansluitvoorzieningen voor water of elektra). De week voor en na het treffen kan er door de gasten gekampeerd worden, gebruik van het vliegveld is dan echter niet mogelijk. De loodsen zijn ruim, en er zal gepoogd worden een maximaal aantal kisten vliegklaar te stallen.

Het treffen gaat door van 02.06 tot en met 06.06, de prijs bedraagt 55 NLG per team, inclusief stalling (niet gegarandeerd in de loods), te betalen op Postgiro 331823 van Vrienden van Nico Baby, Amsterdam, met vermelding "Int. Baby Treffen". Sleepstart 30 à 45 NLG, lierstart 10 NLG, camping 2,20 NLG per nacht. Inschrijving voor 15 april.

Informatie: P. Mout, Bosstraat 9, NL-3766 AB Soest, Nederland. Tel. + 31 2155 14845.

23STE INTERNATIONALE RALLY VAN DE VINTAGE GLIDER CLUB

Deze old-timer-rally gaat dit jaar door van 6 t/m 16 augustus te Oberschleissheim - München (Duitsland). Dit vliegveld bestaat sedert 1912 en dient als depot voor de luchtvaartgebonden collectiestukken van het "Deutsches Museum". Men vindt er o.a. de MU 10 Milan en de recente kopie van een DFS 230 militaire transportzwever. Organisatoren zijn Mario Selss, Bausewinallee 123, D-8000 München 50, en Jörg

Ziller, Brucknerstrasse 20, D-71065 Sindelfingen.

Traditiegetrouw wordt de Rally voorafgegaan door een Rendez-vous op een ander veld. Dit jaar wordt het de Wasserkuppe, de Heilige Berg van het zweefvliegen, waar men na het vliegen natuurlijk ook het zweefvliegtuigmuseum zal kunnen bezoeken. Contactadres: Oldtimer Segelflugklub Wasserkuppe, Karl-Heinz Kellerman, Beethovenstrasse 64, D-60325 Frankfurt, tel. + 49 6974 5475 (thuis) of + 49 6990 926 100 (werk).

VAN ZWEVERTJE SWIFT NAAR F-16 OP DE DERDE ONTMOETINGSDAG VAN BELGISCHE ZWEEFVLIEGSTERS

Hoe vertrek je met 50 personen en 15 zwevers - 5 per container - voor een maand naar Zuid-Afrika om er in één week 6 vrouwelijke wereldrecords te breken? Katrin Keim kwam het vertellen voor de Belgische zweefvliegsters en vrienden. Eventjes eraan herinneren dat haar ouders in 1970 deel uitmaakten van de Belgische ploeg op de WK te Marfa (Texas, USA), waar ze hun BS-1 zwever met ophaaldiensten ter beschikking stelden van de Belgische piloot Georges Defosse... Ja, in organisatie zijn de Duitsers nog steeds meesters!

Haar landgenote Dr. Angelika Machinek deed een humoristisch en avontuurlijk verhaal: een vliegexpeditie op een ineengeknutseld water-vliegtuig, in de voetsporen van de Amerikaanse Amelia Earhart, die als eerste vrouw de Atlantische Oceaan overwon, een jaar na Lindbergh, om in 1937 spoorloos te verdwijnen tijdens een vliegreis rond de wereld. Angelika en vriendin Maria Hof gingen na overvlucht van het mistige België ook landen in de kleine haven van Burry

Port (Wales), zoals Amelia destijds, om er een onverwacht reuze-onthaal te ondergaan.

Wie de Ushuaia-beelden van de nieuwe minizwever Swift gemist had, kreeg gelegenheid ze in Louvain-la-Neuve wel te bekijken en verlangend te bewonderen. Wanneer een Swift in België?

Stress, zwangerschap, hartfrequentie, de pil, er was geen taboe voor de zweefvliegsters - en zweefvliegers - dank zij de rustige, duidelijke uiteenzetting van Dr. Bert Schmelzer, die uit eigen medische en zweefvliegerervaring kon spreken. Openhartig kwamen dan vraag-en-antwoord.

Vraag-en-antwoord, dat was ook het sympathieke motto van Anne-Marie Jansen, "onze" (tot nog toe) enige Belgische F-16 pilote. Anne-Marie verloor al gauw haar verlegenheid in een sfeer die vol sympathie voor haar openbloeide. Hoe ze door mannelijke collega's opgevangen werd, welke de moeilijkheden waren om het zo ver te schoppen, raad aan jongere piloten die het zouden willen proberen. Ze werd overstelpt met vragen, en haar interessante antwoorden betekenden eigenlijk het hoogtepunt van de dag. Ook nadien nog werd ze bestormd door de jeugd. En dan maar wachten tot de lente in het land is en iemand de eer krijgt om Anne-Marie Jansen haar eerste zweefvlucht aan te bieden.

De gelegenheid werd te baat genomen om een aantal vrouwelijke piloten te feliciteren voor hun records opgesteld in 1994: Lieve Sebreghts, Liesbeth Breugelmans en Annelies De Wilde (is het toeval dat beide op de bijeenkomst '93 lustig commentaar gaven op hun eerste solovlucht?), Geogeo Litt en Gill Van den Broeck.

Tegenslag: de (vrouwelijke!) luchtkadetten hadden graag de dag meebeleefd, maar "van hogerhand" werd een andere nagenoeg verplichte gebeurtenis georganiseerd. Jammer, het pro-

gramma had meer belangstelling verdiend. "Het beste tot hiertoe", oordeelden de abonnees van deze ontmoetingsdag.

Eén enkele conclusie dus: de afwezigen hadden ongelijk!

Gill Van den Broeck

NYIREGYHAZA 1994, GEZIEN DOOR EEN GEBROKEN SPIEGEL

Zaterdag 30 juli 1994, 2.30 uur (!). Dit moet zowat het uur geweest zijn waarop de studenten huiswaarts keren en de anderen zich in hun diepste dromen wagen. Maar voor mij betekende dit nachtelijke uur het begin van wat later tegelijk de mooiste tijd van mijn leven en het grootste inferno in de zweefvlieggeshiedenis zou worden.

Twee uur dertig, dus; de koffers moesten nog gepakt worden, maar dat gebeurde in een ijtempo, zodat er nog tijd genoeg overbleef voor een scheerbeurt en een bad met alles er op en er aan. Op een iets menselijker uur belde Frank aan. Via de autosnelweg ging het richting Leuven, waar Luc al stond te popelen van ongeduld. De eerste pech uit een lange reeks: de aansluitingskabel van de aanhangwagen van de Ka-8. Na heel wal knutselwerk konden we rond zeven uur Leuven achter ons laten.

Na een ganse dag rijden bereikten we de Hongaarse grens. De laatste kilometers werden in een rustig rally-tempo afgelegd, zodat Luc een eerste zenuwzinking nabij was. Na een warme maaltijd op Hongaarse bodem, besloten we de bedding van een nog aan te leggen snelweg in te palmen, en onder de blote hemel zijn we ingedut.

De volgende dag verliep de reis eveneens zeer vlot. Maar zo'n dertig kilometer voor Nyiregyhaza passeerden we een combinatie van een

dodenbocht en een oneffen spoorwegovergang. Een buschauffeur, die uit de tegenovergestelde richting kwam, nam zijn bocht iets te kort (en om eerlijk te zijn: ik nam mijn bocht vrij ruim) waardoor de spiegel van Franks auto het moest begeven. "Scherven brengen geluk", zullen we maar zeggen; de ééntalige Hongaarse buschauffeur dacht er net zo over, "nem problem", en de laatste kilometers werden verteerd.

En dan het zweefvliegkamp zelf! De Jeans, meegebracht door Werner en de zijnen, was al gearriveerd. Verder beschikten we over de Ka-8 natuurlijk, en ook nog twee gehuurde tweezitters van het type IS-28 B2. De eerste dagen werden intensief benut door Frank, die alle mogelijke standjes van kabelbreuken inoefende, om zo snel mogelijk op de lier gelost te worden. Toen ook de beginners met Richard en met de Twin aankwamen, kon het kamp op volle toeren beginnen draaien. Lieven, aanwezig met de ganse kroost, zag het wel zitten met de Ka-8; Damien werd voor enkele dagen de alleenheerser op de Jeans Astir.

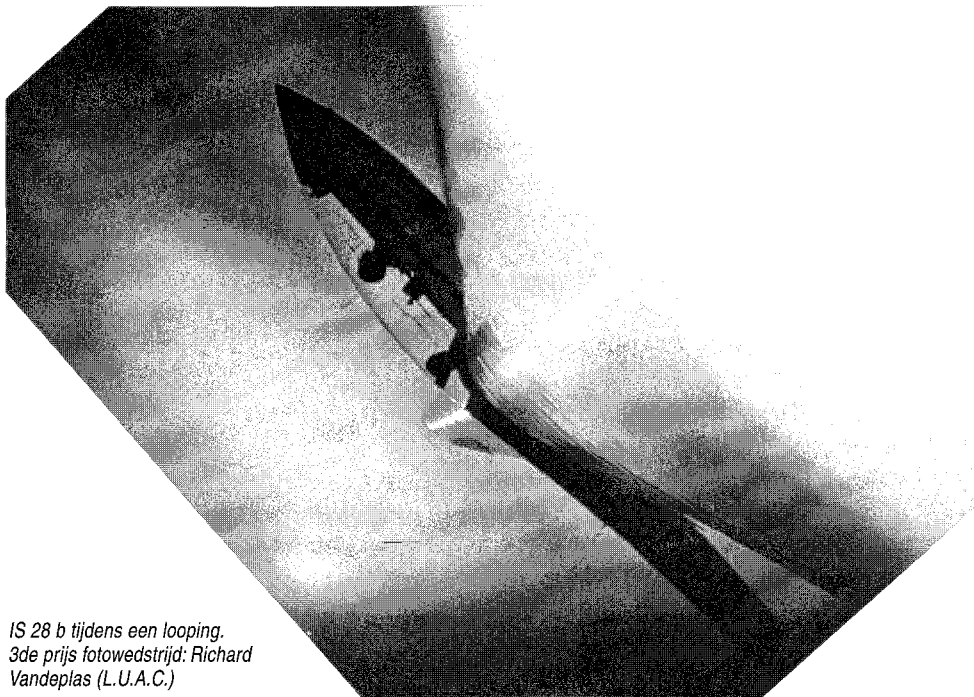
Elke vliegtag zag er zowat gelijkaardig uit. 's Morgens de "bakken" uit de hangar duwen, afwassen, klaarmaken en in piste zetten; daarna konden Frank en Philip hun slachtoffers van het beginnelingenkamp uitkiezen. Op het vliegveld konden we beschikken over een parasol, met de afmetingen van driemaal een TAB-parachute met automatische opening. De accommodatie werd aangevuld door een jeep om de lierkabels op te halen, alsmede de Trabant-cabrio, waarin Bertje zijn hart kon ophalen. Bert maakte zich op zowat alle mogelijke gebieden nuttig in de groep. Zo diende hij bijvoorbeeld Luc te onderwijzen over de belangrijke dingen des levens. Ondertussen had de keukenploeg voor het middageten gezorgd (een stukje brood, wat salami, een watermeloen en veel kraantjeswater). 's Avonds werden

de bakken teruggeduwd en in de hangar gezet. Nog even douchen en uit eten gaan!

En dan was er Brigi! Ja, beste lezer, eigenlijk zou ik er gewoon over moeten zwijgen - Zweefvliegers doen het stilletjes! - maar dat zou de objectiviteit van dit verslag in het gedrang brengen. Ik zal u dus moeten meedelen dat het vrouwelijk schoon van de ganse wereld zich concentreerde in Nyiregyhaza; en Brigitta, de dochter van onze bollige sleeppiloot, vormde het epicentrum. Nochtans zorgden Zita en de Hongaarse meisjes bij het zwembad voor enige concurrentie, maar Brigi had haar leeftijd in het voordeel.

Maar laat het mij even over de andere ontspanningsmogelijkheden hebben. De bar aan het vliegveld werd uitgebaat door Ferenc en Andrea. Een "halve liter" na de laatste vlucht was steeds een welkome verfrissing, zeker bij de Sahel-temperaturen die we gelaten moesten ondergaan. Egésjegyedr! Ook een heuse poolbiljart was aanwezig. Hier toonde Joke zich de ware meester: van beginnelinge ontpopte zij zich tot een ware biljartkampioene, weliswaar bijgestaan door haar levensgezel, dat spreekt voor zich. Bij het tafelfoetballen speelde Noivadzi Ivo iedereen naar huis (Bescheidenheid is een mooie deugd, en ik heb ze!). Op het vliegveld zelf werd de verving vakkundig gebroken door het "jeu de cochon" van Werner. Twee varkentjes omhoog gooien en uw punten cumulatief onthouden, lijkt belachelijk, maar de leuke terminologie, zoals "tournedos" en "groing groing", bezorgde ons een eindeloos plezier. Het schaakspel in zakformaat werd voor het grootste deel van de tijd ingepalmd door Jan en Dennis (uit de gelijknamige film), meestal reeds onmiddellijk na het ontwaken (16.30 uur).

Ons vrouwelijk panel werd dit jaar talrijk vertegenwoordigd. Wie nu denkt dat Ingrid, Reinilde, Joke en Sonja hun mannetje niet konden



*IS 28 b tijdens een looping.
3de prijs fotowedstrijd: Richard
Vandeplas (L.U.A.C.)*

staan, slaat de bal behoorlijk mis. Vanuit de achterhoede namen zij fysiek zelfs het voortouw. Alleen op muzikaal gebied moesten zij het onderspit delven, want Dirk, overenergiek als altijd, gaf de Hongaarse tien-om-te-zien-ster het nakijken tijdens het avondmaal. Toen Damien alle aandacht opeiste d.m.v. ingewikkelde moppen ("Weet je wat Napoleon zei toen hij in Waterloo aankwam? Ja mannen, we zijn in Waterloo!"), verloor ik mijn "laminair evenwicht" en kwam er een einde aan mijn eetlust (en dat reeds na de vijfde hoofdschotel!).

Donderdag 4 augustus kregen we Ferenc eindelijk zo ver om een aantal durvers mee te nemen voor een luchtdoop in de Antonov. Richard zat mee in de cockpit en wij kwamen om beurt een kijkje nemen. Op de korte maar bondige vraag van Ferenc, "Acro?", knikten we overtuigend van "Yes", en weldra veranderde de log-

ge Antonov in een ware boodschapper van de duivel. Scheervluchten werden gevolgd door scherpe S-bochten. Op enkele haartjes na miste Ferenc een hoogspanningslijn, om vervolgens net niet in de rivier te duiken. De toevallig aanwezige toeristen moesten zo ongeveer hun ganse zwembroek hebben volgedaan, alvorens in shocktoestand afgevoerd te worden.

De dag daarop was een dag van prestaties. Werner was rijp voor zijn eerste solo op de Twin. Damien waagde zich aan een duurvlucht op de Jeans, waarbij de baro een hoogteverschil van 2 000 m moeiteloos kon registreren (onder het motto: "hoe ijler de lucht, hoe geiler de vlucht"). Ook Lieven was niet uit de Ka-8 te kloppen - hij sukkelde waarschijnlijk nog steeds met een structurele scoliose - en maakte een duurvlucht van meer dan 4.59 uur. "Bankdirecteurs calculeren te veel", werd er gefluisterd;

maar uiteindelijk werd de proef zonder problemen ingediend.

En om toch een beetje chronologisch te werk te gaan, ga ik over naar zondag 7 augustus: onze D-Day. We werden zwetend wakker in onze nochtans schaarse kledij ('s nachts enkel een slipje). Het beloofde weer een hete dag te worden; tot zover alles normaal. Aangezien de T gedraaid was, stonden alle bakken opgesteld aan de overzijde van het vliegveld. De romp van de Ka-8 werd beschadigd bij een harde landing, zodat deze noodgedwongen naar de hangar moest om daar definitief te blijven.

Deze crash zou enkele ogenblikken later een geluk bij een ongeluk betekenen, want plotse-ling werd de lucht vrij donker. Met een fenome- nale snelheid - tegelijkertijd fascinerend en angstaanjagend - kwam er een muur van wind en regen opzetten. De Ka-8 stond dus relatief veilig in de hangar, maar de IS kon niet meer tegengehouden worden en werd door de wind gegrepen, om daarna verbrijzeld te worden. Onze Twin werd bemand door de twee minst nuttige elementen (dixit een instructeur), zodat we ten minste onze eigen tweezitter van schade konden weerhouden. Een Hongaarse Pirat kwam net iets te laat bij de hangar aan, en werd eveneens door de storm gekatapulteerd. Onze teerbemide Luc kon nog net op tijd wegsprin- gen, zodat er geen lichamelijk letsel te betreu- ren was (behalve de vinger van Katrien, die geplet werd bij het weghalen van een staart- wieltje).

Voor de familie Maes was het wel een echte pechdag, want hun geparkeerde wagen kreeg een zware klap door een omvergewaaid boom. Kaatje, onze kampmascotte, bleef even lief lachen; maar wij konden onze tranen van emoties moeilijk de baas. René liet zijn camera voor wat het was, en kwam met lekker warme dekens toegesneld. De Jeans is gelukkig nog

kunnen landen zonder brokken te maken, en Pista, de doodbrave en steeds ijsig kalme boss van het vliegveld, redde zichzelf en zijn toestel d.m.v. een mooie buitenlanding. Pech gehad, maar toch ook veel geluk; want die dag hadden we alles wat we hadden kunnen verliezen.

De dag daarop hebben we met z'n allen een dagje vrijaf genomen... om te bekomen. Tivadar is een hemeltje op aarde, gelegen langs de Tisza, kort bij de grens van Oekraïne. En daar zijn we met vrijwel de ganse groep naar toe ge- reden. Weer een dag later konden we eindelijk terug beginnen vliegen. De lier bleef echter in- actief, want de weersituatie werd enigszins be- moeilijkt door turbulentie en vooral veel cross- wind. Na een dodelijk ongeval in Gyöngyös wilden de instructeurs geen enkel risico nemen. Richard, de goeie - af en toe veel te goeie -in- structeur van de gevorderden (beschouw dit a.u.b. niet als mouwvegerij!), kon met hen een aantal checkvluchten doen.

De grote los-dag op de Jeans naderde, en als eerste slachtoffer werd Werner uitgekozen, ge- volgd door Luc. Beide landingen bleven van brokken gespaard... Toen was het echter de beurt aan de jongen met het mooiste broekje; nonkel Ivo maakte een mooie vlucht, maar tij- dens de landing liep er iets mis. Ofwel had een snoodaard de piste verschoven tijdens de final, ofwel was de laterale esthetiek van de landing niet wat het had moeten zijn. Tot overmaat van ramp bleek de Jeans niet uitgerust te zijn met een pauzetoets, zoals bij de Flight Simulator van Microsoft, zodat de tijd om rustig na te den- ken ontbrak. In elk geval: een lamp, in het ver- lengde van de verharde piste, werd nog net met de vleugelwortel geraakt, en ook de Jeans was K.O.

De emotionele klap kletterde harder dan de be- wuste lamp, want veel kon er natuurlijk niet meer gevlogen worden, zonder vliegbare een-

DAEDALUS

nv-sa

insurances & aviation consultant

Vliegen is mijn hobby



Uw veiligheid verzekeren
is mijn beroep

Iwein VAN CAELENBERG, Uw contactpersoon in verzekeringen.

DAEDALUS nv-sa
HYACINTENSTRAAT 42
B-9300 AALST

PHONE 32 + (53) 77.85.00 KB
FAX 32 + (53) 77.52.90 HRD
BTW

439-0168901-20
60.916
BE 447.569.084

zitters. Gelukkig viel de schade nogal mee, zodat de herstelling onmiddellijk ter plaatse kon gebeuren. Normaal gezien zou ik geen verslag hebben geschreven, want zelfs na enkele weken valt er nog één en ander te verwerken. Maar beloofd is beloofd! Mijn vriendjes voorzagen mij van de nodige morele steun en lieten zich inspireren tot een cover op de melodie van "Tien kleine negertjes". De authentieke tekst (written by Reinhilde en Dirk) wil ik U niet onthouden:

*Drie LUAC-zwevers, drie LUAC-zwevers,
Lieven in de Ka-8, hij landde o zo zacht.*

*Twee LUAC-zwevers, twee LUAC-zwevers,
Ivo vloog tegen de lamp, jongens wat een kamp.*

*Eén LUAC-zwever, één LUAC-zwever,
Dat was de Twin, daar kropen we allemaal in.*

Je ziet: in ware nood kent men zijn vrienden!

Bon, de rest van het kamp werd dan maar opgevuld met veel zwemmen, veel eten (ik toch...) en toch ook nog een beetje vliegen. Frank, Lieven, Sonja en Marie-Paule (onopgemerkt omdat zij de enige van gans het kamp was die voortdurend lief en beleefd gebleven is) zaten op dat ogenblik reeds aan het thuisfront. De laatste dagen van het kamp hebben we toch nog mooie vliegdagen gekend. Ook de gevorderden, zoals Patrick en René, konden nog een aantal vluchten wagen, uiteraard zonder de beginners te ontrieven! Nog éénmaal kregen we een mooie demonstratie van de Hongaarse lierman, die ons toonde hoe goed de kapinstallatie werkte: voldoende om iemand recht de grond in te boren, en zonder ervaren instructeur zou dat kunnen gebeurd zijn met onze Twin! De common market, even verderop, diende om al ons klein geld op te krijgen (de horloges worden daar bijna per kilo verkocht) en om een kleine attentie voor onze instructeurs te bemachtigen: een autokussentje voor Philip en

een hippe T-shirt van de Flintstones voor Richard.

En tenslotte het afscheid: Brigi kreeg drie kus-sen en kon haar traantjes niet langer in bedwang houden. Van Pomotsj, het kamphondje, ontbrak elk spoor (oef!) sinds de storm, en Dirk presteerde het om vlak voor het vertrek nog pakweg een kwartiertje naar WC-papier te zoeken; waarom gebruikt hij in godsnaam geen forinten, zoals iedereen? Uiteindelijk vertrokken we dan toch richting België, de reis verliep vlot en zonder omwegen. Richard maalde alle kilometers in solovlucht af, en werd slechts zelden getreiterd door de schaakspelers, die bijna op zijn schoot kwamen zitten tijdens de rit. En plots was er Leuven: een handdrukje of een afscheidszoentje zonder veel woorden, zo van "Ik zie je nog wel in Zwartberg" of "t Is weeral zo vlug voorbij gegaan", en daarna vertrok onze vaderfiguur met de camionette richting Bete-kom.

Liefste lezer, wat klinkt er - als afsluiter van dit verslag - cliché-matiger dan een stereotiep lijstje van de prettige en de minder prettige kanten aan zo'n kamp? Sta mij echter toe het slot als volgt te formuleren: de sfeer was prachtig, het weer was abnormaal voor alles wat zich niet in de Sahara bevindt, we hebben goed gelachen, goed gegeten (correctie: ik heb goed gegeten). Alleen werd er minder gevlogen dan verwacht en draaiden sommige vliegdagen eerder vierkant dan soepel, maar dat had natuurlijk alles te maken met de stukken die we gehad hebben. Maar uiteindelijk is iedereen thuis geraakt, een beetje bruiner, een beetje gespierder, maar vooral heelhuids; en daar zijn we blij om.

Ivo Lens

Overgenomen uit LUAC Info en lichtjes ingekort door de redactie.

WEDSTRIJD NIEUWS

EINDHOVENSE TWEE-DAAGSE WEDSTRIJD

Deze wedstrijd, traditioneel een tweezitterwedstrijd, staat ook open voor eenzitters met een handicap van 100 of hoger. De wedstrijd wordt gehouden op 6 en 7 mei, op de vliegbasis Eindhoven. Dit jaar zijn er drie klassen:

- clubklasse: alleen tweezitters, met een handicap tot 100;
- middenklasse: handicap 100 - 108;
- open klasse: handicap 108 en groter.

Voor een evenwichtige klasseverdeling bepaalt de organisatie in een later stadium in welke klasse handicap 108 komt. Deelnemers van voorafgaande jaren ontvangen automatisch een inschrijfformulier.

Informatie:

Organisatie Eindhovense twee-daagse wedstrijd

p/a Sneppendijk 14
NL-6026 AB Maarheeze
Nederland
Tel. + 31 4959 4031

INTERNATIONALE ZWEEFVLIEG- WEDSTRIJD IZW 1995

De KORTRIJK FLYING CLUB organiseert voor de zesde maal een internationale zweefvliegwedstrijd op het vliegveld van Kortrijk-Wevelgem (EBKT), van 25 tot en met 28 mei 1995.

De wedstrijd staat open voor alle klassen. Er worden slechts 40 toestellen toegelaten. Het is toegestaan dat verschillende piloten op één toestel vliegen. De titel, punten en prijzen worden dan per ploeg toegekend. Piloten en teams dienen bij inschrijving gekend te zijn. De toestellen worden ingedeeld volgens de factor van

de laatste DAeC-handicaplijst. Indien er in een bepaalde klasse minder dan 4 toestellen deelnemen, zal deze bij de dichtstbijgelegen klasse worden gevoegd. De samenvoeging gebeurt voor de te vliegen proeven en puntenberekening.

Elke piloot dient in het bezit te zijn van een geldige zweefvliegvergunning, FAI-sportvergunning, D-brevet. Parachute, radio, barograaf en fototime-camera zijn verplicht. (Motorzwevers: baro met foto- en motoraanduiding). G.P.S. is toegelaten. Blindvlieginstrumenten zijn niet toegelaten.

Inschrijvingsgeld: 2.500 BEF (4 films inbegrepen) door betaling met gekruiste Euro- of internationale in BEF uitgegeven bankcheque. Deze cheque dient samen met het inschrijvingsformulier verstuurd, enkel naar het wedstrijdsecretariaat. Een sleep naar 600 m kost 600 BEF.

Kamperen op het vliegveld: 100 BEF per ploeg per dag.

Uiterste datum voor inschrijving: 15 mei 1995.

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

Kortrijk Flying Club
p/a: Demeester Freddy
Langerei 44 - B-8000 Brugge
Tel. (050)33 65 70 - Fax (050)35 05 70

CONCOURS INTERNATIONAL DES ARDENNES

De 29ste uitgave van deze wedstrijd gaat door op het vliegveld van Saint-Hubert, van 25 t/m 28 mei 1995. Klassen: open-ren, standaardclub (handicap 92 en meer), club-hout-doek-

tweezitter (handicap 90 en minder). Toelatingsvoorwaarden: D-brevet en 3 buitenlandingen, geldige vergunning, FAI-sportvergunning, foto-time, radio, valscherp, barograaf, verzekeringbewijsstukken. GPS toegelaten, blindvlieginstrumenten verboden.

Inschrijving: 1.500 BEF per toestel, inclusief films, te storten op rekening nr. 000-0627040-32 of 267-0037578-58 van Aéroclub des Ardennes. 700 BEF per sleep. Logies mogelijk in de slaapzalen van het CNVV. Camping 200 BEF per dag per tent of caravan.

Inschrijven bij:
Paul Salmon
chaussée de Bastogne 64
6640 Sibret

KIEWIT CUP

De Kiewit Cup zal dit seizoen doorgaan op 3-4-5 juni 1995. Vanaf dit jaar kan men ook deelnemen met Open- en Renklassetoestellen waarvan de handicapfactor ≤ 108 . Het inschrijfgeld bedraagt 3 500 BEF per toestel en dient vereffend te zijn 10 dagen voor het begin van de wedstrijd via een overschrijving op rekening nr. 735-1132980-08 met vermelding: Inschrijving Kiewit Cup + immatriculatie van het toestel. In dit inschrijfgeld zijn 3 starts en 3 filmpjes begrepen. Elke bijkomende start kost 600 BEF. Camping is gratis. Voor inlichtingen en inschrijvingen kan men terecht bij:

Ken Evens, Schoolbergenstraat 91
3010 Kessel-Lo • Tel./fax (016)25 68 35

7de BENELUX ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD AÉROCLUB KEIHEUVEL

11de INTERNATIONALE WEDSTRIJD 1995

Deze competities gaan door van 05 t/m 12 augustus 1995. Zij staan open voor toestellen van de standaard- en van de open/renklasse. Mo-

torzwevers zijn toegelaten.

Voor meer informatie kan u terecht op het volgende adres:

Rudy Jennen, 17de Esc Lichtvliegwezenlaan8,
2490 Balen. Tel. (014)81 25 21-67,
fax (014)81 25 22.

P.S.: voor de eendagsvliegers die graag een start komen maken op Keiheuvel, gelieve eerst te telefoneren.

WERELDKAMPIOENSCHAPPEN OMARAMA 1995

Nieuw-Zeeland staat reeds lang bekend als een van de droomlanden voor het zweefvliegen. Het is immers nog steeds de enige plaats ter wereld waar er 2 000-km circuits werden gevlogen. En de Nieuw-Zeelanders hadden reeds vaak hun kandidatuur ingediend voor de organisatie van de WK. Dit jaar is het hen eindelijk gelukt, en het heeft hen geen windeieren gelegd: Ray Lynskey, de eerste 2 000-man, werd nu ook de eerste Nieuw-Zeelandse wereldkampioen.

Het werd trouwens een spannende race in alle klassen, want tot op de laatste dag lagen de kandidaten voor de titels zeer dicht bij elkaar. In de standaard- en renklassen konden de leiders Markku Kuittinen en Eric Napoléon hun plaats succesvol verdedigen, maar in de open klasse moest Uli Schwenk, die sedert de derde dag ononderbroken aan de top stond, de titel aan Lynskey prijsgeven. Voor het eerst was er ook een "World Cup", een klassement per ploeg. Gezien het grote onevenwicht tussen de ploegen (van 1 man tot 10 man!) is deze rangschikking wellicht niet echt representatief te noemen.

Voor het eerst werd GPS (de Cambridge "Black Box" voor alle concurrenten) als primair controlesysteem voor de proeven gebruikt. En de ervaringen zijn globaal positief te noemen.

Geen enkele film moest ontwikkeld worden. Wel viel de ontvangst sporadisch uit wanneer de toestellen te diep tussen de bergen door vlogen, maar het rondenvan de keerpunten kon steeds zonder problemen vastgesteld worden. Men was wel verplicht een toevoeging te doen aan het reglement: wanneer verschillende toestellen een buitenlanding maakten in een zelfde veld, werd de positie van de vroegst gelande voor allen overgenomen, om soms merkwaaardige afwijkingen te vermijden. Men moest ook vaststellen dat de positie op de display niet steeds overeenkwam met de opgetekende! De fabrikanten werden op de hoogte gebracht van deze problemen en zullen pogen ze op te lossen voor de toekomst.

De WK 1995 hebben de piloten zwaar op de proef gesteld. Laten we het financiële aspect daarbij terzijde (Nieuw-Zeeland ligt voor de meeste zweefvliegers toch aan de andere kant van de aardbol): alle vormen van stijgwind kwamen hier aan bod, vaak tijdens een zelfde vlucht, en de turbulentie was soms overweldigend. Af en toe kon men genieten van het wondermooie panorama, maar er moest ook dikwijls ultra-scherp gebocht worden in zeer smalle thermodynamische stijgwind. Hevige daalwinden verknoeden ook menige eindaanvlucht of bergpas-kruising. Een paar vliegers besloten wijselijk huiswaarts te keren, daar dit soort zweefvliegen hun mogelijkheden en risicobereidheid overtrof.

Er waren dan ook vier total-loss ongevallen, gelukkig zonder schade voor de vliegers. Gérard Lherm verloor zijn Nimbus 4 nog voor de wedstrijd begon, toen hij bij een transitie tussen twee golfgebieden in een rotorwolk gezogen werd. Na enkele seconden reeds kwam er een knal, en Lherm moest zijn stuurloze toestel verlaten. Hij vloog de WK in de renklasse met een

gecharterde DG-800 S. Op de eerste wedstrijddag werd de LS-6 van David Jansen bij een buitenlanding zwaar beschadigd. De Pool Tomasz Rubaj thermiekte te dicht bij een rotswand en "landde" met zijn SZD-55 ongewild op een helling met 40° inclinatie! Guido Achleitner Junior kwam 1 km voor Omarama aan de grond in een rotsachtige rivierbedding; bij de ASW-24 brak de romp en barstten de vleugels.

Werd er te Borlänge geschiedenis geschreven toen Federico Blatter zijn Nimbus 3 liet ophalen per helikopter, zo gebeurde een gelijksoortige recuperatie in Nieuw-Zeeland meermaals! De Duitse ploeg kon zelfs uitbundig feestvieren met de drank die ze kreeg als dank voor het lenen van haar "super-lichte" aanhangwagen.

Ondanks deze negatieve ervaringen en het eerder bescheiden deelnemeraantal mogen de WK 1995 toch succesvol genoemd worden. In dergelijke condities was het talent van de vliegers zeker doorslaggevend, en enkel een all-round expert kon zijn ambities hier waarmaken. Het is alleen maar jammer dat een aantal landen, waaronder België, geheel moesten afzien van een participatie.

EINDUITSLAG

STANDAARDKLASSE

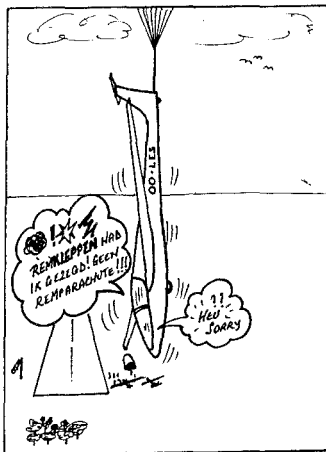
01	Kuittinen, Markku	Finland	Discus a	8 948
02	Spreckley, Brian	Engeland	LS 8	8 758
03	Aboulin, Jacques	Frankrijk	Discus	8 683
04	Wells, Martyn	Engeland	LS 8	8 669
05	van Dyk, Tony	Nieuw-Zeeland	LS 8	8 559
06	Davis, Andrew	Engeland	Discus	8 464
07	Karow, Holger	Duitsland	Discus b	8 384
08	Schramme, Reinhard	Duitsland	Discus a	8 128
09	Gerbaud, Gilbert	Frankrijk	Discus	8 063
10	Fischer, Peter	Duitsland	Discus	7 880
11	Buchanan, John	Australië	Discus a	7 825
12	Striedieck, Karl	VSA	ASW 24	7 681
13	Oakley, Michael	Nieuw-Zeeland	Discus	7 539
14	Sorri, Juha	Finland	Discus	7 534
15	Walters, Rick	VSA	Discus b	7 450

RENKLASSE

01	Napoléon, Eric	Frankrijk	Ventus 2	8 838
02	Wills, Justin	Engeland	LS 6	8 809
03	Navas, Gilles	Frankrijk	Ventus 2	8 719
04	Ghiorzo, Stefano	Italië	Ventus 2a	8 496
05	Lherm, Gérard	Frankrijk	DG 800 S	8 350
06	Delore, Terry	Nieuw-Zeeland	LS 6a	8 328
07	Grund, Michael	Duitsland	Ventus 2b	8 296
08	Theisinger, Martin	Duitsland	LS 6 cw	7 880
09	Janowitsch, Wolfgang	Oostenrijk	Ventus 2b	7 733
10	Rabeder, Karl	Oostenrijk	Ventus c	7 660
11	Gostner, Thomas	Italië	Ventus 2b	7 659
12	Demmerer, Helmo	Oostenrijk	Ventus b	7 484
13	Iltner, Gary	VSA	Ventus c	7 234
14	Garton, Chris	Engeland	LS 6 c	7 097
15	Cubley, Terry	Australië	ASW 20	7 011

OPEN KLASSE

01	Lynskey, Ray	Nieuw-Zeeland	Nimbus 4	9 511
02	Schwenk, Uli	Duitsland	ASW 22 L	9 215



J.M.A. & E.M.B.

03	Schröder, Robert	Duitsland	ASW 22 B	9 204
04	Centka, Janusz	Polen	ASW 22 BL	8 558
05	Gantenbrink, Bruno	Duitsland	Nimbus 4	8 407
06	Newfield, Theo	Nieuw-Zeeland	ASH 25	7 777
07	Barrois, Jean-Denis	Frankrijk	Nimbus 3D	7 656
08	Tabery, Ron	VSA	Nimbus 3	7 547
09	Harrison, Grae	Nieuw-Zeeland	ASH 25	7 439
10	Mander, Paul	Australië	Nimbus 3	6 973
11	Giles, Michael	Australië	ASW 22	6 781
12	Haggenmüller, Reinh.	Oostenrijk	ASH 25	6 740
13	Griffith, Sherman	VSA	ASH 25	6 683
14	Bush, Dale	VSA	Nimbus 3	6 604
15	Milner, Brian	Canada	Nimbus 3	4 994

WORLD CUP

Pt	Land	Punten
01	Frankrijk	8459
02	Finland	8358
03	Italië	8138
04	Duitsland	8137
05	Engeland	7987
06	Nieuw-Zeeland	7588
07	Oostenrijk	7440
08	Nederland	7157
09	Polen	7095
10	Australië	7081
11	Zwitserland	7042
12	Verenigde Staten	7028
13	Tsjechië	6720
14	Zweden	6414
15	Noorwegen	5941
16	Denemarken	5865
17	Venezuela	5712
18	Turkije	5540
19	Zuid-Afrika	5377
20	Canada	5129
21	Japan	4921
22	Argentinië	3398
23	Mexico	0756

DOORDENKERTJE

Een piloot vliegt met constante lichtsnelheid van A naar B, pal tegen de wind. De afstand AB is 25 km. Boven B aangekomen lost de piloot een ballonnetje en vliegt verder rechtdoor gedurende 15 min., nog steeds met constante

snelheid. Dan maakt hij rechtsomkeer naar A, waar hij aankomt precies samen met het ballonnetje. Wat is de windsnelheid?

Aangepast uit "AOPA Pilot"

Antwoord in het volgende Ligablad

EVENEMENTENKALENDER

Wedstrijden buitenland 1995

- 6.5 - 7.5 Tweezitterwedstrijd Eindhoven (NL)
20.5 - 28.5 Internationale Zweefvliegwedstrijd te Oerlinghausen (D)
10.6 - 18.6 Internationale Zweefvliegwedstrijd te Hockenheim (D)
9.7 - 22.7 3de Europese Zweefvliegekampioenschappen voor Junioren te Leszno (PL)
18.7 - 28.7 Coupe du Monde de Vol à voile en Montagne te Vinon (F)
22.7 - 5.8 Tsjechisch Kampioenschap voor Tweezitters te Pardubice (CZ)
29.7 - 13.8 9de Internationale Europese Zweefvliegekampioenschappen voor Dames te Marpingen (D)

Wedstrijden België 1995

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

*De Victor Boin Beker wordt dit jaar uitgeschreven in de standaardklasse.
Hij valt samen met de Handicap der Kempen.*

Evenementen buitenland 1995

- 6.4 - 9.4 Luchtvaartbeurs Aero '95 te Friedrichshafen (D)
2.6 - 6.6 Internationaal Babytreffen te Axel (NL)
29.7 - 6.8 Balade des Planeurs Anciens (F) met start te Kortrijk-Wevelgem (B)
30.7 - 5.8 Internationaal Oldtimer Rendez-vous op de Wasserkuppe (D)
6.8 - 16.8 23ste International Vintage Glider Rally te Oberschleissheim-München (D)

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.

FOR SALE: Ka-6E 1984, location Leverkusen/

Cologne, Germany. Approx. 120 hrs. since overhaul 1984. Standard instrumentation and trailer. Negotiable price 14 000,- DEM.

Tel. +49 2203 307 077, fax +49 2203 307 070, answering machine + 49 2175 3262. German and English spoken.

TE KOOP: Jantar Standaard 2, bj. 1980, met LX-1000 vario en radio 720 kan., zonder aanhangwagen. Tel. (056)22 44 17 of tel./fax (056) 21 44 23.

TE KOOP: SZD-55 PH-993 (aug. 93), met mogelijkheid te blijven vliegen onder Nederlandse registratie, dus zonder extra kosten voor inschrijving in België. Cor Vermeulen, tel./fax + 31 1176 1506.

TE KOOP: Vario-GPS Filser LX-4000, 11-03-94. Prijs 83 000 BEF. Inlichtingen Ruymen A. Tel. (016)23 79 47, fax (016)22 80 16.

TE KOOP: caravan voor 2 personen, met luifel en uitrusting. Standplaats vliegveld Issoudun (Frankrijk). Pedro Boon, tel. (03)449 90 36.

TE KOOP GEVRAAGD: tweedehandse barograaf. Tel. (02)569 68 56.

GEZOCHT: te huur / gebruik van woning in de omgeving van een zweefvliegveld in Zuid-Frankrijk. Periode juli 1995. Contacteer Paul Verdijk, tel. (09)225 95 11.

GEVRAAGD: ophaalploeg voor 1 week tussen 29.07 en 13.08, + training 24.07 - 28.07, Europese Kampioenschappen voor Dames te Marpingen. Lieve Sebreghts, tel. (03)321 61 53.

VLIEGKAMPEN op Aëroclub Keiheuvel, periode van april t/m september, alleen de weekperiode. Gunstige tarieven, goede vliegomstandigheden (300, 400, 500, 600 kilometer), gezellige sfeer. Vele recreatieve mogelijkheden, b.v. talrijke wandel-of fietspaden, tennisvelden, squashvelden, fitnesscentrum, open- en overdekte zwembaden, grote speeltuin voor de kinderen, manège voor de paardenliefhebbers, minigolf. Goede inkoopmogelijkheden binnen een straal van 5 km.

Info: Rudy Jennen, 17de Esc Lichtvliegwezenlaan 8, 2490 Balen. Tel. (014)81 25 21-67, fax (014)81 25 22.

GPS-COÖRDINATEN EN CHARRONPROGRAMMA

De nieuwe lijst met GPS-coördinaten, samen met het Charronprogramma van Luc Van Camp, is tegen kostprijs verkrijgbaar op het secretariaat. Beide draaien onder Excel versie 4.0 of hoger.

Het programma laat toe om de keerpuntgegevens door een eenvoudige copy-paste (kopieëren-plakken) operatie over te nemen uit de keerpuntenlijst, en in te brengen in een venster dat aangepast is aan de te vliegen proef: FAI-driehoek, heen en terug, enz. Het programma berekent de afstanden volgens de FAI-formule en de te vliegen koersen, en verifieert of een voorgestelde driehoek binnen de FAI-norm past. Daarnaast wordt de voorkant van een Charronformulier ingevuld, indien gewenst ook met de naam van de piloot en de gegevens over de baro en de zwever.

Een mooi middeltje om winteravonden of regenachtige "zomerdagen" te vullen!

Die Internationale Luftfahrtzeitschrift

aerokurier

Met o.a. veel informatie over de
zweefvliegsport

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