

ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

17de jaargang - nummer 65
januari - februari - maart 1996

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

kantoor van afgifte Gent X

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 08.01

HOOFDREDACTIE EN REDACTIEADRES :

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

REDACTIETEAM :

Ary CEELAN
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 Zweefvliegdubs

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

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

17de jaargang - nummer 65
januari - februari - maart 1996

INHOUD

Redactioneel	2
Symposium	3
Fotowedstrijd	16
Het hoekje van de boekenvreter	18
De bekendste zweefvliegtuigen in Vlaanderen (14)	20
Zweefvliegtuignieuws	22
Clubnieuws	24
In memoriam Richard Vandeplas	26
Haus der Luftsportjugend	27
ACRO-tweedaagse op Terlet	28
VGC-rally 1996	30
Evenementenkalender	32
Wedstrijdnieuws	33
Mededelingen en Service	35

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :

T. Lens - K. Van Dam - S. Bovin - G. Beersaerts

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 1996** op het redactieadres.

Foto cover:

Ka-13 boven de Zwartbergse heide (2de prijs fotowedstrijd).

Foto Ivo Lens

REDACTIONEEL

Zoals gewoonlijk is een groot deel van het eerste Ligablad van het seizoen gewijd aan een verslag van het symposium. Gezien mijn beroepsbezigheden kon ik ook dit jaar niet aanwezig zijn, maar dank zij de vakkundige hulp van een clublid kon ik rekenen op een bijna integrale bandopname van het gebeuren.

Jammer genoeg waren er in het voormiddag-programma enkele overlappingsen, zodat één man niet alles kon bijwonen. Indien je favoriete spreker in dit verslag te beknopt aan bod komt, kan je volgend jaar misschien zelf eens de pen (of nog liever de tekstverwerker) ter hand nemen om een verslag te schrijven? Ideaal zou zijn dat elke spreker een samenvatting van zijn speech opstuurde (zelfs een fotokopie van zijn voorbereiding zou best helpen). Maar ja... zweefvliegers zijn blijkbaar geen schrijvers!

Ik wens hier in het bijzonder Theo Lens te danken, die reeds sedert verschillende jaren de ongevallenverslagen netjes op diskette bezorgt. Dat spaart veel typewerk.

Mijn oproep tot inzenden van clubbladen heeft reeds een eerste resultaat opgeleverd: naast *LUAC-Info* krijg ik nu ook geregeld *Cumulus* opgestuurd, het kersverse blad van de Wouw. Een voorbeeld van hun proza verschijnt dan ook in dit Ligablad. Vroeger ontving ik ook enkele exemplaren van *Jericho*, het DAC-clubblad;

zou dit een stille dood gestorven zijn? Ook voor clubbladen lijkt het moeilijk om geschikte auteurs op de kop te tikken!

Voor potentiële medewerkers en adverteerders:

Gezien de verhuizing van de drukkerij die in staat voor de eindproductie van het Ligablad, kan ik niet langer zomaar even binnenwippen om een verandering of toevoeging op het laatste nippertje te bekomen. Daarom zou ik er willen op aandringen dat alle inzendingen tijdig op het redactie-adres zouden toekomen, d.i. op de 20ste van de maand voor publikatie. Voor het juninummer is dit dus 20 mei 1996!

De redactie beschikt nu over het tekstverwerkingsprogramma WordPerfect 6.1 voor Windows, dat ook heel wat andere formaten kan inlezen. Indien je zelf een ander programma gebruikt en twijfelt aan de compatibiliteit, bewaar je tekst dan in ASCII-formaat (DOS). En voeg er voor de veiligheid nog een printout aan toe. De diskettes krijg je na verwerking teruggestuurd, tenzij je daar zelf van afziet.

Verder wens ik aan allen nog veel leesgenot en een prettig zweefseizoen 1996!

Stéphane

SYMPOSIUM

VOORMIDDAGPROGRAMMA

LUCHTRUIMSITUATIE

Luc Beerts kon jammer genoeg niet aanwezig zijn om persoonlijk de huidige stand van zaken toe te lichten. Er werd een brief van hem voor-gelezen, waarin de situatie, zoals geschetst in het vorige Ligablad, nog eens werd beschre-ven.

Wat betreft de militairen verlopen de bespre-kingen zeer positief. Nochtans is de situatie in de week niet eenvoudig op te lossen. De mili-tairen stellen voor om in de LCTA bepaalde cor-ridors voor het zweefvliegen te openen. Daartoe moeten de clubs eerst aan Luc hun wensen voorleggen. Tot nu toe ontving hij op zijn vorige vraag geen enkele reactie, vandaar een nieuwe oproep.

Met de burgerlijke instanties daarentegen moest Luc herhaaldelijk bot vangen, tot een vertegenwoordiger van het Bestuur der Lucht-vaart hem in september onomwonden zei dat hij het beu was hem steeds opnieuw te zien op-duiken met zijn vragen, en dat men in het ver-volg zelf met hem contact zou nemen! Sinds-dien geen nieuws meer van het Bestuur! Maar steeds nieuwe amendementen van de AIP die ons luchtruim steeds meer afbrokkelen.

Daarom poogt Luc het nu anders aan te pak-ken, door eerst steun te zoeken bij de com-merciële luchtruimgebruikers.

Verder zal hij ook samen met Herman Smet een vademecum op papier zetten met voor een zweefvlieger nuttige informatie omtrent het luchtruim. Er zijn ook plannen om een volledige cursus reglementering op te stellen, en con-tacten met onze buurlanden om ons een vade-mecum van hun luchtruimsituatie te bezorgen.

Van Theo Lens ontvingen we de volgende tekst:

ONGEVALLERAPPORTERING 95

Op de vraag om de incidenten vlotter te mel-den, werd door enkele clubs daadwerkelijk in-gegaan, zodat we dit jaar 36 A/I- meldingen ont-vangen hebben. Gelukkig zijn alle incidenten niet even erg; toch kunnen er steeds lessen uit getrokken worden. Enkele accidenten daaren-tegen zijn wel zeer ernstig en hadden met wat minder geluk een slechtere afloop kunnen heb-ben.

1) Janus; breuk sleepkabel tijdens start

Sleepkabel breekt op 1 meter van zwaartepuntshaak tijdens rolfase op de grond. Oorzaak: tijdens rollen komt het neuswiel soms op de grond en drukt daar-bij de sleepkabel op de grond en steeds op dezelfde plaats. Door wrijvingshitte is de kabel geleidelijk doorgebrand. Schade: geen. Mogelijke oplossing: beter balanceren op hoofdwiël, of beter nog: neus-haak monteren (=modificatiekit).

2) Ka8; blokkering stuurknuppel

Derde start toestel na general overhaul. Normale sleep. Vliegt door hevige turbulentie op ongeveer 60 meter hoogte en voorbij de drempel van het vlieg-veld. Pilot hoort hevige knal en merkt dat de stuur-knuppel volledig geblokkeerd is. Kan toestel onder controle houden met voetenstuur en trim. Laat zich tot 180 meter slepen om dan met een ruim circuit een geslaagde landing uit te voeren. Oorzaak: batterij uit houder gevallen en stuurorganen geblokkeerd; bat-terij was niet of slecht bevestigd. Ervaring: 800 u.; 140 op dit type.

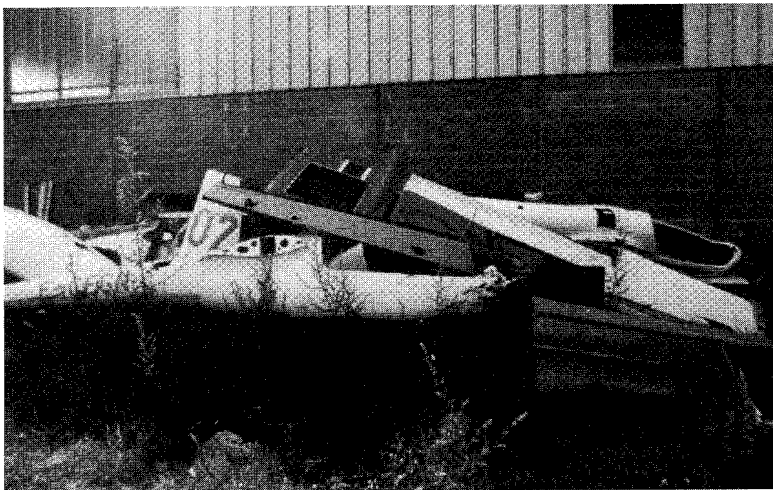
3) Jantar; schade bij buitenlanding

Weersomstandigheden beneden verwachting; 1/8 cu; wind 18 km/h; was enige die overland ging; moest na enige tijd buitenlanden. Veld was grasland in de wind; circuit correct gevlogen. Heeft vermoe-delijk te traag gevlogen om maïsveld en beek te kun-

nen passeren, met een harde landing tot gevolg. Schade: landingsgestel. Ervaring: 130 u. waarvan 65 u. op dit type; 1 000 km overland. Commentaar: bijna undershoot; oefening baart kunst.

4) Ka8; harde landing

Piloot, 5 u. ervaring, had te weinig snelheid in finale bij vliegveldlanding; meteo goed met 15 km/h wind. Heeft te laag bij grond bijgedrukt om snelheid te verhogen met zeer harde landing tot gevolg. Schade:



Achter de loods van Le Blanc. Foto M. Koelman.

siede en romp. Commentaar: beginnersfout; in de landing op snelheidsmeter gekeken.

5) Cirrus; 1 remklep buiten na breuk hotellierkoppeling

Piloot met 180 u. en 43 u. op dit type maakt proefvlucht omdat bij vorige vlucht trillingen op linkerremklep vastgesteld werden bij hoge snelheid. Sleep en thermieken tot 1 300 m verlopen normaal. Duikt aan richting vliegveld; hoort bij 180 km/h knal en er volgt een niet te corrigeren slip naar rechts; kan ondanks volledige voet en knuppel tegen niet rechtdoor vliegen; merkt ondertussen dat linkerremklep volledig uit is; opent dan de rechterremklep en kan zo het toestel onder controle houden om een normale landing uit te voeren. Achteraf blijkt dat de

kogel van de linkerremklepaansluiting afgebroken is.

Commentaar:

- kogel was van het recentere type met gerolde schroefdraad i.p.v. gesneden (is sterker i.v.m. structuur);
- electronenmicroscopisch onderzoek aan KUL wijst op plastische vervorming door overbelasting; de initiatie van de vermoeiingsbreuk kan een beschadiging van de schroefdraad geweest zijn, mogelijk ten gevolge van een "crash landing" een jaar tevoren;
- een andere mogelijkheid is dat de kogel niet met het juiste koppel was aangetrokken (te zwaar: kan scheur in schroefdraad veroorzaken; te licht: kogel kan loslopen zodat de steel overmatig belast wordt);
- kogel werd naar firma Schempp-Hirth gestuurd (tot op heden nog geen uitslag);

- bij dit type moeten de kogels om de 5 jaar vervangen worden;
- toestel werd steeds gestald met remkleppen ontlockt.

6) Renklasser tijdens sleep verstrikt in kabel

Gaat in tolvlucht. Meteo: 3/8 cu; sterke thermiek en erg turbulent. Sleep bevindt zich op 450 m wanneer sleeppiloot een rechterbocht inzet en een bel van 5 m/s aanvliegt; bocht dan onmiddellijk naar links om thermiek terug te vinden; hierbij wordt de rechtervleugel van het sleeptoestel brutaal opgelicht tot 70° inclinatie waarbij het toestel overtrokken raakt en afglijdt. Bij dit manoeuvre ontspande de kabel en kwam onder de linkervleugel van de zwever terecht; de kabel ontkoppelde automatisch (zwaartepuntshaak); bijna-botsing tussen sleper en zwever. De ring van

de sleepkabel blijft haken tussen flap en rolroer van de zwever; de kabel trekt vervolgens het zweeftoestel brutaal 180° rond de topas; daarbij snijdt de kabel de linkeraanvalsboord door tot op de hoofdlijger; dan draait het toestel 90° terug; de kabel snijdt langs de hoofdlijger nog 40 cm verder richting tip om dan te breken (doorgesneden door de glasvezelstructuur). De piloot heeft zich met zijn valscherm willen redden; zijn gordels waren los maar het afgooien van de cockpit mislukte (waarschijnlijk de noodknop vergeten)! Na hoogteverlies van 250 m heeft hij het toestel terug onder controle; beiden kunnen normaal landen. Ervaring: sleper: 1 000 u.; zwever: 350 u. (120 u. op dit type). Schade: sleep-toestel: geen; zweeftoestel: buiten doorsnijden linkeraanvalsboord, ook schade aan bevestigingslagers aan de romp zowel links als rechts. Commentaar:

- zwever had onmiddellijk moeten ontkoppelen (heeft te lang willen volgen);
- er werd geen breukstuk gebruikt;
- afwerppoging cockpit mislukt: noodprocedure regelmatig inoefenen! In dit geval was piloot mogelijk even buiten westen door slag met hoofd tegen zijkant cockpit.
- bij sterk thermisch weer kan de sleeppiloot de zwever beter naast een thermiekbel brengen dan zelf te gaan spiraleren met het zweeftoestel.
- sleeppiloot beweert 120 km/h gevlogen te hebben; dit kan kloppen. De overtreknelheid neemt echter sterk toe bij grote inclinaties (70°); een tweede fenomeen is een plotse aanvalshoekvergroting bij aanvliegen van sterke thermiek (toename van de verticale component). Deze twee factoren hebben het overtrekken bevorderd.

7) Ka7 in bomen terecht na motorproblemen in sleepstart

Meteo: zeer warme zomerdag; wind 100° en 9 kts; 1/8 cu. Na grondcheck tot vol vermogen start sleep-toestel met tweezitter op piste 07. Tijdens de grondfase weigert de motor naar vol vermogen te gaan. Op 200 m voor het einde van de startbaan komt het sleep-toestel los van de grond; het toerental is 2 200 i.p.v. 2 500 rpm. Aangezien de "obstacle clearance" voor het achterliggende beboste terrein kritisch

wordt, waggelt de sleper onmiddellijk na het loskomen met de vleugels als teken tot ontkoppelen, zodat de zwever in het verlengde van de baan zou kunnen landen. Het teken wordt niet herkend of beantwoord door de zwever.

Sleper bocht dan iets naar links om over naderende bos te klimmen. Juist voor bomen ontkoppelt de zwever en maakt een steile, stijgende bocht naar links om met rugwind op het vliegveld te landen; bij dit manoeuver raakte de linkervleugeltip de bomen, waarbij het toestel op de neus in het bos terecht kwam. Schade: zweeftoestel total loss; sleeptoestel normaal geland. Persoonlijk letsel: leerling (35 starts) zwaar gewond: erg voetletsel; instructeur (550 u.) zwaar gewond: erg rugletsel. Commentaar:

- er waren voordien reeds oliedrukproblemen (toestel door technicus gecheckt en vrijgegeven). De andere starts verliepen ook moeizaam; zeer hete dag: veel piste nodig. Achteraf bleek de oorzaak een vernauwing in de knaldemper te zijn (plaatje verbogen);
- zowel zweefpiloot als sleeppiloot hebben lang gewacht om te beslissen (te weinig alert)!
- het betrof een stage op een vreemd vliegveld; waren alle noodlandingsmogelijkheden vooraf bekeken?
- laag en steil bochten is altijd zeer gevaarlijk;
- op probleemvelden bij heet weer punt afspreken waar men moet vliegen, zoniet lostrekken; desnoods markering aanbrengen op de piste;
- er was geen radiocontact.

8) Sleepstart Ka8; tweede kabel meegenomen

Persoon die kabel aanhangt merkt niet dat een tweede kabel verstrengeld zit met de eerste; ook de piloot merkt niets en start normaal. Via de radio komt hij te weten dat er een tweede kabel meegenomen is. Hij neemt een hogere sleeppositie in, zodat de tweede kabel boven de schroefwind blijft om oscillaties en eventueel raken van het toestel te vermijden. Boven het vliegveld wordt er ontkoppeld; de tweede kabel valt op het vliegveld. De landing verloopt normaal. Ervaring: 40 u. Commentaar: grondploeg te weinig oplettend; tweede kabel moet steeds ver uit de piste liggen.

9) Ka8 verliest afdekplaat na lierstart

Piloot (15 u.) hoort tijdens lierstart licht gekraak; eens in vrije vlucht hoort hij plots een luide knal: de afdekplaat tussen de vleugels was losgekomen en doorgebroken. Piloot ziet een helft naar beneden vallen; maakt nog 2 bochten van 360° om te zien waar het stuk terecht komt. Instructeur: piloot is niet direct geland; moeren bevonden zich nog in het zakje: nalatigheid!

10) Ka8 verliest afdekplaat tijdens wegtransport

Afdekplaat ging verloren tijdens wegtransport; moeren waren niet aangebracht. Had schade kunnen aanrichten aan toestel of aan achterliggend verkeer.

11) Landende ASW20 raakt tweezitter op startplaats

Meteo: wind 330° en 30 à 40 km/h; 3/8 cu. Na vlucht van 4 u. komt ASW20 landen op gras piste 25; op de betonnen baan links van de gras piste staan twee zweefstoellen startklaar: een tweezitter vooraan met de vleugel aan de zijde van de gras piste omhoog. ASW20 lijnt op in finale maar drijft sterk af naar links; er wordt niet opgestuurd. De instructeur van dienst ziet het landende toestel in de richting van de startklare tweezitter komen en probeert alsnog de hoge vleugel omlaag te brengen; op dat moment heeft de aanvaring plaats. De ASW20 maakt een luchtzwaai van 180° op 1 m boven de grond en landt achteruit. De tweezitter wordt 2 meter vooruit geworpen; de instructeur valt achterover op de betonnen startbaan. Persoonlijk letsel: instructeur: zwaar gekwetst (5 weken werkonbekwaam); piloot ASW20: niet gekwetst. Schade: ASW20: totaal verlies; tweezitter: beide vleugels, romp en vleugelbeslagen. Ervaring: piloot ASW20: 100 u. (ongeveer 20 u. op dit type). Commentaar:

- piloot had techniek van opsturen duidelijk niet onder de knie;
- combinatie meteo en relatief weinig ervaring.

12) Cobra beschadigd bij buitenlanding

Piloot (1 100 u. waarvan 400 op dit type) kiest tijdens een overlandvlucht te laag voor een tamelijk kleine weide (100 m). De finale verloopt over een korenveld; komt zo laag mogelijk er overheen en trekt vol remkleppen aan de drempel van de weide.

Onmiddellijk volgt luchtzwaai en het toestel schuift 90° links verder. Schade: beperkte schade aan linkervleugel en romp; achteraf blijkt dat de linkervleugel prikkeldraad geraakt heeft. Commentaar: te laag veld gekozen en veld te kort: kans op pech wordt dan veel groter.

13) Ka8 landt buiten tijdens lokale vlucht

Piloot (13 u. waarvan 2 op dit type; wel 2 000 u. motor) maakt lokale thermieklucht. Zoekt benedenwinds van vliegveld thermiek bij andere zweefstoellen; klimt tot 650 m en merkt dan dat hij te ver afgedreven is. Besluit terug te keren naar het vliegveld tegen de wind in. Na aanzienlijk hoogteverlies merkt hij dat het vliegveld onbereikbaar is. Hij moet buitenlanden op een oneffen terrein waarbij de neus een verhoging raakt. Schade: linkervleugel en romp. Commentaar: had beter thermiek blijven zoeken; lokale kegel niet gerespecteerd; "kop op huis" syndroom.

14) Near-miss tussen landend sleeptoezel en tweezitter

Sleeptoezel keert met kabel terug naar vliegveld en vliegt zijwindbaan boven een Ka7 die zijn circuit zeer laag begonnen was (150 m). In finale bevindt het sleeptoezel zich juist boven de Ka7 die zich buiten zijn gezichtsveld bevindt. Op het laatste moment kan iemand van de grondploeg de sleper via de radio verwittigen zodat deze kan doorstarten en een botting vermijden. De radio van de Ka7 was defect.

15) LS1 botst terug op grond tijdens sleepstart

Piloot (270 u. waarvan 100 u. op dit type) maakt eerste start van het jaar. In de beginfase van de sleep vertoont het toestel een oscillatiebeweging die door de glooiing van het terrein versterkt wordt. Omdat de piloot denkt dat er met het hoogteroer iets mis is, ontkoppelt hij en stuurt het toestel naar de grond. Harde landing tot gevolg. Schade: wiel binnengeslagen; romp beschadigd. Commentaar: toestel te snel van de grond willen trekken.

16) Cockpit Janus vliegt open in sleep

Checklist door piloot en instructeur normaal uitgevoerd. Normale start; tijdens sleep op 400 m hoogte vliegt de cockpitkap met een luide knal open. Beide

piloten kunnen kap terug gesloten houden en normaal landen. Commentaar:

- door de hoge temperatuur sloot de canopy die dag zeer moeilijk;
- de achterste sluitpen is vrij kort (5 mm te kort).

17) Sleepstoestel geeft vol gas; kabel niet strak

Ka7 startklaar, vleugeltip op grond en remkleppen open. Als de kabel maar voor de helft aangespannen is, geeft het sleepstoestel vol gas; instructeur ontkoppelt onmiddellijk. Oorzaak: sleeppiloot ging voort op tekens van de startleider aan het sleepstoestel; controleerde niet via spiegel of vleugels horizontaal waren en remkleppen dicht. Commentaar: ondubbelzinnige afspraken maken.

18) Lierkabel wordt te vroeg aangespannen

Tijdens uitvoeren checklist wordt de lierkabel reeds aangespannen hoewel de tip van de Ka7 nog op de grond ligt. Instructeur ontkoppelt onmiddellijk. Commentaar: onduidelijke richtlijnen aan de telefoon (begeleiding); onvoldoende briefing.

19) Piloot tijdens lierstart even buiten westen

Lierstart Ka8; kabel wordt te hevig aangespannen met als gevolg dat piloot met hoofd tegen kopsteun stoot. Hierdoor kon de piloot de eerste seconden van de lierstart niet met volle concentratie uitvoeren. Commentaar:

- kabel was waarschijnlijk niet volledig strak;
- hoofd steeds tegen steun fixeren.

20) Junior heeft schade aan romp na normale buitenlanding

Toch barst in romp; volgens piloot t.g.v. zwakke plek eigen aan het toestel of door slechte herstelling. Instructeur: piloot wou geval minimaliseren.

21) Kabel voetenstuur Ka8 komt los in de landing

Na overschrijden finishlijn in wedstrijd: scherpe bocht naar links en normale landing. Tijdens corrigeren bij het uitrollen breekt de rechervoetenstuurkabel: klem op de kabel is losgeschoten.

22) Flutter rolroeren tijdens sleepstart Grunau Baby

Piloot kan veilig landen tegen de landings-T in. Betreft oud toestel met kabelbesturing; het was 34° warm; kabels aanspannen.

23) Pégase botst terug op grond tijdens sleepstart

Piloot (140 u.) maakt eerste start op dit type. Is gestart met stick in de buik en heeft toestel te vlug van de grond getrokken; is beginnen te dolfijnen waarbij de grond 1 maal geraakt werd. Commentaar: probleem briefing: "stick in de buik" geldt alleen voor toestellen met wiel achter het zwaartepunt.

24) Schade aan Blanik bij buitenzetten van het toestel

Persoon aan de staart is gestruikeld en met volle gewicht op de stabilo gevallen. Schade: rompeinde ingedrukt; uitstulping kielvlak; staartwieletje in romp gedrukt; deuken in stabilo.

25) Barst in cockpitkap Cirrus tijdens montage

Tijdens montage sloeg deur van de aanhangwagen tegen de cockpitkap omwille van gebrekkige vergrendeling van deze deur.

26) Spatbord hoofdwiel Cirrus beschadigd bij buitenlanding

Oorzaak: hoofdwiel was doorgezakt in een mulle plek.

27) Wiel Pégase slecht gelockt

Na een normale landing wordt vastgesteld dat het wiel bijna niet gelockt was; hendel heeft neiging om in het begin van de lock te blijven hangen.

28) Schade aan Janus door te snel te rijden met trekkende auto

Bij binnenrijden toestel rijdt bestuurder van trekkend voertuig veel te snel; linkervleugeltip raakt grond en dan voet van boom; geringe schade. Briefing!

29) ASW19 maakt grondzwaai in sleepstart

Piloot (100 u. op dit type) maakt sleepstart met 40 liter waterballast. De rechervleugel valt weg bij de start.

Krijgt toestel terug recht; toestel komt iets los van de grond en vleugel raakt toch opnieuw het gras; trekt los en maakt grondzwaai. Commentaar: lang gras; te laat ontkoppeld.

30) Schade aan sleepkabel

Voor een sleepstart werd vastgesteld dat de kabel op een bepaalde plaats gedeeltelijk doorgebrand was;

waarschijnlijk is een zweeftoestel met de slede over de kabel op de grond gereden.

31) Vergrendeling cockpit Junior ontlockt tijdens vlucht

Bij het verplaatsen van de linkerhand naar de trim wordt de cockpitvergrendeling opengestoten zonder gevolgen. Zwakke vergrendeling.

32) Vleugel LS1 valt uit draaglus tijdens montage

Bij het uit de aanhangwagen halen van een vleugel is de draaglus niet meegeerd, zodat de vleugel uit de lus viel, terug in de steun. De glijrollen van de lus zaten schuin en klemden bijgevolg.

33) Vleugel beschadigd bij uitrollen uit aanhanger

Tip van rolroer botst tegen bovenrand van aanhanger; hoekje afgebroken. Rolroerklemmen waren niet geplaatst; vleugel te hoog getild.

34) Lakschade aan Ka6 door foutieve plaatsing op aanhanger

De staartbevestiging kon niet op de juiste plaats geschoven worden, waardoor de romp niet op de juiste

manier kon vastgemaakt worden. Lakschade juist voor het wiel.

35) Vleugel schuift op grond tijdens montage

Beide vleugels werden aan weerszijden van de aanhanger op kussens gelegd. Door een windstoot is een vleugel van de kussens geschoven; er was geen schade.

36) Paaltje geraakt tijdens de landing

Tijdens de landing werd met de onderkant van de vleugel een vlaggepaaltje geraakt; deze paaltjes moesten een ingezaaid stuk gras aanduiden.

Uit al deze meldingen blijkt dat het merendeel van de gevallen terug te brengen is tot een gebrek aan "alertheid" tijdens de activiteiten op en rond het veld. Tenslotte volgt nog een overzicht van negen jaar rapportering, waaruit blijkt dat meer dan de helft van de meldingen met de landing te maken heeft; een vierde heeft betrekking tot de start.

Tot zover het verslag van Theo Lens

Overzicht accident/incidentmeldingen sedert 1987

Jaar	87	88	89	90	91	92	93	94	95	Tot.	%
Aantal meldingen	5	7	12	9	13	18	12	17	36	129	
Vluchtfase:											
buitenlanding	3	2	2	4	5	5	3	6	5	35	27
vliegveldlanding	2	1	4	3	3	3	3	7	6	32	25
sleefstart		1	3	1	3	2	1	2	10	23	18
lierstart			1	1	1	1	2	1	2	7	5
tijdens vlucht		1	3	1	1	1	1	4	4	12	
opgemerkt op de grond		1				4			1	6	
grondverplaatsing, montage, werkplaats		1					2	1	6	10	
aanhangerprobleem						2			2	4	
Licht gewond			1	1		1	1	1		5	
Zwaar gewond				1					3	5	
Fataal						1				1	
Duidelijke invloed meteo	1	2	2	1	2	2	3	2	1	16	12
Duidelijke invloed checklist			1	2	5	4		1	3	16	12
Probleem sleper		1	2		2	1	2		1	9	
Probleem motorzwever					1					1	
Technisch defect		2	2	3		3	2	1	5	18	14
Lichte schade	2	2	5	2	2	3	3	6	10	35	
Zware schade	3	1	3	2	4	5	5	7	4	34	
Total loss		1				1		1	1	4	

COMMISSIE CHARRONBEKER

Eddy De Coninck presenteerde de wijzigingen in het Charron-reglement voor 1996. Een eerste punt (6.6 in het reglement) is dat nu ook voor Frankrijk alle keerpunten moeten ingediend worden **met hun GPS-code zoals hij voorkomt in het Vademecum**. Enkel voor de Benelux is dit nog niet het geval. Van keerpunten in het buitenland, die nog geen code bezitten, moeten de coördinaten ter homologatie ingestuurd worden bij de GPS-commissie, en op het Charron-formulier ingevuld worden i.p.v. de GPS-code. Vanaf het seizoen 1997 zullen enkel nog keerpunten met GPS-code op het Charron-formulier aanvaard worden. Een rekenprogramma zal dan toelaten automatische afstandsberoeeningen uit te voeren zonder risico op fouten. Eventueel zullen later foto's van de keerpunten in de database opgenomen worden. Herinneren we ook even aan het programma opgemaakt door Luc Van Camp voor het automatisch opstellen van de voorzijde van het Charron-formulier (verkrijgbaar via het secretariaat tegen 250 BEF), waarbij tevens afstanden en koersen berekend worden.

In punt 7.1 van het reglement komt een vereenvoudiging: de clubverantwoordelijken sturen nu gewoon een lijst met duurvluichten naar de Charron-commissie, de speciale formulieren hiervoor vervallen.

Voor proeven gevlogen voor brevetten en records (punt 7.5) wordt na discussie besloten dat eerst het volledige originele dossier naar de Charron-commissie gestuurd wordt voor controle, en pas achteraf bezorgd wordt aan de Sportcommissie voor homologatie. Er valt op te merken dat deze twee commissies onafhankelijk van elkaar werken en de beslissing van de ene niet noodzakelijk overeenkomt met die van

de andere. Dit kan niet als argument voor protest ingeroepen worden.

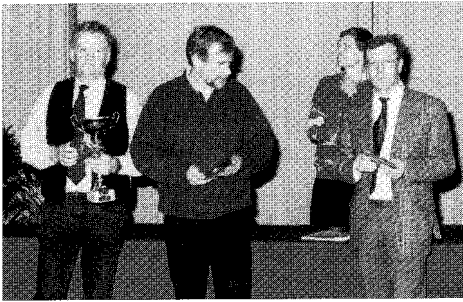
Bij punt 8.3 (keerpuntfoto's) wordt toegevoegd dat de horizontale afstand tot het keerpunt niet meer dan 3 km mag bedragen, zodat het gefotografeerde punt nog identificeerbaar blijft. Dit houdt ook verband met de totaal nieuwe bepaling in punt 9.2.3: in samenspraak met de organisatoren van wedstrijden binnen de Liga werd er besloten om een keerpuntfoto die niet aan de FAI-sectoreisen voldoet, voortaan als buitenlanding op dat punt te beschouwen. Dit maakt de bestraffing van een mislukte foto minder zwaar. De maximumafstand van 3 km maakt het onmogelijk om een van ver voor het keerpunt genomen foto hiervoor in aanmerking te laten komen.

Voor motorzwevers die met verzegelde motor als zuiver zweefvliegtuig deelnemen aan de Charronbeker, dient volgens punt 11.3.1.3 een "Attest van verzegeling" (formulier verkrijgbaar op het Secretariaat) bijgevoegd te worden.

Nieuwe lay-out van de achterzijde van het Charron-formulier: de datum van de proef staat nu ook op de keerzijde, de verwijzing naar een kopie van het FAI-homologatiedossier vervalt, GPS-codes staan nu vermeld bij elk keerpunt, ook bij Optimax. Hier en daar zijn nog enkele herschikkingen gebeurd: voor het buitenlandingspunt kan men ook de coördinaten opgeven, de piloot dient de achterzijde niet meer te ondertekenen. Voor de schets is het feitelijk wenselijk een kalk van de buitenlandingsplaats toe te voegen.

VERGADERING SPORTCOMMISSARISSEN

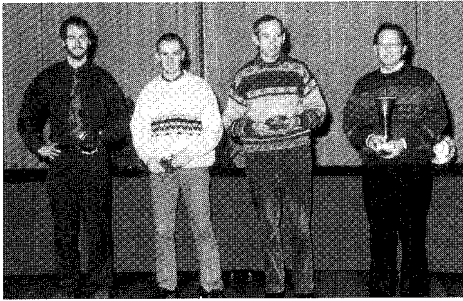
De nieuwe Sportcode (General Section en Section 3) werd aan de aanwezige sportcommissarissen overhandigd.



De winnaars van de open/renklasse.



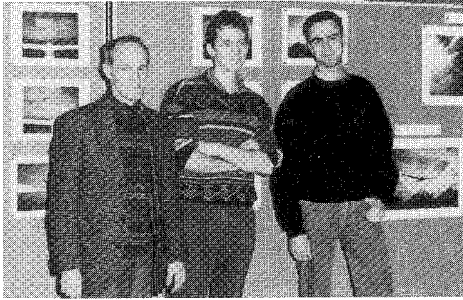
De winnaars van de standaardklasse.



De winnaars van de clubklasse.



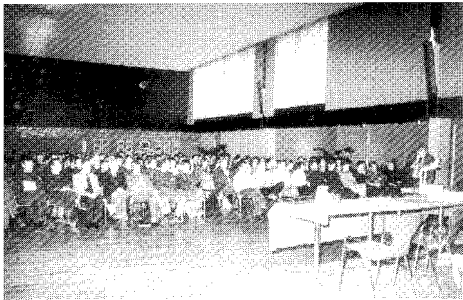
De winnaars van de motorklasse.



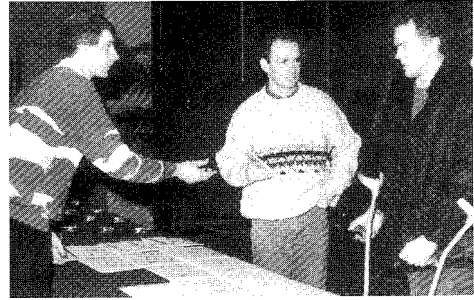
De winnaars van de fotowedstrijd.



Michel Aerts en Eddy De Coninck.



Gespannen aandacht bij de uiteenzetting van Charles Van Erp.



Patrick Pauwels druk in de weer bij het uitreken van de documenten.

De heer Catry besprak de nieuwe structuur van CASI (Commission d'Aéronautique Sportive Internationale - de FAI-commissie belast met de algemene aspecten van luchtvaart), veel lichter dan de vorige, in het licht van de herziening van de General Section om meer autonomie toe te kennen aan de verschillende luchtvaart-commissies.

De General Section is nu fundamenteel gewijzigd, ook nieuwe concepten werden geïntroduceerd (waarschijnlijk volgt later dit jaar een informatiedag voor sportcommissarissen, volledig gewijd aan deze herziening). De definities werden gegroepeerd in een annex. De andere secties kunnen een andere terminologie hanteren. Nieuw zijn ook een glossarium en een pagina-index.

Zowel de CASI als de NAC's (National Airsport Control, in de praktijk de Nationale Aéroclubs) hebben een deel van hun prerogatieven ingeleverd aan andere echelons. Zo gaat de General Section niet meer voor op de gespecialiseerde sectie in geval van conflict. De NAC blijft steeds verantwoordelijk t.o.v. de FAI, ook indien hij bepaalde bevoegdheden delegeert aan andere landelijke organisaties.

Op het gebied van deelname aan internationale wedstrijden is er ook heel wat nieuws te vermelden, waarbij voornamelijk het nationaliteitsprincipe een deuk krijgt. De Sporting Events werden opnieuw gedefinieerd. Bij disqualificatie tijdens een wedstrijd zal de FAI-vergunning automatisch ingetrokken worden en moet effectief aan de wedstrijddirecteur afgegeven worden.

Vele andere nieuwtjes werden vermeld, of konden door tijdgebrek niet besproken worden.

De heer Catry werd bedankt door Jos Aerts, die dan de Sectie 3 belichtte, waarbij de meeste

veranderingen te maken hebben met de invoering van de GPS-controle. De amendementen 1 en 2 werden de vorige jaren besproken. Waar de vernieuwingen van amendement 3 voorkomen, vindt men terug in de amendementenlijst.

Belangrijk is o.a. de invoering van de vrije heen-en-terug vlucht, waarbij in vlucht mag gekozen worden uit een vooraf opgegeven lijst van keerpunten. De FAI heeft dit type vluchten echter nog niet toegelaten als brevetvluchten. GPS-gegevens worden niet goedgekeurd voor het bewijzen van hoogtewinst.

De heer Catry herinnerde nog even aan het E-mail adres van FAI (INFO@FAI.ORG).

Vervolgens ging Eddy De Coninck over tot een samenvatting van de resultaten van de Charronbeker 1995. Eerst herhaalde hij de conclusies van de besprekingen van de Charroncommissie i.v.m. de vernieuwingen in het reglement. Vervolgens werden de vastgestelde onvolkomenheden bij de ingediende documenten toegelicht. Hij benadrukte dat vanaf 1997 nog enkel gehomologeerde keerpunten zullen aanvaard worden, en herinnerde aan de diskette met het verwerkingsprogramma van Luc Van Camp. Voor de Charronbeker zal het nog wel eventjes duren alvorens fotocontrole wordt vervangen door GPS-logger-gegevens. Wellicht zal er gedurende een hele tijd een dubbele evaluatiemogelijkheid nodig zijn.

Hiermee werd het voormiddagprogramma afgesloten.

ALGEMENE VERGADERING

In zijn openingswoord vermeldde Michel Aerts de speciale verzekering voor instructeurs en technische controleurs. Er worden ook door de Liga medewerkers gezocht: wedstrijdcommissieleden.



Charles Van Erp.

sie, instructeursraad, technische commissie, medische commissie, safety and training panel, studiedagen, enz. Wie komt er in het bestuur? Wie sorteert de ontvangen documentatie? Wie wil de Liga vertegenwoordigen op recepties?

Hij stelde **de eerste spreker van de namiddag** voor: **Charles Van Erp, expert meteoroloog**, reeds sinds de 60-er jaren actief o.a. als zweefvliegmeteoroloog. Hij is de man die de meteo-mensen op Zaventem heeft voorgelicht over de specifieke aspecten van de zweefvliegvoorspelling. Voor alle clubs werd er een meteo-informatiemap uitgedeeld, die zij vrij mogen verspreiden.

De heer Van Erp begon met een uiteenzetting over het T/log P diagram (temperatuur t.o.v. logaritme van de luchtdruk). Dit is het formulier waarop een peiling van de luchtmassa wordt uitgetekend. Zo bekomen we voor de verschillende hoogtes informatie over de temperatuur, de vochtigheid (dauwpunt) en de windrichting. Eerst werden de verschillende voorgedrukte lijnen toegelicht. Vervolgens ging Van Erp over tot de analyse van een fictieve toestandscurve

van temperatuur en dauwpunt. Op een vrij eenvoudige manier werd de berekening van het plafond en/of de wolkenbasis verduidelijkt alsook van de maximale temperatuur van de dag. Tevens werd een curve van temperatuur t.o.v. tijd voorgesteld, die toelaat de evolutie in de loop van de dag te voorspellen.

Het volgende onderdeel van de uiteenzetting handelde over de thermiek zelf. Aan de hand van berekeningen en ervaring heeft men een aantal hulpmiddelen ontwikkeld ter voorspelling van duur en kracht van de thermiek, alsook van de bedekkingsgraad.

Van Erp besprak toen de weerkaarten. Eerst kwamen de luchtsoorten aan bod, alsook de fronten. Bij ons van belang is voornamelijk het polaire front, waar zich de storingen vormen die onze streken beïnvloeden. Zo komen wij in diverse stromingen terecht. Voor elke windrichting kan men dan gunstige en ongunstige gebieden vastleggen naargelang het effect van het reliëf (dynamische dal- en stijgebieden).

Eerst werd de noord-circulatie besproken. Meestal is deze situatie voor het zweefvliegen in België negatief. De noord-oostelijke situatie is voor ons veel interessanter: de aangevoerde lucht is continenter en dus veel droger. In de eerste dagen is deze stroming zelfs zeer gunstig, en er kunnen zich wolkenstraten vormen, waarbij we een homogene luchtmassa kunnen terugvinden over lange afstanden in windrichting. Na enkele dagen droogt de lucht echter volledig uit, en er komt droge (blauwe) thermiek.

De oostelijke stroming is heel droog, in de zomer heel warm, zonder wolkenvorming; de droge thermiek kan wel vrij sterk zijn, hetgeen turbulentie veroorzaakt. Na een paar dagen gaat de zichtbaarheid afnemen. De zuid-oos-

tellijke stroming geeft eveneens uitermate droge lucht (soms maar 20% 's morgens vroeg), en ook hier krijgen we uitsluitend droge thermiek.

De zuidcirculatie geeft onweerachtig weer. Vochtigheid van de Middellandse zee geeft een onstabiele lijn in warme lucht (squall-lijn). Deze situatie kan gunstig uitvallen, vooral als men kan vliegen voor de squall-lijn. Er ontstaat altocumulus castellanus. Lokaal kan dit overslaan naar cumulonimbus, maar er zijn ook mooie cumuli, waarbij de thermiek vrij brutaal is.

De meest voorkomende situatie in België is de zuid-west-circulatie. Indien de kromming van de isobaren cyclonaal is, brengt dit vrij wisselvallig weer met zich. Indien de kromming echter anticyclonaal wordt, krijgen we vrij gunstige condities: er is vochtigheid, maar de subsidentie-inversie lost langzaam de hoge bewolking op. Er blijft echter een risico op uitspreiding aan de basis van deze inversie, te meer daar de windrichting vaak sterk varieert met de hoogte.

De westcirculatie geeft ons ook regelmatig wisselvallig weer. Na de doortocht van een koufront vormt zich echter vaak een wig van hoge druk, die sporadisch vrij gunstige voorwaarden kan creëren tussen twee fronten. De noord-westcirculatie geeft een heel grote onstabiele lijn in de onderste luchtlagen. Dit betekent soms goede zweefvlieg mogelijkheden, maar steeds met kans op buien.

Er zijn nog een paar speciale gevallen. Wanneer een wig van hoge druk bestaat met de as boven ons land geeft dit ten N eerder slechte condities, ten Z is er dan een oostelijke circulatie met vrij goede condities. Wanneer de kern van hoge druk pal boven ons land staat, geeft dat mooi toeristisch weer, maar zweefvliegen is er niet bij.

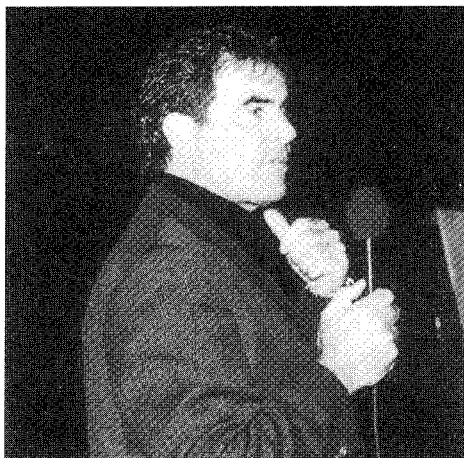
Gezien de positieve houding van de directie van de meteodiensten t.o.v. het zweefvliegen en de huidige moderne transmissiemogelijkheden kunnen wij wellicht vrij veel informatie rechtstreeks in de club verkrijgen. De meteodienst zou wel graag af en toe als compensatie een vluchtverslag binnenkrijgen, om de voorspellingen aan de realiteit te toetsen en zo een evaluatie van de gebruikte modellen mogelijk te maken.

Dit exposé werd onthaald op een hartig applaus. Michel Aerts sprak nog een woordje van dank, alvorens over te gaan naar de **uitreiking van de brevetten en bevoegdverklaringen**. Ook de **nieuwe Belgische recordhouders** werden gehuldigd.

Na de pauze volgden de **verslagen van Gaston Peeters en Gerrit Kurstjens**. Gaston opende het vuur met het verhaal van zijn 1 000 km-vlucht vanuit Fuentemilanos. Eerst zette hij de voorwaarden op een rijtje, zonder dewelke een dergelijke opzet niet kan slagen.

De eerste vereiste is van vaak grote proeven te vliegen. Dat is heel iets anders dan wedstrijd- of Charronvluchten. Wedstrijdvliegen leert je wel snel vliegen, en dat is ook nodig om zo'n grote proef binnen de beschikbare tijd te vliegen. Aangezien zo'n taak meestal 9 à 10 uur duurt, moet men ook het uithoudingsvermogen trainen. Veel voorbereiding, lef, een goed toestel (niet noodzakelijk een super-orchidee; een renklasser kan het ook), geen tegenslag (!) zijn ook nodig. Gaston had zijn vlucht reeds lang voorbereid: tijdschema, kaartenmateriaal, logboek met vluchtgegevens om vanuit België naar Zuid-Frankrijk te vliegen. Belangrijk is te weten wat uw reissnelheid zal zijn.

Waarom dan naar Spanje? Om het vanuit België te doen, heb je ideale condities nodig op



Gerrit Kurstjens.

de passende dag. Daarom ging Gaston naar Fuentemilanos, aankomst op 15 juli. Na een lokale checkvlucht blijven uitkijken. De thermiek houdt daar aan tot na sunset! Kaarten waren reeds lang klaar. De dag zelf is alles klaar om 09:00 uur. Briefing om 10:00 uur, thermiekbegint verwacht om 11:30 uur (met een voorziene vluchtduur van 9 uur).

De start was om 11:34 uur, sleep tot 1 000 m. In de sleep begint de eerste cumulus. Na de startfoto boven een station enkele km van het veld, de Sierra de Guadarrama gevolgd richting het keerpunt Ágreða. Vanaf Somosierra een kleine omweg pal noord richting Soria om de cumuluslijn te volgen. Het keerpunt ligt in een blauw gat en kan slechts na een twintigtal minuten gerond worden. Om terug aan te pikken gaat het recht naar het zuiden, met nog 300 m boven de grond. Gered door een gier, gaat het dan opnieuw naar de bergen voor het tweede been Ágreða / Bejar. Dan opnieuw noord langs de bergen door naar Almazán, het laatste keerpunt. Rond 19:30 uur werd het blauwe thermiek, en rond Almazán leek het op glijden

boven de inversie, met dalen van 0,2 à 0,3 m/s. Het keerpunt gerond en op dezelfde manier terug, eindelijk nog een pomp, en dan een finale van 120 km. Een heel fijn gevoel.

Toen nam Gerrit Kurstjens het woord. Hij kwam pas terug uit Afrika. Eerst vertelde hij over een 1 000 km in Australië. In tegenstelling tot wat sommigen denken, is het ook in dat land niet zo eenvoudig om een dergelijke proef te vliegen. Om de 7 à 8 dagen trekt er een front door; na het front volgen een paar slechte dagen, met als het ooit pompt blauwe thermiek, daarna gaat het constant verbeteren tot net voor het front. Je kan dus best op een hele maand maar 4 à 5 goede dagen hebben, die nog niet eens allemaal knaldagen hoeven te zijn.

In 1989 nam Kurstjens deel aan de Australische kampioenschappen. Tijdens de 14 dagen voor de wedstrijd trainde hij te Waikerie. De wedstrijdleiding schreef een 1 000 km driehoek naar het oosten en het zuiden uit. Er werd opgesleept rond 10:30 uur, om 11:00 uur ging de startlijn open. Kurstjens zette samen met een groep vroeg aan, het stijgen was een rustige 2 à 3 m/s. Rond 12:00 uur kwam er de eerste goede bel, met 4 à 5 m, maar het dalen was ook navenant, en uiteindelijk viel de gemiddelde snelheid wat tegen. Het eerste keerpunt werd pas rond 02:00 uur genomen, maar er stond niets anders op dan doorvliegen naar het tweede.

Dit ging vrij goed. Na het laatste keerpunt kwam een buienlijn aanzetten. Voor de buien werd er maximaal gestegen. Eens voorbij de buien volgde een voorzichtige glijvlucht naar verre cumuli, maar de eerste gaven niets. Dan maar verder doorgestoken tot de eerste landbare velden (elk 3 à 4 km lang). Op het einde van het aanvankelijk gekozen veld stond een bomerrij.

Toen Kurstjens zag dat hij die nog kon overvliegen, besloot hij in het volgende veld te landen.

Net boven de bomen bewoog iets. Even voorzichtig cirkelen (op de baro is dat beneden grondniveau!), en het ging toen langzaam omhoog, in een uur tijd van 0 m tot 3 000 m. Dat was de laatste bel in de buurt. Het was ondertussen vrij laat geworden (19:00 à 19:30 uur), en de vraag was of de proef nog kon afgewerkt worden, eventueel door in het donker te landen. Er waren nog 152 km te vliegen, het moest nog net gaan.

Er volgde een anderhalf uur lange glijvlucht, het werd alsmat donkerder. De hoogte was echter nog onvoldoende. Toen Kurstjens omkeek om een passend buitenlandingsveld uit te zoeken, merkte hij enkele stofwolken. Een zeebries-effect misschien. Snel rechtsomkeer en 100 à 150 m bijgetankt, net genoeg om binnen te komen.

Vervolgens sprak hij over een 750 km recordvlucht in Zuid-Afrika. Gemiddeld lijkt het weer er beter dan in Australië. Voordelen zijn: het ligt hoger, er zijn vaak convectielijnen aanwezig, en de thermiek is sterker omdat het er vochtiger is. Voor grotere afstanden is waarschijnlijk Australië beter, voor snelheid Afrika.

Het eerste been verliep vrij vlot, met af en toe enkele bochtjes in pompen van 5 m/s. Het begin van het tweede been was blauw; toen er weer cumulus kwam ging het vrij hoog, tot 4 800 m. Met wat rugwind krijg je dan vlot een grondsnelheid van 280 à 290 km/h. Alles beneden de 3 m/s werd verwaarloosd, pas boven de 5 m/s kon de gemiddelde snelheid hoog genoeg blijven.

Beide sprekers werden op een hartelijk applaus onthaald.

Toen ging Michel Aerts over tot de **uitreiking van de prijzen van de fotowedstrijd**. De winnaar dit jaar was Ken Evens, gevolgd door Ivo Lens en Ludwig Van Hoven.

Vervolgens huldigde Eddy De Coninck de **laureaten van de Charronbeker**:

Open/renklasse: 1. Kennes Ad (KAC, Mosquito), 2. Taeymans Stan (KAC, Pik 20), 3. Janssens Paul (ACK, LS6), 4. Van Dam Kris (AZM, Speed Astir), 5. Timmerman Vital (LV, ASW-20).

Standaardklasse: 1. Geenen Walter (KAC, LS7), 2. Van Den Borne Paul (KAC, Jantar Std), 3. Van Camp Luc (KAC, SZD-55), 4. De Coninck Eddy (KAC, LS1d), 5. De Wachter Emiel (ACK, Std Libelle).

Clubklasse: 1. Mertens Hugo (ALB, Ka8/Club Astir), 2. Stockmans Theo (KVDW, Pilatus B4) 3. Peeraer Herman (KAC, Ka6Cr), 4. Luyckx Johan (ALB, Ka8/Club Astir), 5. Raeymaeckers Ottmar (ACK, Ka6E).

Tweezitterklasse: 1. Verstappen Bert (DAC, Janus C), 2. Govers Patrick (ACK, Janus C), 3. Evens Ken (ALB, Janus), 4. Peeters Steven (DAC, Janus C), 5. Heylen Fred (ACK, Twin II/Janus C).

Motorklasse: 1. Schmelzer Bert (ACK, Discus BT), 2. Huybreckx Eddy (ACK, Ventus CT), 3. Huybreckx Mark (ACK, Ventus CT), 4. Bruneel Francis (ZAC, Nimbus 3T).

Clubklassement: 1. ACK, 2. KAC, 3. ALB, 4. DAC, 5. ZAC.

(Het volledige klassement verscheen in het vorige Ligablad en werd ook in de clubs verspreid.)

Michel Aerts besloot het symposium met een korte **toespraak over de toestand van onze sport** en de erkenning ervan door de overheid: Federale Regering, Vlaamse Gemeenschap, Vlaamse Gewest.

Op Federaal niveau lijkt het Bestuur der Luchtvaart soms de sportluchtvaart volledig links te laten liggen. Zo werd Luc Beerts geweerd van besprekingen i.v.m. het luchtruim (zie hoger). Misschien is er een lichtpuntje in een toekomstige Europese herschikking van het luchtruim.

De Technische Diensten van het Bestuur daarentegen erkennen wel onze know-how qua technische controle. Daar overweegt men om officieel bepaalde bevoegdheden te delegeren aan de KBAC. Ook onze accident-incident rapporteringen zijn in goede aarde gevallen.

Met de Meteodiensten van de Regie der Luchtwegen lopen de contacten eveneens positief en zal de samenwerking verder uitgebouwd worden. Vanuit het Bestuur der Luchtvaart werd ook reeds tweemaal gevraagd om proefstarts te doen op nieuwe vliegvelden teneinde een advies te geven; men vraagt daar ten minste onze mening. De BAS van haar kant stelt voor om haar toekomstige lijnpiloten een initiële opleiding te geven in het kader van een zweefvliegstage. Dit zal door Gaston Peeters gecoördineerd worden.

Bij de Gemeenschap is BLOSO onze voorname onderhandelingspartner, en zelfs bondgenoot. Dit jaar mag de samenwerking zeker positief genoemd worden: het geld van de verkoop van LS3 en Cirrus, vroeger met

BLOSO-geld aangekocht, blijft in de Liga en kan vrij gebruikt worden. De wedstrijdcommissie zoekt thans naar een vervangingstoestel. Kernpunt is dat BLOSO zich niet meer gaat concentreren op topsport, en bijgevolg subsidiëren van buitenlandse zweefvliegwedstrijden heeft gestopt. Er wordt meer aandacht besteed aan opleiding en kadervorming. Merken we hierbij op dat het steeds moeilijker wordt om mensen te vinden die zich als instructeurs in de clubs willen inzetten.

Op het Gewestelijk niveau gaat het voor ons vooral om milieubescherming. In de Ruimtelijke Ordening is slechts weinig plaats over voor recreatiesport, als er economische belangen in het spel zijn gaat alles vlotter.

Met deze kleine bloemlezing schetste Michel een deel van de activiteitsgebieden van de Liga. Hierbij zou een sterke Aëroclub ook een rol moeten spelen. Tot slot dankte hij de leden van de diverse commissies en wenste aan iedereen nog een prettig vliegseizoen. Het symposium werd afgesloten met een drink.

FOTOWEDSTRIJD

RESULTATEN FOTOWEDSTRIJD 1995

Reeds voor de derde keer kwam de fotojury samen voor het beoordelen van de ingezonden foto's. Winnaar van dit jaar is Ken Evens (Albatros) die een originele, technisch goede en zelfs futuristische foto maakte. De tweede plaats werd weggekaapt door Ivo Lens (LUAC) die een heel mooi sfeerbeeld maakte met een heel sterke compositie. Derde plaats ging naar de winnaar van vorig jaar, Ludwig Van Hoven (ZAC); hij maakte een technisch erg goede foto.

REGLEMENT FOTOWEDSTRIJD 1996

Ook in 1996 is de stilaan traditionele fotowedstrijd van de Liga voor alle LVZC-leden toegankelijk. Zij loopt tot 1 november 1996, datum waarop alle foto's op het Ligasecretariaat (niet bij de Ligablad-redactie!) bezorgd moeten zijn. De foto's, met zweefvliegen als onderwerp, moeten aan de volgende criteria voldoen:

- goed technisch niveau, origineel, interessante compositie, sfeer;
- formaat: min. 18 x 24 cm, liefst glanzend; gelieve van dia's een afdruk te maken op dit for-

-
- maat;
- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn;
 - de negatieven moeten altijd opvraagbaar zijn voor publicatie en controle;
 - voeg bij de foto's naam, adres, telefoonnummer en club (schrijf die niet rechtstreeks op de achterkant van de foto, vul liever een etiket in en kleef dit achteraan);
 - voorzie ook elke foto van een titel of geef details over plaats en tijd van de opname, betrokken piloot, type toestel, enz. (zelfde procedure als hierboven);
 - max. vijf foto's per deelnemer;
 - er zal slechts één foto per deelnemer voor een prijs in aanmerking komen;
 - iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn opnames.

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

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

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

Door deelname aan deze wedstrijd verklaart de inzender zich akkoord met deze voorwaarden.

Veel succes!

Kris Van Dam



De Janus "Clouddancer" (Piccart - Evens), 1ste prijs fotowedstrijd. Foto Ken Evens

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Zijn jullie de opleidingsboeken nog niet beu? Hier komen er nog twee!

Het werk van Karl-Heinz APEL, *Segelflug Praxis* (1ste uitgave 1993, 272 blz.), wordt uitgegeven door de Duitse Aëroclub en is daar ook verkrijgbaar tegen 58,50 DEM (Deutscher Aero Club Wirtschaftsdienst GmbH, Rudolf-Braas-Strasse 20, D-63150 Heusenstamm, Duitsland, tel. 00 49 6104 699640, fax 00 49 6104 699611). Het handelt uitsluitend over de praktische kant van de zweefvliegopleiding.

In het eerste deel worden stapsgewijs de diverse oefeningen doorgenomen, die leiden tot de eerste solovlucht. Hierbij worden in het bijzonder de mogelijke fouten en de passende correcties belicht. Dit omvat ook de opleiding voor het hanteren van de zwever aan de grond, de pre-flight-checks, de taken van startleider, opschrijver, kabelwagen-bestuurder, enz. Apel gaat uit van een basisopleiding met lierstart, gevolgd door omscholen op vliegtuigsleep.

Het tweede deel behandelt de verdere ontwikkeling van de vliegtechniek, vooral tijdens solo-oefenvluchten: scherpe bochten, snelle wisselbochten, doellandingen, techniek van het thermieken, optimaal McCready-vliegen... Het derde deel tenslotte behandelt de overlandopleiding: voorbereiding van de vlucht, vliegtaktiek, navigatie, buitenlandingsoefeningen...

De kracht van dit boek ligt in de volledigheid en de overzichtelijkheid. Zowel voor leerlingen als beginnende overlandvliegers is dit boek heel geschikt; het is echter ook een must voor instructeurs, die hier een beter inzicht kunnen krijgen in het hoe en waarom van vele onderdelen van de opleiding. Het is wel een beetje jammer dat het boek tamelijk saai overkomt,

maar dat is waarschijnlijk moeilijk te vermijden bij zo'n opzet.

Het werk van Dieter MAIER, *Segelfliegen, Theorie und Praxis* (Nymphenburger - F.A. Herbig Verlagsbuchhandlung GmbH, 3de bijgewerkte uitgave, München 1993, 240 blz, 186 afbeeldingen) biedt wat meer kleur, zowel in de afbeeldingen als in de tekst. We krijgen hier wel heel wat meer theorie voorgeschoteld. Het boek beoogt de volledige opleiding van de zweefvlieger te begeleiden. Noodgedwongen valt de bespreking van de praktische opleiding hier veel beknopter uit, zonder dat men echt van leemtes kan spreken. Voor de instructeur vinden we hier alleen oude koek, maar de leerling kan zijn prille kennis hier nog heel wat bijwerken.

Het theoretisch gedeelte, hoewel niet zo diepgaand uitgewerkt als in het bekende KNVvL-boek, stemt volledig overeen met het officiële leerplan voor de Duitse zweefvliegvergunning. Het gaat ook uitvoerig in op de vluchtvoorbereiding, o.a. wat de weersvoorspellingen betreft. En de heersende (Duitse) reglementering wordt eveneens toegelicht. Hierbij merken we op dat de luchtruimstructuur in het grootste deel van Duitsland heel wat "zweefvliegvriendelijker" is dan bij ons.

Een vragenlijst sluit het boek af. Rekening houdend met de hoger genoemde beperkingen is ook dit boek best aan te raden. Men kan het o.a. verkrijgen via de bekende firma Siebert Lufffahrtbedarf, Rektoratsweg 40, D-48159 Münster, Duitsland, tel. 00 49 251 214437 of 00 49 251 218033, fax 00 49 251 217044. Het kost 58 DEM.

Stéphane Vander Veken

WEDSTRIJDPILOTEN EN INSTRUCTEURS



Geniet voortaan onbekommerd van onze mooie sport,
want u kan zich verzekeren tegen de risico's
die eraan verbonden zijn.

Wij bieden u een persoonlijke verzekering aan
met volgende voordelen:

- ⇒ klare en ondubbelzinnige garanties, zwart op wit, dat u persoonlijk verzekerd bent voor ALLE risico's van het zweefvliegen, OOK wedstrijdvliegen en instructie geven;
- ⇒ u bent zonder bijpremie eveneens verzekerd voor de normale risico's van uw persoonlijk en beroepsleven;
 - ⇒ fiscaal aftrekbaar, verrassend lage premies;
 - ⇒ flexibel en op maat van uw persoonlijke situatie.

Bel mij eens op voor een afspraak. Bij u thuis kunnen we dan een vrijblijvend gesprek hebben over uw zekerheid.

Telefoonnummer: (013) 66 30 16

Jos Aerts

coördinator Sportcommissarissen van de Liga

Rodenberg 8

3980 Tessenderlo

ZWEEFVLIEGBOEKEN

Vanwege de steeds geringere vraag in de Benelux naar Duitse zweefvliegboeken, heeft Aeropress te Eindhoven de boekenverkoop met ingang van 1996 beëindigd. Sinds 1972 leverde Aeropress zweefvlieg- en andere luchtvaartboeken van de grote Duitse uitgever Motorbuch Verlag. Via "Aeropress-lezersservice" kon een kleine korting worden gegeven op deze boeken. De markt blijkt echter te zijn verzadigd.

Aeropress blijft voorlopig wel doorgaan met publiciteit, archiefinformatie en de vertegenwoordiging voor het blad Aerokurier. Een abonnement via Aeropress is voordeliger dan rechtstreeks bij Aerokurier in Duitsland abonneren. Voor zweefvliegboeken en -kalenders kan men nog terecht bij boekhandel "Flash Aviation", Postbus 855, 5600 AW Eindhoven. Telefoon 00 31 40 252 56 61, fax 00 31 40 251 48 50.

Ary Ceelen

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGEN IN VLAANDEREN (deel 14)

In deel 7 van onze reeks (Ligablad nr. 56) werd de LS-1 besproken, die slechts in een klein aantal in België werd gebruikt. Maar de latere opvolgers uit de "stal" van Schneider en Lemke hadden bij ons meer succes. Daarom komen ze in deze aflevering uitvoeriger aan bod.

Begin 1976 maakte de **LS-3** zijn eerste vlucht. Het is een "renklasser" waarvan de doorlopende welvingskleppen, die over de hele spanwijdte ook als rolroer werken, het opvallendste kenmerk zijn. De vleugeloppervlakte - in tegenstelling tot de dubbele trapeziumvorm van de LS-1 gaat het hier om een eenvoudige trapeziumvleugel met lichte pijlstelling van de aanvalsboord - is ten opzichte van alle andere LS-modellen het grootst. De nieuwsoortige welvingskleppen gaven bij hoge snelheden echter flutterrisico's te zien, zodat loden tegengewichten van 6,5 kg per vleugel noodzakelijk bleken. Die brachten het totale leeggewicht van de LS-3 op 270 kg. Zo ontstond de bijnaam LS-drei = LS-Blei (lood). Een ander nadelig bijverschijnsel van die kleppen bestond

in luchtdoorstroming tussen de scharnierspleet, die kon worden verholpen door een S-vormig dichtingslint van een speciale kunststof erin te kleven.

De cockpit klappt net als bij de LS-1 naar voren open, en de romp biedt meer plaats dan bij zijn voorganger het geval was. Het hoogteroer is gedempt en er kan 90 kg ballast worden meegenomen in waterzakken in de vleugels.

Vanaf 1978 verscheen een versie met de naam LS-3a, die opnieuw afzonderlijke welvingskleppen en rolroeren had en een leeggewicht van "slechts" 250 kg. De staartvin kreeg 20 % meer oppervlakte en de profielen van richtings- en hoogteroer werden gewijzigd. Er werd ook een 17 meter-versie met opsteektippen gebouwd. De LS-3 hield het zeven jaar uit, voor hij in 1985 door de LS-6 werd opgevolgd. In totaal werden er 429 stuks verkocht.

De standaardklasser **LS-4** werd vanaf 1980 in productie genomen. Eerst was het toestel vooral in trek bij de prestatievliegers, maar

dank zij zijn probleemloze vliegeigenschappen is het snel bij vele clubs in gebruik genomen.

De LS-4 steunt op een standaardklasse-versie van de LS-3, ontwikkeld onder leiding van Hansjörg Streifeneder. Deze bouwde in de vleugelmallen een vleugel met vaste kleppeninstelling op 0° en wijzigde het profiel aan de vleugelwortel. Die modificatie bracht verrassend goede vliegeigenschappen teweeg. Voor de LS-4 werd het Wortmannprofiel nog enigszins veranderd en ook de rolroeren kregen een andere tekening. De zitruimte in de cockpit werd nog verruimd en de romp kreeg een spitsere neus, naar het voorbeeld van de ASW-reeks van Schleicher. Een versie LS-4a kreeg een toegelaten maximumvlieggewicht van 525 kg. Tot in 1991 werden in totaal 825 exemplaren gebouwd.

Technische gegevens

	LS-3	LS-4
Spanwijdte	15 m	15 m
Vleugeloppervlak	10,50 m ²	10,50 m ²
Slankheid	21,43	21,43
Romplengte	6,86 m	6,83 m
Leeggewicht	270 kg	238 kg
Maximumgewicht	470 kg	525 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	34,3-44,8	29-50
Maximumsnelheid (km/h)	250	250
Minimumdaalsnelheid (m/sec)	0,60	0,60
bij (km/h)	70	80
Beste glijgetal	40	40,5
bij (km/h)	100	105

De opvolger van de LS-3 werd de **LS-6**, eveneens een renklasser dus, maar met een volledig herwerkte vleugelstructuur. Het werd opnieuw een dubbeltrapeziumvorm met een gewijzigd Wortmannprofiel met een relatieve dikte van slechts 13,2 %. Daarvoor werd een koolstoffiger ontworpen en dienden afdekken over de roerstootstangen te worden aangebracht. Welvingskleppen en rolroeren

zijn gescheiden, maar werken overlappend volgens de stand van de welvingskleppen. Aanvankelijk waren opnieuw flutterneigingen waargenomen, die echter door de inbouw van een demper werden weggewerkt. Toen in een latere versie ook in de vleugelschaal koolstofvezel werd benut, kon van die demper worden afgezien.

In 1990 werd een eerste exemplaar met een spanwijdte van 17,50 m gebouwd, dat als de voorloper van de latere 18 meterklasse mag worden beschouwd. Tegenover de LS-4 heeft de LS-6 weer een kleinere zitruimte en een minder spitse neus. Daartegenover staat dat het instrumentenbord met de kap mee voorwaarts omhoog scharniert, wat de veiligheid, de toegankelijkheid van instrumenten en stuurorganen, en uiteraard ook het in- en uitstapcomfort vergroot.

In "eigen huis" loopt tegelijk met de LS-6 ook de productie van de **LS-7**, opnieuw een standaardklasser en concurrent van de LS-4. De LS-7 heeft een dubbeltrapeziumvleugel met een oppervlakte van 9,80 m² (precies de grootte van die van de LS-1) en een gewijzigd Wortmannprofiel. Hij heeft een koolstofvezel-sandwichschaal en de rolroeren zijn van kevlar, evenals het hoogteroer. De romp en de staartvin zijn van GVK. Voor het eerst heeft een LS-toestel automatische rolroer- en remkleppen-aansluitingen, een systeem dat van dan af eveneens voor de LS-4 verkrijgbaar is. Ook het met de kap meeklappende instrumentenbord is standaard. Er is een staartwieltje in plaats van een slof.

Technische gegevens

	LS-6	LS-7
Spanwijdte	15 m	15 m
Vleugeloppervlak	10,50 m ²	9,80 m ²
Slankheid	21,43	22,96
Romplengte	6,80 m	6,66 m

Leeggewicht	250 kg	235 kg
Maximumgewicht	525 kg	540 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	31-50	32-50
Maximumsnelheid (km/h)	250	250
Minimumdaalsnelheid (m/sec)	0,58	0,58
bij (km/h)	85	80
Beste glijgetal	44	43
bij (km/h)	105	105

Peter Mullaert

ERRATA

In het vorige Ligablad verdwenen een paar regels uit de technische gegevens van de Discus, die zo een beste glijgetal van 4 (!) toegekend kreeg. De juiste gegevens zijn als volgt:

Beste glijgetal: 42,2 bij 105 km/h

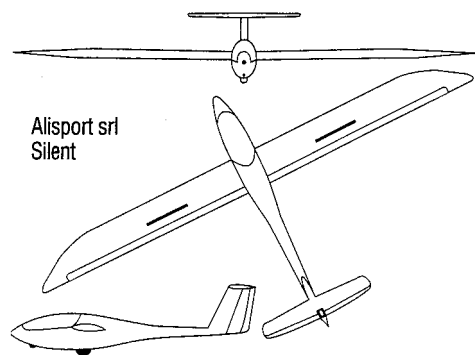
Ook bij de Janus C was er een slippertje:

Vleugelbelasting (kg/m²): 26/40,5

ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

AKAFLIEG DARMSTADT

Na de prestatie-side-by-side-tweezitter D 41 zit deze bekende akaflieg volop bezig aan de studie voor een nieuwe trainings-tweezitter om haar ASK-13 te vervangen. Het wordt opnieuw een side-by-side, waarbij er maximaal teruggegrepen wordt op de rompmallen van de D 41, evenwel met een verlengd staartstuk. De staartvlakken zullen overgenomen worden van de Duo-Discus. De sikkelvormige vleugel biedt een nieuw Eppler-profiel E 462. De negatieve pijlstand moet een cockpitlading toelaten van 70 tot 220 kg zonder het plaatsen van balansgewichten. De eerste vlucht is voorzien in 1997.



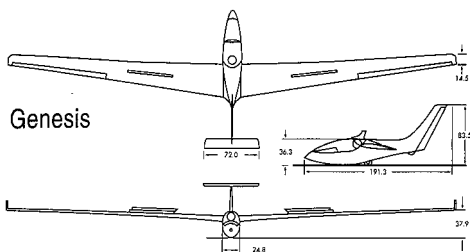
ALISPORT

Deze Italiaanse firma heeft reeds 4 exemplaren van de ultralichte (110 kg) zwever Silent op de markt gebracht. Heel wat Italiaanse piloten hadden reeds de kans het toestel te vliegen vanop het vliegveld van Alzate/Brianza, thuisveld van ex-wereldkampioen Leonardo Brigliadori. De sleep is mogelijk zowel met een ULV als met een klassiek sleepvliegtuig. Volgens Brigliadori vliegt het toestel even gemakkelijk als een Ka-8, "maar het is meer sexy". De prestaties zijn, dank zij de negatieve flapstand, vrij goed tot 150 km/h, ongeveer vergelijkbaar met een ouder standaardtoestel.

Voorlopig kan de Silent jammer genoeg niet gehomologeerd worden als ultralichte zwever (zoals een delta), daarvoor is hij toch te zwaar. En of de goedkeuring volgens de JAR 22 wordt aangevraagd, staat nog niet vast. Wel wordt er gewerkt aan een zelfstartende versie, met een 25 pk klapmotor, die als ULV zou aangeboden worden.

GROUP GENESIS

Karl Striedieck vloog met het prototype van de bijna-staartloze kitzwever Genesis mee in de



US Nationale Kampioenschappen Standaardklasse 1995, en berichtte hierover in European Gliding News. Ondanks een paar ernstige blunders (laatste keerpunt vergeten, misrekening bij een final glide) kon hij het potentieel van het toestel overtuigend demonstreren met een dagoverwinning en een tweede plaats op een andere dag. Qua prestaties lijkt deze kleine zwever dus niet onder te doen voor zijn tegenstanders. Bij 80 knopen zou hij zelfs lichtjes in het voordeel zijn.

Volgens Striedieck is het toestel zeer veilig bij lage snelheden, en de bestuurbaarheid is heel goed. Het toestel is in vergelijking met een moderne klassieke standaardklasser wel iets minder stabiel rond de dwarsas. Een belangrijk veiligheidspunt is de aanwezigheid van een reddingssysteem dat de ganze zwever in noodgeval terug aan de grond brengt.

Er is nog wat detailarbeid nodig om de Genesis echt tot rijpheid te brengen: het prototype is nog iets te zwaar, de remkleppen worden te krachtig naar buiten gezogen, er komt een Tost-neushaak en waarschijnlijk een intrekbaar neuswiel om de onderkant van de romp te sparen bij het opstijgen en landen.

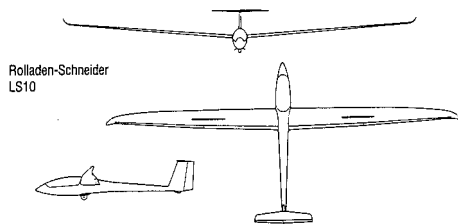
MDM-1 FOX

De Poolse acro-tweezitter Fox ondergaat sedert de maand november vorig jaar een reeks

belastingstests om zijn uren-potentieel te verhogen, dat voorlopig nog bij 500 uren ligt. Dit jaar nog moet dit 1 500 uur worden, bij een maximale belasting van +9g/-6g als eenzitter en +7g/-5g als tweezitter. Uiteindelijk zou de Fox een levensduur van 6 000 uur moeten halen. Op dit ogenblik vliegen er reeds 12 exemplaren.

ROLLADEN SCHNEIDER

Hoewel de LS6 in zijn laatste gedaante nog steeds succesvol meekan bij de renklasse, is er bij de aanhangers van de LS-toestellen vraag naar een nieuw model, om het hoofd te bieden aan de ASW 27 en Ventus 2. Walter Schneider presenteerde dus het ontwerp voor de LS10: een nieuwe vleugel met kleine winglets, geop-



timaliseerd voor de renklasse, dus zonder mogelijkheid tot spanwijdte-vergroting, en met een nieuw profiel; geen flapperons, maar gedifferentieerd gekoppelde flaps en rolroeren; integrale waterballasttanks (max. vleugelbelasting > 50 kg/m²); romp zoals de LS8. De eerste vlucht zou nog in de lente van dit jaar moeten plaatsvinden.

Wat de LS9 motorzwever betreft, heeft de constructeur besloten om af te wachten tot een nieuwe aandrijfbron van SOLO in de 50/60 pk-klasse luchtwaardig is. Het bevrozen van het LS9-programma is het rechtstreekse gevolg van de stopzetting door Rotax van de productie van motoren voor motorzwevers.

CLUBNIEUWS

BLOSO - DAG VAN DE SPORTCLUB

Herinneren we nog even aan de "Dag van de Sportclub" die Bloso in gans Vlaanderen organiseert op vrijdag 3, zaterdag 4 en zondag 5 mei 1996, om de Vlaamse sportclubs effectiever bij de jeugdsportcampagne betrekken. Via deze open-deur-dagen wordt aan de jongeren de weg naar de sportclub getoond. Het is de bedoeling om met allerhande promotionele ac-

tiviteiten die door de clubs zelf georganiseerd worden, de jongeren gratis te laten kennismaken met hun favoriete sport, in de hoop dat zij dan ook nadien de stap zetten om lid te worden van de sportclub.

Bloso rekent op de volle medewerking van de sportfederatie en de clubs aan dit evenement, dat opnieuw samen met Radio 2 georganiseerd wordt.



Saint-Auban, maart '95, 3de prijs fotowedstrijd. Foto Ludwig Van Hoven

DONKERE WOLKEN BOVEN SAINT-HUBERT

Er rommelt onweer boven het vliegveld van Saint-Hubert. De Waalse Regio wenst dat de exploitatie van het terrein winstgevend zou worden. Dit betekent landingsgelden, aantrekken van meer winstgevende activiteiten dan het zweefvliegen (industrie)... Een al te bekend stramien (denk aan Grimbergen). Laatste aflevering in het feuilleton was het bevel tot ontruiming van de camping. De gebruikers hebben zich hier heftig verweerd, en de ontruiming lijkt, althans voorlopig, opgeschort. De zweefvliegers kunnen gelukkig wel rekenen op de steun van de gemeente Saint-Hubert.

Er werd een comité opgericht voor overleg met de gebruikers van het vliegveld. Een eerste actie was een opiniepeiling i.v.m. de wensen van de huidige gebruikers; 43% van de opgestuurde formulieren werden ingevuld teruggestuurd,

wat wijst op een grote bewustheid van de ernst van de zaak bij de betrokkenen.

SPATZ VERSUS FAUCONNET

Voor wie een Spatz of Fauconnet bezit en graag zijn soortgenoten ontmoet zonder de druk van een afstands- of schoonheidscompetitie, kan meedoen aan deze alternatieve manifestatie, georganiseerd in Midden-Frankrijk, op het vliegveld van Chauvigny, van 8 t/m 15 augustus 1996. De bedoeling is een rustige zweefweek door te brengen, zonder opgelegde

taken, zonder veel heisa, puur voor het vliegenot en het gezellig samenzijn. Inderdaad wordt dit aspect de laatste tijd een beetje vergeten op de klassieke oldtimer-treffen, waar public relations soms roet in het eten komen gooien. Er zijn maximum 35 deelnemers toegelaten. Misschien is er ook voor jou nog een plaatsje vrij? Voor informatie kan je terecht bij:

Achille Servranckx
Marius Duchéstraat 18
1800 Vilvoorde
Tel. (02)251 40 22

IN MEMORIAM RICHARD VANDEPLAS

LUAC-Info wijdde een volledig nummer aan de herinnering aan Richard Vandeplas, de op 26 september 1995 overleden medestichter, ondervoorzitter, hoofdinstructeur, sportcommissaris, enz. van LUAC. Wat hij voor de club betekende kwam tot uiting in de vele artikelen, maar misschien het beste nog in dit gedicht van Stefan Bovin, dat tevens bewijst dat niet alle zweefvliegers anti-literair zijn ingesteld.

Afscheid

*Inmiddels is de winter weer ingetreden,
verstrikt de tijd
en zijn emoties en verdriet gemilderd
maar niet vergeten
terwijl het leven verder gaat.*

*Zweefvliegers leven schijnbaar maar half
en toch zo intens,
de seizoenen vliegen aan ons voorbij
en als de herfst aanbreekt
zijn wij in gedachten al bij de lente.*

Richard,

*Ik weet dat je graag praatte,
dat vliegen je passie
en lesgeven je tweede natuur was.*

*Je leerde ons meer dan vliegen,
je had die zeldzame gave om je leerlingen
de Kunst van het Zweven
en het nodige zelfvertrouwen
bij te brengen.*

*Je sprak er zelden over met anderen,
maar overlandvliegen bleef jouw
ultieme zweefvliegideaal
waar je om
godweetvoorwatreddenen
niet meer aan toe kwam,
maar waar je wel plannen over maakte
tegen dat je meer tijd zou hebben.*

*Tijd die je wel maakte voor anderen
ook al zat het je dwars,
en als je dan toch neen zei
had je dat al veel eerder moeten doen.*

*Je was in de eerste plaats die vriend
waar je tot 's avonds laat terecht kon,
waar je tot 's avonds laat mee kon filosoferen,
want het was vaak meer dan praten,
en de ultieme ophaalploeg als de
anderen verstek gaven.*

*En die dag dat je me zei dat je niet kon,
had ik moeten weten dat het ernstig was.
Toen ik je verward in het hospitaal bezocht
hield jij de moed er in en bleef plannen maken
en hield je je angsten, twijfels en zorgen voor
jezelf
zodat ik steeds opnieuw jouw optimisme mee
naar huis nam.*

Richard,

*Ik weet dat zweefvliegers vaak heel ver kunnen
gaan in het op de proef stellen*

*van hun wederhelft
en dat het geduld van Mia
zeker zoveel betekend heeft voor onze club en
het zweefvliegen als jouw en haar actieve inzet.
Als wij elkaar opbelden Richard,
was dat vaak in de late uurtjes
en eindigde ons gesprek steevast met
wel te rusten of slaapwel,
hetgeen met de tijd de afsluiter van elk tele-
foongesprek werd
ongeacht het uur van de dag.*

Richard,

Ik wens je wel te rusten en tot weerziens.

Stefan Bovin
(overgenomen uit "LUAC info")

HAUS DER LUFTSPORTJUGEND

Het Duitse Huis van de Luchtsportjeugd, nu op het vliegveld van Laucha gevestigd, organiseert traditiegetrouw een reeks zweefvliegstages voor jongeren uit gans Europa. De vroegere "Reichssegelflugschule" wordt opnieuw ingericht, maar ondertussen kunnen de stagiairs gebruik maken van andere, ruime accommodatie op het vliegveld.

Laucha ligt in de regenschaduw van het Harzgebergte. De bodemgesteldheid geeft goede thermiëkmogelijkheden. Daarnaast is er een 3 km lange helling in de onmiddellijke nabijheid, en het recent geopende "golf-venster" boven het Thüringer Woud ligt binnen handbereik. Ook toeristisch heeft de streek van Laucha

heel wat te bieden: kastelen en wijnackers beheersen het landschap van het "Burgenlandkreis", een van de oudste cultuurgebieden van Duitsland.

De zweefvliegstages lopen van april tot september. Wie meer informatie wenst kan zich wenden tot:

Haus der Luftsportjugend e.V.
Jugendbildungsstätte
der Luftsportjugend im DAeC
D-06636 Laucha

Tel. 00 49 344 62 339-0
Fax 00 49 344 62 339-33

ACRO-TWEEDAAGSE OP TERLET

Op 12 en 13 november organiseerde Theo Stockmans een acrotweedaagse in het Nederlandse Nationaal Zweefcentrum op Terlet, voor de leden die “er eens echt uit wilden vliegen”. De deelnemers waren Eric Vandewalle, Marc Ruymen, Guy Beersaerts, Johan Vandewalle, Bart Huygen en Theo Stockmans. Nog voor het ochtendgloren vertrokken we met drie voertuigen, aangezien Eric als enige er echt een tweedaagse van maakte.

Ruim op tijd kwamen we aan in Terlet, waar ons koffie met koek gepresenteerd werd. Allereerst dienden we ons op het secretariaat in te schrijven en onze tickets te kopen. Nadien volgde een uitgebreide briefing, verzorgd door de twee Nederlandse instructeurs. De te vliegen figuren werden duidelijk uitgelegd. Ook de neveneffecten die hierbij optreden kwamen aan bod, met de bedoeling ze tijdig te kunnen bijsturen. In totaal zou men ons die dag drie figuren aanleren: de looping, de rol en de stall turn.

Omdat tijdens het acro-vliegen de veiligheid centraal staat, hechten de instructeurs er vooral belang aan dat de snelheid nooit over de Vne van het vliegtuig gaat. Zo leert men dat een piloot die bij een bepaalde figuur zijn oriëntatie kwijtgeraakt en niet meer weet wat onder of boven is, zijn toestel steeds uit deze situatie kan laten stallen, om bij het uitduiken niet over de Vne te gaan. Hoe langer de briefing duurde, hoe dieper ik in mijn stoel zakte. “Dit lukt mij nooit”, dacht ik.

Om 10 uur werden de zweefvliegtuigen in piste gebracht. In de loods stond geen enkele houten kist. Allemaal kunststofstoestellen (ASK 21

en ASK 23). Een hele loods vol, alsof ze gratis waren. Na een grondige inspectie mocht Eric als eerste (met instructeur) de lucht in. Na een sleep tot 1200 m demonstreerde de instructeur het volledige acro-programma, 12 minuten full acro dus. Na de landing zei Eric: “Dit vraagt naar nog”. En gelijk had hij.

Na Marc was ik aan de beurt. Na het ontkoppelen duikt men bijna loodrecht naar beneden om zo snel mogelijk op acrosnelheid te komen (200 km/h). Met een droge ruk aan de knuppel wordt het toestel in horizontale vlucht gebracht, waarbij men al direct wat G's te verwerken krijgt. Als eerste figuur de looping, wat ik ervaren heb als een vrij eenvoudig te vliegen figuur, die gemakkelijk bij te corrigeren valt indien men van koers afwijkt.

Daarna de rol. Eens de kist ondersteboven gedraaid te hebben, viel ik letterlijk uit mijn stoel. Ik hing enkel nog in mijn straps te bengelen. Dit geeft een heel raar gevoel. “Verder duwen... verder duwen,” riep de instructeur uit. Gemakkelijker gezegd dan gedaan, in deze positie. Het rechter voetenstuur induwen om het neveneffect op te vangen ging ook al niet. Gelukkig waren er voetriemen voorzien, waardoor ik nog het linkerpedaal naar mij toe kon trekken, en de kist terug rechtkeeg tegen 260 km/h.

Nog een paar G erbij, en we vlogen terug aan 200 km/h horizontaal, voor de stall turn. Opnieuw een goeie korte ruk aan de knuppel, loodrecht omhoog, voetenstuur intrappen en stick tegen. Dan wordt het stil, heel stil. De kist draait rond en tuimelt loodrecht naar beneden. Een droge ruk aan de knuppel en 200 km/h

horizontaal, zodat je opnieuw bij figuur 1 kan herbeginnen tot je het kan of... tot op 300 m hoogte, om de landing in te zetten.

Een ASK 21 is een zeer gemakkelijk en aangenaam toestel om te vliegen. Het heeft zeer efficiënte remkleppen, zodat je het toestel werkelijk kan neerzetten waar je wil. Op het vliegveld zelf was het zeer koud, maar na een acrovlucht van 15 min. sta je werkelijk te blozen. De dag ging veel te snel voorbij, en voordat we het zelf beseften, werd de laatste vlucht gemaakt, werden de kisten gestald, en werd een laatste pintje Heineken gedronken op kosten van de Nederlanders.

Met heimwee naar de ASK 21 keerden we terug huiswaarts, waarbij we onderweg nog gezellig met de groep een "mosselen-friet" gingen eten. Bezeten door het acro-virus was de groep ervan overtuigd dat de volgende aankoop voor de club een kunststof zweezer zou worden. Wellicht een Puchacz toestel, dat ook acro mag vliegen. Marc Ruymen wist er in Polen trouwens nog "ene staan", zei hij, waarop de club... toch een Ka7 kocht. Vanwege de groep, "bedankt Theo" dat je ons liet genieten van wat acrovliegen is.

Guy Beersaerts

(overgenomen uit "Cumulus", clubblad van de KVDW)

VGC RALLY 1996

Naar jaarlijkse gewoonte organiseert de Vintage Glider Club een grote Rally, voorafgegaan door een rendez-vous onderweg.

Dit jaar vindt de Rally plaats in Hongarije, te Farkashegy bij de hoofdstad Budapest, van 6 t/m 15 augustus. Alle VGC-leden zijn welkom van 2 augustus tot 20 augustus, de Hongaarse Nationale Feestdag. De Rally was daar in het verleden reeds te gast, en de infrastructuur is er uitstekend. Deze rally zal ingeschakeld worden in de feestelijkheden ter gelegenheid van het 100-jarige bestaan van Hongarije.

De voorlopige prijslijst is als volgt (uittreksel):

Lierstart (landingsgeld inclusief): 07 DEM

Sleepstart (landingsgeld 3 DEM excl.)

- 500m: 25 DEM

- 600m: 30 DEM

- 700m: 38 DEM

Deelname per toestel, 1 piloot incl.: 75 DEM
Per bijkomend ploeglid: 30 DEM
Beneden de 14 jaar: gratis

Deelname aan de openings- en sluitingsceremonies, aan de nationale en internationale avonden zijn inbegrepen, evenals een informatiemap en, voor de aangewezen piloot, een luchtvaartkaart.

Voor informatie en inschrijving kan men terecht bij:

Laszlo Meszaros

Erkel u. 04

H-1092 Budapest

Hongarije

Tel. 00 36 1 217 0220

Vliegveld Farkashegy repuloter

Pf 23

H-2094 Budapest

Hongarije
Tel./fax 00 36 1 175 0694

Het Internationaal Rendez-vous onderweg zal plaatsvinden van 29 juli tot 4 augustus op het Tsjechische vliegveld van Rana u Loun, een 60-tal km ten NE van Praag. Er is plaats in de loodsen voor 15 à 20 toestellen. Een tweetrommelier en twee à drie sleepvliegtuigen zullen ter

beschikking staan. Er is logies voor een twintigtal mensen in het clubhuis, en kamperen op het vliegveld is onbegrensd mogelijk. Voor inlichtingen en inschrijving kan men terecht bij:

Josef Mezera
Nalepy 2233
CZ-44010 Louny
Tsjechische Republiek

CAS 
Cor Air-Service

Watervlietseweg 1
4515 SC IJZENDIJK (Nederland)
Tel.: 31-117-301506 / 31-115-694029
Fax.: 31-117-301506

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

S.Z.D.- 51-2 JUNIOR

Zonder instrumenten. DEM 39.170,-

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

Zonder instrumenten. DEM 40.990,-

S.Z.D.- 55-1

Zonder instrumenten. DEM 52.330,-

S.Z.D.-59 ACRO

Zonder instrumenten. DEM 43.250,-

S.Z.D.- 56 DIANA

Zonder instrumenten DEM 84.250,-

S.Z.D.- 50-3 PUCHACZ

Zonder instrumenten. DEM 59.980,-

HET ADRES VOOR UW SUPPORTS

GEGARANDEERD HET GOEDKOOPST

P.Z.L.-INSTRUMENTEN

WINTER Instrumenten/Barografen

DITTEL Boordradio's

BECKER Boordradio's/transponder

FILSER Boordradio's

FILSER ELECTRONIC

-LX-400 GPS - LX-500 GPS

-LX-4000 GPS/flightcomputer

-LX-4000E Boordcomputer

-LX-5000 GPS/flightcomputer

NIEUW P.Z.L. Trailers: St-klasse 15 m USD 6600,- Tweezitter USD 10.600,-

EVENEMENTENKALENDER 1996

WEDSTRIJDEN BELGIË

- 11/05-19-05 Nationale Kampioenschappen voor Standaard- en Renklassen te Theux-Verviers
16/05-19/05 Internationale Zweefvliegwedstrijd Kortrijk (KFC)
25/05-27/05 Kiewit Cup (ALB)
25/05-02/06 First Airport Challenge Clubklasse te Saint-Hubert
22/06-23/06 Handicap der Kempen te Weelde (KAC)
03/08-10/08 Benelux Wedstrijd Keiheuvel (ACK)
17/08 Victor Boin wedstrijd voor Club- en Tweezitterklassen te Zwartberg (LV)
17/08-18/08 Ka-8-wedstrijd te Zwartberg (LV)

WEDSTRIJDEN BUITENLAND

- 01/06-16/06 Europese Kampioenschappen FAI-klassen te Rääskälä (Finland)
20/06-30/06 Internationale Zweefvliegwedstrijd te Hockenheim (Duitsland)
23/06-07/07 Lavender Glide, oefenwedstrijd voor de WK'97 te Saint-Auban (Frankrijk)
24/06-07/07 Europees Kampioenschap Clubklasse te Slovenj Gradec (Slovenië)
18/07-28/07 Euroglide '96, 2 000 km race vanuit Welschap, Eindhoven (Nederland)
17/08-24/08 1996 Masters' Competition te Burg Feuerstein (Duitsland)

EVENEMENTEN BELGIË

- 27/01 Symposium LVZC te Oostmalle
03/05-05/05 Dag van de Sportclub (Blos)

EVENEMENTEN BUITENLAND

- 29/07-04/08 International Vintage Glider Club Rendez-vous te Rana u Loun (Tsjechië)
06/08-15/08 24th VGC International Rally for Vintage Gliders te Farkashegy (Hongarije)
08/08-15/08 Spatz versus Fauconnet te Chauvigny (Frankrijk)

WEDSTRIJDNIEUWS

INTERNATIONALE ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD IZW 1996

De KORTRIJK FLYING CLUB organiseert voor de zevende maal een internationale zweefvliegwedstrijd op het vliegveld van Kortrijk-Wevelgem (EBKT), van 16 tot en met 19 mei 1996.

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.

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

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 kost 600 BEF.

Uiterste datum voor inschrijving: 15 april 1996.

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

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

FIRST AIRPORT CHALLENGE

Airport S.C. organiseert van 25 mei tot 2 juni 1996 op het vliegveld van Saint-Hubert een zweefvliegwedstrijd voor de clubklasse (volgens het Franse handicapsysteem - waterballast toegelaten). Indien verschillende vliegers op één toestel deelnemen, wordt het zweefvliegtuig gerangschikt. Elke ochtend melden de piloten aan de organisatoren wie van hen de dagproef zal vliegen.

Wie het wenst kan tegen vergoeding logeren in het verblijfcentrum van het vliegveld. Er zijn ook hotels en kampeermogelijkheden in de nabijheid.

Voor inlichtingen kan men zich wenden tot:
S.C. Airport
Aérodrome de Saint-Hubert, boîte 2
6870 Saint-Hubert

EUROGLIDE '96

Gezien de enthousiaste reacties van de deelnemers aan de Euroglide-races van 1993 en 1994 organiseert de Eindhovense Aero Club in 1996 weer een Europese monsterrace vanaf het Eindhovense vliegveld Welschap (Eindhoven Airport).

De race bestaat ditmaal uit een tour van ruim 2 000 kilometer door West-Europa met een vijftal keerpunten. Eindhoven (NL) is start- en

eindpunt; onder andere België, Frankrijk en Duitsland zullen worden aangedaan.

Euroglide '96 start op donderdag 18 juli 1996. De deelnemers dienen uiterlijk op zondag 28 juli 1996 op Eindhoven Airport te finishen.

Tot de race worden moderne één- en tweezits-zweefvliegtuigen, ook zelfstartende, met een handicap van 100 of meer toegelaten. De zweefvliegers dienen een Europese nationaliteit te hebben. Meerdere piloten binnen één ploeg is toegestaan.

Voorlopig staat de inschrijving open tot maximaal 30 equipes.

Voor zowel de (ervaren) zweefvlieger als voor zijn ophalers biedt deze race een attractieve uitdaging. Bergervaring is geen vereiste; hooggebergte wordt niet aangedaan.

Voor verdere informatie:

Secretariaat Euroglide '96
De heer Joeri Bierings
Rietbeek 28
NL-5501 CB Veldhoven
Tel. 00 31 4025 44821
Fax 00 31 4025 34116

INTERNATIONALE ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD HOCKENHEIM

De 18de uitgave van deze wedstrijd gaat door van 22 t/m 29 juni 1996, met trainingsmogelijkheden op 20 en 21 juni, en prijsuitreiking op 30 juni. Er wordt gevlogen in de volgende klassen: club, tweezitter, standaard, ren + 18 m, open. Er mogen meerdere piloten op één toestel deelnemen. Er worden ongeveer 80 zweefvliegtuigen toegelaten.

Voor informatie en inschrijving kan men terecht

bij:

Sportfliegerclub Hockenheim e.V.
Birkenallee 110
D-68766 Hockenheim
Tel. 00 49 6205 7671 of 00 49 6205 920930
Fax 00 49 6205 920937

EUROPESE JUNIORKAMPIOENSCHAPPEN 1995 - BESLISSING VAN DE FAI

Bij deze wedstrijd werd de potentiële winnaar, de Pool Kawa, bij een buitenlanding beroofd van zijn beide foto toestellen. Dank zij oproepen via de media werden de films na afsluiting van de competitie teruggevonden. Er werd een beroep aangetekend bij de FAI om de resultaten te herberekenen. De FAI heeft nu echter besloten op deze vraag niet in te gaan. Kawa zal wel een speciaal diploma ontvangen.

1996 MASTERS' COMPETITION

De eerste uitgave, vorig jaar georganiseerd te Saint-Auban (Frankrijk) door Brian Spreckley, werd een groot succes. Daarom wordt deze competitie dit jaar opnieuw ingericht, en zal doorgaan van 17 tot 24 augustus op het vliegveld Burg Feuerstein. Deelnemen gebeurt op invitatie, alle vliegers zijn (voormalige) nationale kampioenen of leden van hun nationale ploeg. Wie een invitatie wenst en aan dit criterium voldoet, kan zich wenden tot:

Janet Janowitsch
Sackstrasse 213
2625 Schwarzau am Steinfeld
Oostenrijk
Tel./fax 00 43 2627 3633

CONTACTPERSONEN VOOR ANDERE WEDSTRIJDEN

Nationaal kampioenschap	Michel Nizet, chaussée de Verviers 183, 4910 Theux, tel. (087)22 42 84
Kiewit Cup	Ken Evens, Schoolbergenstraat 91, 3010 Kessel-Lo, tel. (016)25 68 35
Handicap der Kempen	Luc Van Camp, Zittaart 26, 2275 Poederlee, tel. (014)21 43 10
Benelux/Keiheuvel	Rudy Jennen, 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan, 2490 Balen, tel. (014)81 25 21
Victor Boin	Patrick Albert, A. Rodenbachlaan 42, 3600 Genk, tel. (089)30 60 94
Ka-8 wedstrijd	idem

De data zijn vermeld in de evenementenkalender.

OPGELET!!!

In tegenstelling tot vroegere berichten zal de Handicap der Kempen
doorgaan op 22 & 23 juni 1996 !

MEDEDELINGEN EN SERVICE

Te koop wegens aankoop
DG-800

LS 3

staat: uitmuntend
gelcoat vernieuwd

AVI BENELUX

Nassaulaan 6
NL-5111 XE BAARLE-NASSAU
Tel. (31) 13-507.96.01
Fax (31) 13-507.87.87

TE KOOP: M 200, zeer mooi, nieuw dacron
1994, en N 2000 oldtimer 1946. Fax Henrard
(083) 21 49 61.

TE KOOP: Mucha Standaard B, zeer goede
staat, elektr. vario, open aanhanger, stel
vleugels + diverse onderdelen in reserve.
W. Desmet, (056) 21 82 42, of Recalair
(056) 35 51 33.

TE KOOP: Ka6CR + aangepaste aanhangwa-
gen met PVG-nr., basisinstrumenten, E-vario,
grote cockpit + originele cockpit. Uitstekende
staat. Zien is kopen. Inl.: (03) 312 38 46.

TE KOOP: Ka6CR, goede staat, + aanhangwagen, basisinstrumenten, laatste vlucht in '91, voor 140 000 BEF. Tel. (041) 55 17 13.

TE KOOP: ASW 19, bj. '76, B-modificatie remkleppen, ongevalvrij. VP3A & Dittel 720 kan., gesloten aanhanger, prijs o.t.k. Tel. (016) 20 07 14 of (016) 22 26 96.

TE KOOP: Jantar Standaard 2 OO-ZMR, bj. 1979, ± 1 000 uren, volledig geïnstrumenteerd, met radio Dittel FSG 40, vario SB 8, vele reservedelen en hulpstukken. Gekeurde aanhangwagen Staudacher, herspoten, nieuwe as en banden, Security valscherms. Prijs te bespreken. Tel. (09) 221 31 57.

TE KOOP: SZD-55-1 PH-993, bouwjaar 1993, glijhoek 1:44, prestaties vergelijkbaar met Discus. Met of zonder volledige instrumentatie en aanhanger. Cor Vermeulen, tel./fax 00 31 117 301506.

TE KOOP: ASW 20F, VHF 720 kanalen, audio-vario met speed command, groot onderhoud in januari 1996. Prijs 600 000 BEF, 720 000 BEF met aanhangwagen. Tel./fax 00 33 88 35 60 02.

TE KOOP: barograaf type OK in perfecte staat, hoogtebereik 8 km, 15 000 BEF. Paul Janssens, tel. (014) 58 91 83, fax (014) 59 27 36.

TE KOOP: LX 1800 elektro-vario/nettovario met integrator en solffahrtgeber. Tel. (051) 20 95 10.

TE KOOP: Cambridge S-nav voor tweezitter, slipindicator Winter, tempmeter. Tel. (053) 77 85 00 of fax (053) 77 52 90.

TE KOOP: VW LT31 6 cyl. diesel. Volledig ingericht met o.a. toilet, douche, lavabo, warm en koud stromend water, ijskast op 220 V, 12 V of LPG, kookplaat 3 pits met dampkap, verwarming op LPG met thermostaat, extra woning batterij met lader, 120 l zuiverwatertank en 90 l afvalwatertank, grote bergruimte achteraan, versterkte vering, nieuwe banden, trekhaak, enz. Inlichtingen tel. (014) 21 43 10 (Luc Van Camp).

GEZOCHT: ervaren zweefvliegpiloot om mee te gaan naar het Spatzentreffen '96 in Borkenberge-Duitsland. Minimum 50 solo + overland gevlogen. Inlichtingen (052) 30 01 59.

BESCHIKBAAR in Issoudun: 2 caravans alle comfort, van Pasen t.e.m. september. Tel. (09) 221 31 57.

Die Internationale Luftfahrtzeitschrift

aerokurier

met o.a. veel informatie over
de zweefvliegsport

Een abonnement voor 12 nummers
kost momenteel **2360 Bfr.**

Opgeven bij: **AEROPRESS**

(A. en R. Ceelen)

Pieter Stockmanslaan 53

5652 RB Eindhoven (NL)

tel. (0)40-2512484 / fax (0)35-5259505