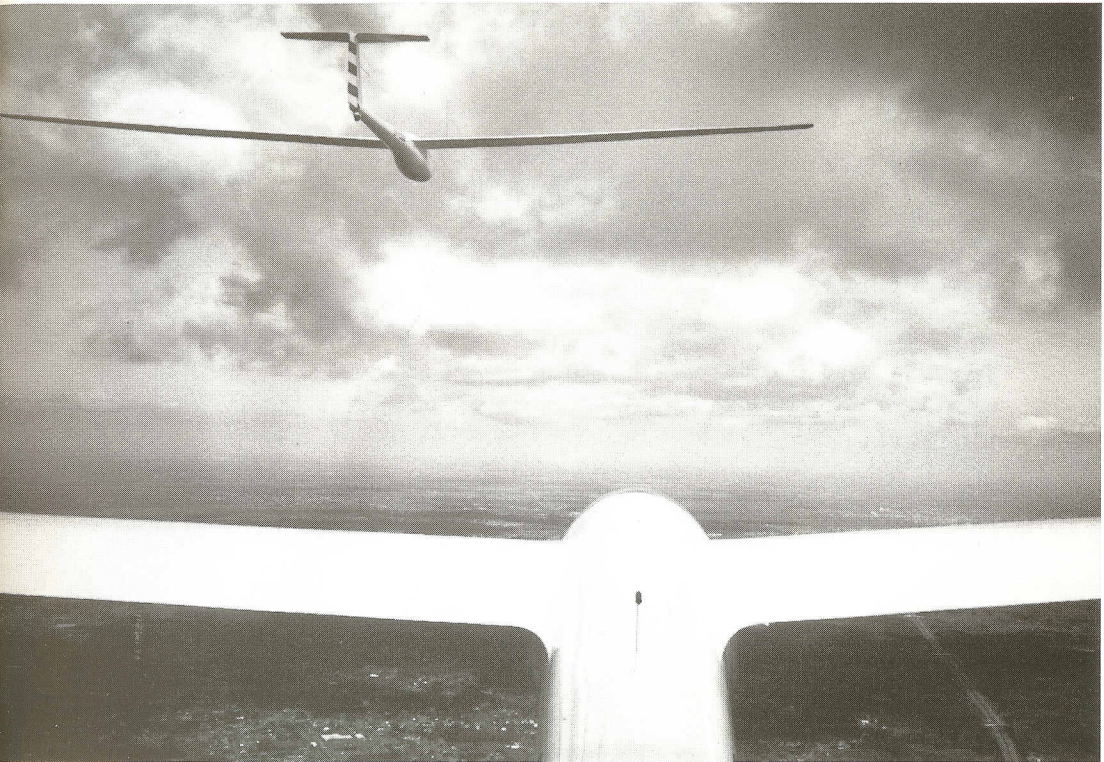


ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

17de jaargang - nummer 67
juli - augustus - september 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



Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

Redactieteam:

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

Abbonementen:

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

kantoor van afgifte Gent X

17de jaargang - nummer 67
juli - augustus - september 1996

INHOUD

Redactioneel	2
Liganieuws	2
Informatiebriefje van het Dagelijks Bestuur	4
FAI-nieuws	4
OSTIV-nieuws	6
Medische commissie	7
ZweefvliegVARYa	8
Zweefvliegtuignieuws	10
De bekendste zweefvliegtuigen in Vlaanderen (15)	11
Het hoekje van de boekenvreter	16
Clubgeschiedenis: LUAC	17
Soaring the World Wide Web	23
In memoriam Germanus Vervliet	25
Wedstrijdnieuws	26
Sportcommissie	30
Mededelingen en Service	32

Aan dit nummer werkten verder mee:

E. Verhulst - H. Koelman - R. Holswilder - R. Fobe -
G. Van den Broeck - J. Speetjens

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 november 1996** op het redactieadres.

Foto cover:
Formatievlucht. Foto: Bart De Keersmaecker (A.Z.M.)

REDACTIONEEL

Het seizoen 1996 gaan we weldra afsluiten. Voor velen onder ons was het een heel matig jaar. Zelfs wie zijn geluk in zuidelijker contreien beproefde, moest het vaak met minder goed weer stellen. Is die slechte meteo de oorzaak van de ware hecatombe die de zweefvliegerij in de zuidelijke Alpen dit jaar moest meemaken? Wie eind juli uit Sisteron en omgeving terugkwam, sprak over reeds 15 doden in de streek! Eén ervan was een Belg. En vorige vrijdag (23/8) kwamen er nog eens drie mensen om bij een botsing tussen een tweezitter en een éénzitter boven La Motte du Caire.

Het is duidelijk dat er soms iets ernstig fout loopt met het veiligheidsaspect in onze sport. Licht het aan de basisopleiding, de voortgezette

opleiding, de prestatiedrang, de gesofisticeerde navigatieapparatuur die de aandacht afleidt, of eenvoudigweg aan een stijgende roekeloosheid van de piloten? In ieder geval is het hoog tijd dat ieder eens overlegt hoe hij dergelijke ongevallen voor zichzelf en voor anderen kan helpen vermijden.

In dit nummer snijden we via een geleend artikel het onderwerp "Internet" aan. Vele zweefvliegers surfen waarschijnlijk zelf op het net. Graag ontving de redactie hun ervaringen met zweefvlieggebonden servers, evenals interessante E-mail en web adressen. Indien iemand zich geroepen voelt om een al dan niet regelmatig rubriek in dit verband te openen, welkom!

Stéphane

LIGANIEUWS

SYMPOSIUM 1997

Het volgende symposium van de LVZC zal doorgaan op zaterdag 1 februari 1997 in het Provinciaal Vormingsinstituut te Oostmalle. Naast de traditionele vergaderingen van de diverse commissies in de voormiddag, is er ook reeds een namiddagprogramma in het vooruitzicht: Julian West, een Engelsman welbekend o.a. bij alle Fuentemilanosvliegers, zou een voordracht houden over golfvliegen. Verder zouden ook enkele nieuwe professionele videofilms over zweefvliegen voorgesteld worden.

Hou dus deze datum vrij!

FOTOWEDSTRIJD

De traditionele fotowedstrijd van de Liga loopt nog steeds tot 1 november, datum waarop alle foto's op het Ligasecretariaat (niet bij de Ligablad-redactie!) bezorgd moeten zijn. Alle LVZC-leden mogen hun kans wagen. Even herinneren: de foto's, met zweefvliegen als onderwerp, moeten aan de volgende criteria voldoen:

- goed technisch niveau, origineel, interessante compositie, sfeer;
- formaat: min. 18 x 24 cm, liefst glanzend; gelieve van dia's een afdruk te maken op dit formaat;
- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn;

- de negatieven moeten altijd opvraagbaar zijn voor publicatie en controle;
- voeg bij de foto's naam, adres, telefoonnummer en club (schrijf die niet rechtstreeks op de achterkant van de foto, vul liever een etiket in en kleef dit achteraan);
- 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.

Het volledige reglement verscheen in Ligablad 66.

ZWEEFVLIEGKALENDER

Opnieuw verkrijgbaar via het secretariaat; zie aankondiging en advertentie.

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT

KNVvL-publicaties:

Theorie van het zweefvliegen	725,- BEF (825,- toegezonden)
Praktijk van het zweefvliegen	780,- BEF (880,- toegezonden)

Nieuw!

Elementaire vliegopleiding	200,- BEF (250,- toegezonden)
KBAC-Instructeursboekje	220,- BEF (250,- toegezonden)
Individueel vliegboekje	80,- BEF (100,- toegezonden)
Zilveren-C-sticker	30,- BEF (50,- toegezonden)



Janus
"Spiegels".
Foto: Guy
Piccart
(Albatros).

INFORMATIEBRIEFJE VAN HET DAGELIJKS BESTUUR

Beste Zweefvlieg vrienden,

Zoals beloofd geven we in deze korte rubriek een overzicht van enkele agendapunten die besproken werden in het dagelijks bestuur.

Enkele onderwerpen vergen de directe mening en inspanning van jullie. Graag feedback via de clubafgevaardigden of eventueel via een telefoontje.

Een eerste zaak die het DB bezighoudt is de aanschaf van een nieuwe zwever. Vorig jaar werden zowel de Cirrus als de LS3 na bewezen diensten verkocht aan 2 Vlaamse Zweefvliegclubs. Het budget voor de aanschaf van een modern toestel is voorhanden. De voorkeur van het DB gaat naar de aanschaf van een behoorlijk prestatietoestel (Discus b.v.) om op deze manier gemotiveerde piloten, zonder eigen toestel, de mogelijkheid te geven om met gelijke kansen deel te nemen aan wedstrijden. Het principe is om enkel de gebruikskosten, zoals verzekering en onderhoud, aan de gebruikers door te rekenen. Zulk een aanschaf is

enkel verantwoord indien er voldoende interesse is. Vandaar deze oproep. Andere voorstellen en alternatieven blijven bespreekbaar. Onze secretaris Patrick heeft op 26/8 hieromtrent een schrijven gericht aan de clubs met gegevens over de te verwachten kosten.

Alhoewel de financiële situatie van de Liga nog steeds gezond is, verwachten we, gezien de stijgende werkbelasting van het secretariaat, het budget van deze belangrijke werkingspost te moeten verhogen.

Door de voorzitter zijn stappen ondernomen, opdat de VZA tot de Liga zou kunnen toetreden. De gesprekken gaan verder. Wij houden u op de hoogte.

Een laatste, niet te negeren punt: respecteer de hoogtebeperking. Luc Beerts heeft een voorstel uitgewerkt en voor commentaar verzonden naar de verschillende instanties. Hij verdient ons aller steun in zijn strijd van David tegen Goliath.

Jan

FAI-NIEUWS

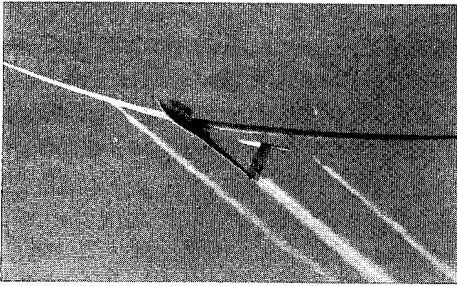
WERELD-LUCHTVAARTSPELEN

Hoewel de organisatie van de Wereld-Luchtvaartspelen 1997 in de handen ligt van de Turkse Luchtvaartvereniging, controleert de FAI de voorbereidselen via een team van raadgevers.

Elke expert, alleen of met helpers, is verantwoordelijk voor één enkele discipline. Allen hebben (soms meermaals) Turkije bezocht om

overleg te plegen met hun Turkse tegenhangers en om hun steentje bij te dragen tot elk stadium van de voorbereiding. Alles is klaar voor de testcompetities in september 1996. Voor het zweefvliegen is dit de Anadolu International Cup die doorgaat te Eskisehir-Inönü van 7 tot 22 september.

Zodra deze testwedstrijden voorbij zijn, zal de Turkse Luchtvaartvereniging de inschrijvings-



De kalender is verkrijgbaar op het secretariaat tegen 695,- BEF, of wordt u toegestuurd na ontvangst van uw betaling van 775,- BEF op de bankrekening, nummer 068-2185945-77 t.n.v. LVZC-Zweefvliegfonds, 2100 Deurne.

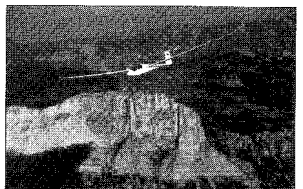
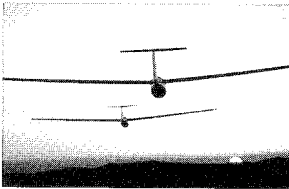
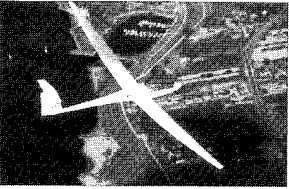
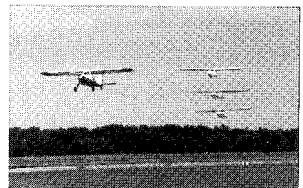
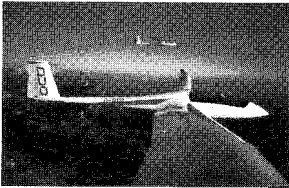
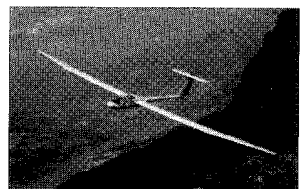
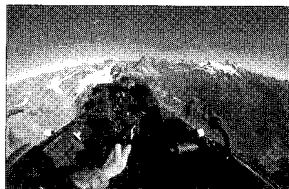
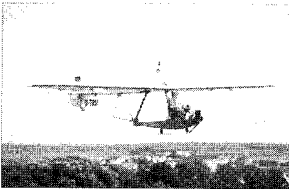
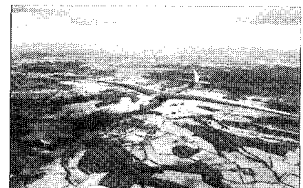
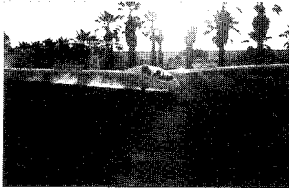
Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs v.z.w.
G. Ivanowlaan 70, 2100 Deurne
Tel.: 03/322 16 04 - Fax: 03/366 24 06

Segelflug- Bildkalender 1997

28th Issue

The latest issue of the Soaring Photo Calendar has 13 superb colour photographs of sailplanes, old and new. The 49 x 29 cm large-format ultra-high quality pictures will grace your wall throughout 1997. The reverse of each colour photograph carries

full details of the respective picture in English, German and French, together with further black and white illustrations and technical details of the sailplane. The Soaring Calendar is absolutely unique in this form.



formulieren voor de Wereld-Luchtvaartspelen 1997 opsturen naar alle Nationale Aëroclubs.

Een team van het Turkse organisatiecomité zal in oktober aanwezig zijn te Monte-Carlo op de Internationale Televisieprogramma-Handelsbeurs "Sportel" om de Wereld-Luchtvaartspelen te promoten. Een wereldwijde reclame-campagne en vraag naar sponsors werd vroeger dit jaar gelanceerd.

Het FAI Wereld-Luchtvaartspelen Coördinatiecomité zal de testcompetities van 1996 analyseren en verslag uitbrengen op de FAI Algemene Conferentie die zal doorgaan te Bled, Slovenië, van 14 tot 18 oktober 1996.

DE FAI INTERNET SITE:

<http://www.fai.org/~fai/>

Sedert zijn ontstaan in maart 1996 wordt de FAI Internet Web Site steeds vaker bezocht: 7 500 contacten in de week van 15 juli alleen, wat het totaal brengt op 62 000.

Het menu omvat algemene informatie over FAI, actueel nieuws, de algemene en de meeste specifieke secties van de Sportcode, een groeiend aantal Wereldrecords en resultaten van Kampioenschappen.

Bepaalde disciplines hebben een eigen afdeling met meer specifieke informatie.

Waar passend werden links gelegd met andere luchtvaart-sites.

De FAI-site wordt nog volop uitgebreid. Wij houden u op de hoogte van de verdere evolutie.

OSTIV NIEUWS

Parallel met de 25ste Wereldkampioenschappen zal van 26 juni tot 4 juli 1997 te Saint-Auban (Frankrijk) het **25ste OSTIV-Congres** plaatsvinden. Een interessante locatie voor dit Jubileum-congres, niet alleen omwille van de prachtige streek en de grote zweefvliegtraditie, maar ook omdat het gebied reeds vroeg onderworpen werd aan intens meteorologisch onderzoek.

Er wordt een oproep gedaan aan al wie een wetenschappelijk onderwerp wil aansnijden tijdens dit congres. Alle aspecten van het zweefvliegen komen aan bod:

- weerkunde: meteorologie, klimatologie, fysica van de atmosfeer;
- techniek: aërodynamica, structuren, materialen, ontwerp, onderhoud;
- training en veiligheid: training en veiligheid,

begeleiding, gezondheid, fysiologie, enz.;

- algemeen: wetenschappelijke en technische onderwerpen; instrumentatie, elektronica, statistieken enz. zullen gevoegd worden bij de meest passende sessie.

De deadline voor de toezending van samenvattingen (5 à 10 regels tekst) is 30 oktober 1996. De deadline voor de uitgebreide uittreksels (minstens 500 woorden) is 31 maart 1997. De mondelinge presentatie is beperkt tot 35 min. per spreker.

De volledige uiteenzetting zal gepubliceerd worden in "Technical Soaring". Voor meer inlichtingen kan men terecht op het Ligasecretariaat.

Het **Meteorological Training Seminar** vond plaats te Nötsch, Oostenrijk, van 13 tot 20 april.

Er werd vooral gediscussieerd over voorspelling, observatie en praktisch gebruik van de zeer interessante weersontwikkeling in de streek tijdens die periode: na een koufrontpassage op de eerste dag bood Oostenrijk een opeenvolging van prachtig zweefvliegweer met alle types van stijgwind. Met GPS-materiaal konden o.a. de precieze positie van golfstijgwinden bepalen.

Een stijging van de luchtdruk deed de golfactiviteit afzakken ten voordele van thermiek. De wolkenbasis was meestal veel hoger dan 's morgens voorspeld: 4 000 m AMSL werd gemeten in de Dolomieten.

Deze waarnemingen zouden moeten bijdragen tot betere voorspellingen van thermiek boven het hogere reliëf.

Er is nog geen kandidaat bekend voor de "Dr. Joachim P. Kuettner 2 000-km Prijs en Trofee" van OSTIV. Het gaat hier om een éénmalige prijs van 3 000 USD voor de eerste 2 000-km-afstandsvlucht in rechte lijn volgens de FAI-Sportcode. De prijs gaat gepaard met een gestileerd zweefvliegtuigmodel als trofee.

Er is een nieuwe **Index 1995** van alle sedert 1950 verschenen OSTIV-publicaties met de auteursnamen en titels van de artikels. Prijs: 10 DEM voor OSTIV-leden, 15 DEM voor niet-leden.

De **Sailplane Development Panel Meeting 1997** zal plaatsvinden te Saint-Auban (Frankrijk) van 22 juni tot 6 juli 1997, tijdens de Wereldkampioenschappen.

MEDISCHE COMMISSIE

BEN JIJ NOG IMMUUN TEGEN TETANUS?

Wat is tetanus?

Tetanus (in de volksmond "klem") is een ziekte die door een bacterie wordt veroorzaakt. De tetanusmicrobe is overal aanwezig: aarde, straatstof, grasveld, zweefvliegterrein...

Via een wonde, soms echter door een kleine schram in de huid, komt deze bacterie in het lichaam en maakt er een toxische stof, die alle spieren op een extreem pijnlijke manier doet samentrekken.

Het optreden van de klem is dikwijls dodelijk (behandeling in een gespecialiseerde eenheid geeft in slechts 50 % van de gevallen kans op overleving).

Kan ik tetanus krijgen?

In België worden alle baby's gevaccineerd. Deze vaccinatie is 10 jaar geldig. Om immuniteit tegen tetanus te behouden moet je je dus om de tien jaar een rappel-injectie laten geven. Als je je de laatste tien jaar niet meer hebt laten inenten, ben je dus niet meer beschermd.

Hoe kan ik oplopen van tetanus vermijden?

- Iedere wonde zorgvuldig schoonmaken met water en zeep, en daarna met een ontsmettingsmiddel of met zuurstofwater desinfecteren

EN

- ervoor zorgen dat je immuun blijft door een regelmatige vaccinatie om de tien jaar.

Ik heb me niet meer recent laten vaccineren of ik ken de juiste datum van de laatste vaccinatie niet meer. Wat moet ik doen?

Neem contact op met je huisarts om je te vaccineren.

Vaccinatieschema:

1e injectie: vandaag

2e injectie: over een maand

3e injectie: over een jaar

Daarna rappel om de tien jaar

Het vaccin wordt kosteloos ter beschikking gesteld door de Vlaamse Gemeenschap.

Dr. Emil Verhulst

ZWEEFVLIEGVARYA

OVER DE 200 KM/UUR GRENS

Het blad "Sailplane & Gliding" meldt, dat de Amerikaanse zweefvlieger James Payne op 22 maart 1996 een wereldrecord zou hebben gevestigd door over een 100 km driehoek een snelheid te behalen van 235,3 km/uur. Dat is binnen het halfuur heen en terug, met een paar bochten erbij! Hij vloog met een Discus A. Het record van Ingo Renner dat sinds 1982 op 195,3 km/uur stond is hiermee ruim verbeterd.

AEROKURIER

Na 17 jaar de abonnementenservice voor dit blad te hebben verzorgd in de Benelux houdt mevr. Riet Ceelen te Eindhoven hiermee op. Er is geen opvolger(m/v). Nieuwe gegadigden voor een abonnement op AEROKURIER kunnen dit voortaan rechtstreeks in Duitsland bestellen bij: DPV-Aerokurier, Postfach 101602, D-20010 Hamburg. Alle abonnees zijn reeds schriftelijk op de hoogte gesteld.

GPS BAROGRAFEN

De Duitse zweefvliegcommissie heeft twee barograaftypen toegelaten voor brevetvluchten

en DAeC-wedstrijden. Het zijn de "GPS-Barograph" en de "GPS-Barograph-Doku" van de firma Winter. De "Doku" noteert ook de motorlooptijd van motorzwevers. Voor meer informatie: Gebr. Winter GmbH, Hauptstr. 25, D-72417 Jungingen. Tel. 00 49 7477 262, fax 00 49 7477 1031.

LAK-12 "LIETUVA"

Een "pilot report" betreffende de vliegeigenschappen van deze openklasser uit Litouwen stond onlangs in de Aerokurier. Over het algemeen was de testvlieger heel tevreden maar de montage van het toestel vereist wel wat spierballen. Het prijskaartje van deze 20 meter openklasser (glijgetal 48), die er uitziet als een ASW 17, zal voor velen een verrassing zijn. De aankoop prijs zou slechts zo'n 45 000 DEM bedragen.

DIRKS WEER IN DE LUCHT

Stond in het LIGAbld nr. 66 een somber bericht over het voortbestaan van zweefvliegtuigfabrikant Glaser-Dirks, thans kan worden gemeld dat er op 10 mei 1996 een nieuwe firma is gevestigd onder de naam "DG Flugzeugbau

Bekendmaking van

Filser Electronics

Gewerbestraße 2
D-86.875 WAAL
Tel: 0049*8246-96990
Fax: 0049*8246-1049

Wegens gerezen misverstanden maakt Filser Electronics bekend:
De officiële Benelux vertegenwoordiger van
Filser Electronics
is

AVI BENELUX

Bert de Wijs

Verkopen, updates en garanties van alle
Filser Electronics apparatuur, zoals
LX-4000, LX-5000, radio's, etc. worden
uitsluitend via **AVI BENELUX** afgewikkeld.

Apparatuur welke in de benelux vanaf heden
via andere kanalen wordt verkregen, wordt door
Filser Electronics niet ondersteund.

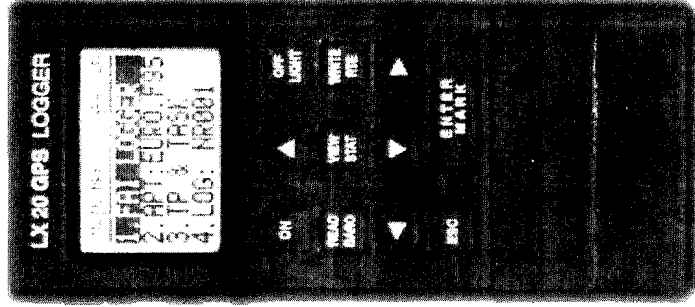
W. Dittel Geschäftsführer

AVI BENELUX

Bert de Wijs

LX-20 GPS + FAI logger

met aangebouwde accu



- Domme gesloten FAI-logger met uitlezings blokkering.
- Intelligente open logger voor volledige vlucht nabootsing.
- APT database reeds ingebouwd
- Tevens met GPS navigatie.
- Vliegkoers, bearing, track.
- Fotosektor grafisch.
- Als terminal zonder PC te gebruiken. (notebook vervalt).
- Als PC te gebruiken voor alle LX-systemen(notebook vervalt)
- Ook te programmeren met PC.
- Na landing directe uitlezing van baro, vlucht, tijden in scherm.
- Accu igv uitval boordnet
- **Nieuw** (ingebouwde 1uurs accu)

AVI BENELUX

Nassaulaan 6
NL-5111 BAARLE NASSAU
Tel.: 013-507.9601
Fax.: 013-507.8787

GmbH" te Bruchsal. Met een groot deel der vroegere werknemers, een ander management en nieuw kapitaal gaat de productie van zweefvliegtuigen verder. Wilhelm Dirks maakte onlangs de eerste vlucht met de DG-800 B die een nieuwe motor heeft gekregen. De oorspronkelijk geplande MidWest A.E. motor (50 pk) is vervangen door een nieuwe SOLO

motor van 55 pk. Volgens een bericht van Wilhelm Dirks is het gewicht van beide motoren gelijk maar levert de SOLO meer prestatie. De stijgsnelheid van de DG-800 B bleek 4,6 m/s te zijn. Het toestel gaat nu in productie met deze SOLO motor.

Ary Ceelen

ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

AERO-CLUB DACHAU

Deze club heeft een elektrisch gestuurd opspoelsysteem ontwikkeld, dat men probleemloos kan aanbouwen bij lieren zonder mogelijkheid tot mechanische krachtafname.

Materiaalkosten inclusief elektronische componenten bedragen circa 1 200 DEM, informatie, tips, tekeningen en onderdelen kan men bij de club bekomen.

BERBLINGER PRIJS

Deze prijs wordt tweejaarlijks door de stad Ulm uitgeschreven ter nagedachtenis van de legendarische luchtvaartpionier Berblinger, de "Schneider von Ulm". Dit jaar verlangde de prijsvraag de realisatie van een praktische zelfstartende motorzwever. Gewenste prestaties: 2 m/s stijgen tot 450 m, glijgetal hoger dan 20, Vne hoger dan 120 km/h... Het enige toestel dat tijdig klaar was, de Icaré van de Universiteit Stuttgart, haalt met 25 m spanwijdte zelfs een glijhoek van 1:43. De elektrische energie komt van 21 m² zonnecellen. Het leeggewicht van het toestel bedraagt 270 kg. Het heeft ongeveer 1,5 miljoen DEM gekost.

MDM

De MDM-1 Fox kunstzweef-tweezitter wordt nu in Duitsland ingevoerd door Güntert + Kohlemetz, Bruchsal, en zou weldra LBA-toegelaten worden. Het toestel heeft nu ook voldoende belastingstests ondergaan, om de voorlopige levensduur van 500 op 3 000 uur te brengen. Een "pilot report" verscheen in Fliegermagazin van augustus. Naast topprestaties op kunstvluchtgebied (+9, -6 g met één piloot, +7, -5 g als tweezitter, Vne 293 km/h) heeft de Fox met zijn 14 m spanwijdte ook aanvaardbare zweefvlieg-eigenschappen. De prijs zou 90 000 DEM bedragen, inclusief basisinstrumenten.

PESCHGES

Naast de GNSS Flight Recorder van Cambridge is nu ook de Peschges VP8 door de IGC toegelaten voor bewijsvoering van brevet- en recordvluchten met zweefvliegtuigen en motorzwevers. Het toestel is uiterst compact (110 x 64 x 46 mm, 450 g), beschikt over een 6-kanals ontvanger en kan maximum 13 uur positiegegevens optekenen. Een geïntegreerde druksonde zorgt voor een barogram. Inclusief

PC-software en verbindingkabel kost de VP8 2 875 DEM.

LTB GERHARD NITSCHÉ

De motorzwever Samburo AVo 68R, gebouwd bij de LTB Gerhard Nitsche in Unterwössen, wordt nu als sleeptoeistel getest. Hij is uitgerust met een Rotax 912 en brengt een Ka 8 in acht minuten op 1 000 m. Ook een ASK 21 werd reeds veilig opgesleept. Het is de bedoeling om het slepen van zweefvliegtuigen tot 600 kg toe te laten. Eén beperking is echter voorzien: alleen zwevers met neushaak mogen door motorzwevers gesleept worden.

SCHEIBE

Ook de Rotax-Falke (SF-25 met 80 pk Rotax 912A motor) ondergaat in Oostenrijk uitvoerige sleeptests. Nog met de normale, niet voor de

sleeplucht aangepaste propeller stijgt het toestel met een Standaard Jantar op in 250 m (grasbaan) en klimt nadien met 2 m/s. Ook met een zware Bergfalke haalt de sleepcombinatie na 600 m een hoogte van 15 m, beter dan vele klassieke motorvliegtuigen.

SCHEMPP-HIRTH

De Duo Discus doet het commercieel buitengewoon goed en is reeds aan serienummer 100 toe. De zuivere zweefvliegversie van de 15/18 m Ventus 2C is nu ook door de LBA toegelaten; de turbo- en zelfstartende versies zullen weldra volgen.

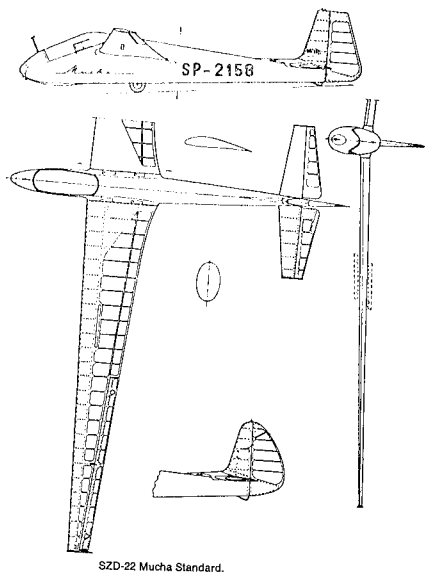
De productie van de Nimbus 4DM gaat door ondanks het wegvallen van de Rotax 535C: zodra de stock van Schempp-Hirth opgedroogd is, zal men overgaan tot het inbouwen van de SOLO 2625.

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGEN IN VLAANDEREN (deel 15)

Welja, onze reeks gaat door - met nu en dan een "vakantie-onderbreking". Dit keer komen er een paar "Oostblokkers" aan de beurt, de Mucha, de Foka, de Jantars en andere Polen...

Wie de **Mucha** nooit heeft gekend, is zeker een jonge zweefvlieger. Het toestel werd in 1947 ontwikkeld als IS-2 Mucha en maakte zijn eerste vlucht in het voorjaar 1948. Er volgden een Mucha bis en een Mucha ter (1950) waarvan er 114 stuks gebouwd werden. In Polen was de Mucha goed voor een aantal schitterende prestaties in hoogte en afstand. En voortdurend

kwamen er nieuwe ontwikkelingen: in 1950 kreeg de vleugel een laminair profiel, in 1952 werd de romp vergroot en de cockpit veranderd, in 1956 werden nog meer verbeteringen aangebracht (Mucha 100, waarvan er 350 exemplaren het licht zagen, 70 voor de export!). En toen in 1958 de wereldkampioenschappen in Polen van start gingen, was er weer een nieuwe versie, SZD-22 Mucha Standard gedoopt. Met Adam Zientka aan de knuppel haalde het prototype de eerste plaats in de standaardklasse.



SZD-22 Mucha Standard.

De waaier "modellen" omvatte de types A, B, C en E. Deze laatste had een volledig nieuwe vleugel, terwijl de recentste exemplaren van de B- en C-reeks een met doek bespannen vleugel hadden en een waterballaststelsel. Dit bestond uit twee rubberen zakken met een inhoud van 28 liter elk, die in de vleugelneus geschoven werden. Ze konden alleen op de grond gelidigd worden, aangezien de FAI-reglementen de verandering van het gewicht tijdens de vlucht niet toeliet voor standaardklasse-toestellen.

De constructie van de Mucha, een vrijdragende schouderdekker, bestond uit hout en doek. De trapeziumvormige vleugel met één ligger was met hout bekleed en met doek bespannen. De rolroeren en de remkleppen waren zeer efficiënt. De romp bestond uit twee halve schalen, bekleed met triplex. Vooraan zat er een schaats met daarachter een geremd wiel. De kap

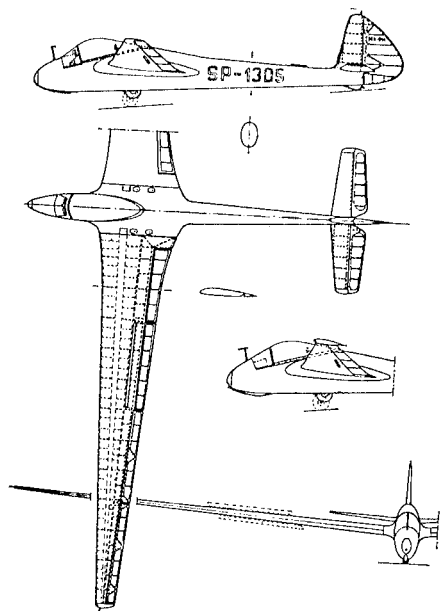
klapte naar achteren open en kon afgeworpen worden. Het hoogteroer was voorzien van een trimvlak en in de cockpit van één van de laatste "verbeteringen" was er aan het instrumentenbord een tablet waarop de piloot zijn navigatiemateriaal kwijt kon.

Al deze gegevens staan wel in de verleden tijd vermeld, maar Mucha's vliegen er nog altijd, in Polen zelf en ook bij ons.

Technische gegevens Mucha Standard

Spanwijdte	14,98 m
Vleugeloppervlak	12,75 m ²
Slankheid	17,6
Romplengte	7 m
Leeggewicht	240 kg
Vlieggewicht	350 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	25,60
Minimumsnelheid	59 km/h
Maximumsnelheid	250 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,73 m/sec
bij	71 km/h
Glijgetal	27,8
bij	75 km/h

Een "openklasser" bij de Polen ontstond in 1951, de **Jaskolka**, met een spanwijdte van 16 m, een vleugeloppervlak van 13,60 m² en een slankheid van 18,8. Het glijgetal van deze volledig houten middendekker bedroeg 28,5 bij 83 km/h en zijn minimumsnelheid lag bij 50 km/h, dankzij goed werkende fowler-kleppen. Het wiel was half intreikbaar (wat bij meer zweefvliegtuigen uit Oost-Europa voorkwam). Alle bedieningskoppelingen waren - toen al - automatisch. Aan de vleugeltippen zaten positielichten en ontlanderstrips voor de statische elektriciteit (wolkenvlucht!). Van de 80 gebouwde toestellen gingen er vele naar West-Europa. Waar zouden de resterende exemplaren nu zijn?



SZD - 8 Jaskolka

Technische gegevens Jaskolka

Spanwijdte	16,00 m
Vleugeloppervlak	13,60 m ²
Slankheid	18,8
Romplengte	7,42 m
Leeggewicht	270 kg
Vlieggewicht	370 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	27,20
Minimumsnelheid	50 km/h
Maximumsnelheid	250 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,75 m/sec
bij	74 km/h
Glijgetal	28,5
bij	83 km/h

Wie ooit een **Foka** zag, heeft zeker bewondering opgebracht voor de bijzondere romp, een ware vissenvorm met een Airbusstaart, ver-

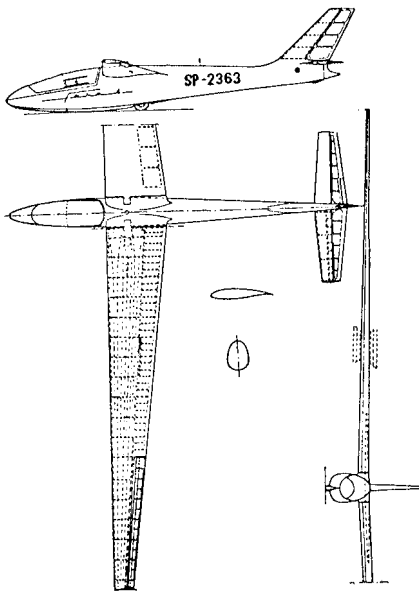
vaardigd van hout, schuimstoffen en glasvezellaminaat. In 1960, op de wereldkampioenschappen in Keulen, haalde de wereldkampioen van 1958, Adam Witek, de 3de plaats in de standaardklasse. Ook van de Foka volgde het ene gewijzigde model het andere op. Bij de wereldkampioenschappen 1965 in Engeland haalde Polen schitterende uitslagen. Niet minder dan zeven wereldrecords in snelheid, doelvluucht en heen- en terugvlucht werden door de Polen op een Foka gevestigd. Dit zijn slechts enkele prestaties op het palmares van dit bijzondere toestel, waarvan er in totaal 200 stuks werden gebouwd.

De vleugel heeft een laminair profiel en is van schuimstofsandwich vervaardigd. De aileronen remkleppenaansluitingen zijn automatisch. De halfliggende houding voor de piloot en de zijdelings verlopende stangen voor de roerbediening verminderden de rompdoorsnede aanzienlijk. Die bouwkenmerken werden nadien in alle zweefvliegtuigen ter wereld overgenomen.

De rompconstructie was een sprong voorwaarts: glasvezellaminaat en triplex zorgden voor de gladde vormen en overgangen. De kap schoof op een rail naar voren en was afwerpbaar. Ook de instrumentensokkel was ver op zijn tijd vooruit. Hij vergemakkelijkte de toegang tot de instrumenten en liet een ruimer blikveld voor de piloot.

De schitterende aërodynamische afwerking maakte uitstekende vliegprestaties mogelijk, bijvoorbeeld een 45° links-rechtswisseling in slechts 3 seconden.

Met een laatste wijziging ontstond in 1967 de Foka 5: een T-staart met pendelhoogteroer, waarvan de bevestigingsbout dienst deed als evenwichtsmassa.



SZD - 24 - 4 Foka 4.

Technische gegevens Foka 4

Spanwijdte	14,98 m
Vleugeloppervlak	12,16 m ²
Slankheid	18,5
Romplengte	7 m
Leeggewicht	228 kg
Vlieggewicht	313 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	29
Minimumsnelheid	64 km/h
Maximumsnelheid	260 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,66 m/sec
bij	75 km/h
Glijgetal	34
bij	84 km/h

In 1972 kwamen de Polen met hun eerste kunststofzwever(s) naar buiten. Wegens het ontbreken van de westerse materialen hadden ze het erg lastig gehad om de **Jantar** te ont-

werpen en te bouwen.

Maar ze slaagden er toch in, een 17,5 en een 19 meter toestel aan de wereldkampioenschappen in Joegoslavië te doen deelnemen en de 3de en 8ste plaats te laten behalen. De romp bestond uit een kunststof-voorstuk en een gerolde conische aluminiumbuis voor het staartgedeelte.

In 1976 kwam de Jantar 2A naar de wereldkampioenschappen in Finland. Het toestel had een spanwijdte van 20,50 meter en een kruisvormige staartvinopstelling. De twee Jantars haalden de 2de en de 3de plaats in open klasse, na de ASW17 en vóór de Nimbus II.

De laatste versie was de Jantar 2B, die in 1979 werd gebouwd en gekenmerkt was door scharnierloze welvingskleppen, waterballastmogelijkheid van 180 liter, en naar schouderhoogte verplaatste vleugels.

Technische gegevens	Jantar 2A	Jantar 2B
Spanwijdte	20,50 m	20,50 m
Vleugeloppervlak	14,25 m ²	14,25 m ²
Slankheid	29,50	29,50
Romplengte	7,11 m	7,11 m
Leeggewicht	330 kg	340 kg
Vlieggewicht	593 kg	640
Vleugelbelasting (kg/m ²)	28,77-41,61	30-45
Minimumsnelheid	65 km/h	67 km/h
Maximumsnelheid	250 km/h	250 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,46 m/sec	0,46 m/sec
bij	75 km/h	75 km/h
Glijgetal	48	48
bij	90 km/h	90 km/h

In onze volgende aflevering komen de kleinere - en jongere - broertjes van de Poolse familie aan de beurt.

Peter Mullaert

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Een uitstekend idee van Erik BERG: verhalen verzamelen van bekende (en soms minder bekende) zweefvliegers uit de hele wereld, om een zo breed mogelijk beeld te vormen van onze sport. Ondertussen zijn het twee boeken geworden: Stories by Great Glider Pilots all over the World, deel 1 (ISBN 87-89388-04-6, Airborne Publishing, Slagelse, Denemarken, 1993, 180 blz.) en deel 2 (ISBN 87-89388-08-9, Airborne Publishing, Slagelse, Denemarken, 1994, 192 blz.).

Het eerste deel biedt een merkwaardige eigenschap: het is meertalig! Elk verhaal komt voor in de originele taal (Zweeds, Deens, Engels, Italiaans, Duits), weliswaar met een Engelse vertaling waar nodig. Deel 2 verzaakt aan deze "couleur locale" ten voordele van een grotere keuze aan verhalen. Beide delen zijn rijk geïllustreerd met zwart/wit foto's en kaartschetsen.

En de verhalen! Sommige betoverend mooi, andere waarbij de haren ten berge rijzen. Niet alle vluchten kan men als na te volgen voorbeeld aanbevelen! Veilig vliegen is bij deze piloten niet altijd de boodschap. Maar elk bericht is stuk voor stuk het lezen waard. Namen als Ax, Brigliadori, Grosse, Holighaus, Lynskey, Reitsch, Wills, Delore, Knauff, Moffat, Renner, Striedieck... spreken boekdelen. Voor elke zweefvlieger een must!

Deze boeken kan men rechtstreeks bestellen bij de uitgever, Airborne Publishing, Rosengade 7 C, 4200 Slagelse, Denemarken, tel. 00 45 5353 0011, fax 00 45 5850 0163.

Bij Motorbuch Verlag is weer een nieuw zweefvliegboek verschenen, ditmaal bestemd voor de beginnende zweefvlieger: Segelfliegen für

Anfänger, Theorie und Praxis van Alexander WILLBERG (ISBN 3-613-01682-6, Stuttgart 1996, 200 blz.).

De auteur, lange tijd beroepsinstructeur zweefvliegen, heeft beide onderdelen hier op een merkwaardige wijze gescheiden: rechterbladzijde theorie, linkerbladzijde praktijk. Deze optie heeft jammer genoeg nadelen: ten eerste is dubbel gebruik niet te vermijden, ten tweede is de opsplitsing theorie/praktijk vaak arbitrair, ten derde is het onmogelijk om beide pagina's echt parallel te laten verlopen, zodat men voor de theoretische uitleg van een bepaald onderdeel vaak toch moet bladeren.

Kortom, deze bewuste keuze van de auteur komt de overzichtelijkheid niet echt ten goede. En dat is jammer, want het werk biedt ook een aantal niet onaanzienlijke voordelen: een goed doordachte didactische progressie, bijzonder verzorgde schema's ter illustratie, een vrij eenvoudige en toch volledige aanpak van de verschillende fases van het zweefvlieggebeuren van eerste kennismakingsvlucht tot eerste solo.

Nu Aeropress Eindhoven de verdeling van Motorbuch stopgezet heeft, kan men zich best rechtstreeks tot de uitgever wenden: Motorbuch Verlag, Paul Pietsch Verlag GmbH + Co, Postfach 103743, D-70032 Stuttgart, Duitsland.

De Franse tijdschriften Aviasport en Vol à Voile Magazine zijn opnieuw tijdelijk uit het circuit verdwenen. Hun gemeenschappelijke uitgever kampt nog steeds met zware financiële problemen. De verdeler voor België heeft de abonnees verzekerd dat ze zo snel mogelijk opnieuw zullen opstarten. Afwachten dus!

Stéphane Vander Veken

CLUBGESCHIEDENIS: LUAC

LEUVENSE UNIVERSITAIRE AËRO-CLUB

Wie zijn wij?

De Leuvense Universitaire Aëro-Club is een relatief kleine eend in de bijt van het Vlaamse zweefvlieglandschap. Eend? We zouden beter zeggen zwaluw; de vogel in het LUAC-embleem is immers de Dijlezwaluw, een verwijzing naar het rijke Leuvense zweefvliegverleden, waarover verder meer. Inderdaad, anno 1996 met ongeveer twintig solopiloten, waaronder een dozijn houders van een zweefvliegvergunning, één instructeur, drie hulpinstructeurs, één tweekzitter, drie eenzitters (clubklasse), twee privé toestellen (standaardklasse) en geen eigen vliegveld kunnen we bezwaarlijk een grote club genoemd worden. We eindigen dan ook steevast in de staart van het clubklassement van de Charronbeker (maar hebben wel een van de hoogste gemiddelde puntenscores per deelnemende piloot).

Kleine vreemde eend in de bijt? Er zijn een pak zweefvliegpiloten die woonachtig zijn in het Leuvense maar lid zijn in andere clubs. Sommigen denken misschien dat het adjectief "universitair" in onze naam dient om mensen die geen connecties hebben met de KU Leuven buiten de club te houden. Niets is minder waar. Maar we geven wel toe dat we geen actieve wervingspolitiek voeren naar buiten uit. Langs de andere kant is de universiteit wel onze belangrijkste sponsor, en we hebben o.a. de taak om het zweefvliegen te promoten bij de studenten en het personeel van de KU Leuven. Nu, die studenten komen van overal uit het land, en verdwijnen (meestal) terug uit de om-

geving van Leuven nadat ze afgestudeerd zijn. Gevolg: veel basisopleiding en weinig overland vliegen. Een te grote doorstroming en een gebrek aan ervaren piloten maakt het er niet makkelijker op om de club draaiende te houden. Maar er wordt aan gewerkt; zij die wortel schieten bij LUAC, blijven, zelfs al verhuizen ze achteraf.

Een beetje geschiedenis kan helpen om het hoe en waarom van de huidige LUAC in perspectief te zetten.

Het allereerste begin

1930. Op aanvraag van Suzanne Lippens (eerste Belgische zweefvliegster en dochter van de toenmalige Minister voor Luchtvaart) kwam de Duitse pionier Wolf Hirth in januari een vlucht uitvoeren op de helling van de Kesselberg nabij Leuven. Er was een grote menigte toeschouwers, onder wie vele studenten. Gebruik makend van de hellingstijgwind bleef Hirth meer dan een uur in de lucht. Dit wekte zoveel enthousiasme bij de leden van de "Section (Cercle?) Aéronautique Universitaire de Louvain" dat men op zoek ging naar een sponsor voor de aankoop van een zweeftoestel, hetgeen in die dagen rond de 6 000 Fr. kostte. Uiteindelijk kon men de firma Van der Elst hiertoe bewegen, en de eerste zwever werd "Miss Belga" gedoopt.

1931-1932. Uit de "Section Aéronautique Universitaire de Louvain" was een nieuwe club ont-sprongen: de "Union Universitaire de Vol à Voile" onder het voorzitterschap van André Goethals. De eerste zwever van de nieuwe club - een KASSEL 12 - kwam per trein aan vanuit Duitsland. Het toestel werd door de studenten

van het station naar de Parkpoort gedragen, alwaar een vriendelijke boer een schuur ter beschikking had gesteld. Men ging vliegen op het Militair Oefenterrein (bij de Parkpoort, de terreinen waarop nu Philips gevestigd is). De inhuldiging van de club was aanleiding tot belangrijke manifestaties: de eerste zwever werd gedoopt door Monseigneur Ladeuze, Rector van de Universiteit, en het toestel werd officieel ingevlogen door Suzanne Lippens. Een twaalf-tal studenten schreven zich in. Het lidgeld was matig en zij die geen geld hadden betaalden niet. De eerste "sprongetjes" werden gedaan onder leiding van een instructeur, Jean de Wouters. Men wou immers het risico niet lopen het kostbare toestel meteen te beschadigen.

Men bouwde een aanhangwagen voor de zwever en later ook een lier, waarmee men het toestel kon optrekken tot 200 m. Na voldoende geoefend te hebben op het Militair Oefenterrein, besloot de club deel te nemen aan het eerste nationaal zweefvliegkamp te Hébronval (Ardennen). Er waren 81 deelnemers en Leuven was aanwezig met 8 studenten. Ze deden het helemaal niet slecht, want alle acht behaalden hun "A" brevet (30 seconden vlucht), en vijf van hen een eerste kwalificatie voor het "B" brevet (1 minuut vlucht en 2 bochten). Er waren natuurlijk ook brokken en de KASSEL 12 van Leuven werd zwaar beschadigd tijdens een "onvoorziene landing". De piloot kwam er met de schrik van af. Na dit enthousiaste en veelbelovende begin zwakte de belangstelling voor het zweefvliegen wat af: het rondleuren van de toestellen was uiterst vermoeiend en de vluchten werden nog gemeten in minuten en seconden. Aan het gebruik van thermiek was men (hier) immers nog niet toe.

(Bron: André Goethals)

Dijlezwaluw - Leuvense Zeilvliegvereniging

1942. Enkele samenkomsten in café "MARENENGO", Diestsestraat. Deze vergaderingen werden door de Duitse bezetter verboden.

1944. Op 5 november (na de bevrijding maar nog oorlog) werd de eerste vergadering gehouden in café "WOLFS", Tiensevest (Stationsplein).

1945. Op 10 januari werd aanvraag ingediend bij het stadsbestuur Leuven tot erkenning als vereniging. Op 26 januari werd de erkenning bekomen onder de naam "DIJLEZWALUW - LEUVENSE ZEILVLEIEGVEREENIGING". In het voorjaar werd reeds begonnen met de bouw van een eenvoudig lestoestel: NORTHROP AMERICAN N3 (spanwijdte 8,10 m, lengte 5,58 m).

1946. Aankoop in maart bij de Luxemburgse douane van een Duitse lezwever: SG 38 (spanwijdte 10,45 m, lengte 6,00 m, normale snelheid 36 km/h, daalsnelheid 1 m/s, glijhoek 1/10), voor de prijs van 12 000 frank, som die bijeen gebracht werd door de leden. Een paar leden haalden dit toestel, dat in dienst was bij de Hitlerjugend, tijdens een tweedaagse reis naar Leuven. Met Pinksteren werd twee dagen op het vliegveld van Schaffen geoefend om de eerste sprongen te maken, onder de leiding van monitors der Antwerpse Zweefclub de Meeuw. Nadien werden op zondagen verdere oefenvluchten gehouden op het militair oefenterrein te Heverlee. Tijdens de eerste week van september (Leuven kermis) werd een tentoonstelling gehouden in zaal PATRIA, Tiensestraat, met medewerking van Antwerpse Zweefclub de Meeuw, Sabena, Universiteit Leuven, Militaire Luchtmacht, Sesal.

1947. Met Half-Oogst had een driedaags vliegveld plaats te Heverlee samen met de Ant-

werpse Zweefclub de Meeuw. Op het einde van het seizoen kwam de eerste breuk van de SG 38. Er werd werk gemaakt van de bouw van een cockpit voor de SG 38. Men begon met de constructie van een automatische treuil (lier), met Minerva motor van 32 pk.

1948. In het voorjaar tweede breuk van de SG 38. In september werd aangevangen met de bouw van een Frans oefentoestel "EMOU-CHET".

1949. Op 24 april hadden de eerste vluchten plaats op het militair vliegveld van Bauvechain. Eind 1949 dienden bij gebrek aan geldmiddelen de activiteiten stopgezet te worden (Het materiaal ging verloren in de kelders van het Universitair Sportcentrum toen de Dijle buiten haar oevers trad).

(Bron: Jan Sevenants)

ANCUPA

1956. Na een contact met de Duitse pionier Wolf Hirth, die niet kon verstaan dat er geen zweefvliegclub meer bestond aan de Universiteit van Leuven, besloten enkele studenten een tweetalige universitaire zweefvliegafdeling op te richten in het kader van ANCUPA (Association Nationale des Cercles Universitaires de Propagande Aéronautique). De inhuldiging en het invliegen van een eerste toestel - een Rhönbussard - gebeurden te Gent in aanwezigheid van Monseigneur Van Wayenbergh, Rector Magnificus van de Leuvense Universiteit.

(Bron: Denis Nootens)

De huidige club

1959. Op 24 december officiële stichting van een vzw "Aëroclub Leuven".

1963. 25 juli: de naam wordt officieel veranderd in "Leuvense Universitaire Aëro-Club".

1968. LUAC richt een Luchtvaart Expo in, die plaats heeft in de Rijkschool te Leuven van 5 tot 13 oktober.

1971. Op 24 november komt de LUAC in het bezit van een eerste "Link Trainer" (vluchtsimulator) voor het FTC (Flight Training Center) in het Universitair Centrum voor Lichamelijke Opleiding en Sport (UCLOS).

1972. Bezoek van Z.M. Koning Boudewijn aan het FTC.

1976. April. Spreiding van het materiaal over Temploux en Zwartberg. 5 Augustus. De LUAC wordt officieel een tweetalige vereniging "Leuvense Universitaire Aëro-Club - Aëro-Club Universitaire de Louvain".

1977. Op 26 maart splitsing van de LUAC-ACUL in twee autonome clubs. ACUL verhuist naar Louvain-La-Neuve en vliegt in Temploux. De LUAC vliegt in Zwartberg. Na de verdeling van het materiaal beschikt de LUAC over een Ka-8 (OO-ZOA) en een Blanik (OO-ZOK). Door de splitsing wordt de club qua ledenbestand sterk gereduceerd. De nieuwe LUAC "Vlaamse stijl" moet starten met een uiterst kleine kern.

1978. Aankoop kunststofzwever ASTIR JEANS (OO-KUL).

1979. Augustus. Tweede "Link Trainer" voor het FTC.

1981. Aankoop kunststofzwever ASTIR TWIN (OO-ZUS). Publicatie van het boek ZWEEF-VLIEGEN - DEEL 1 BASISOPLEIDING.

1982. Aankoop kunststofzwever ASW 19 (OO-ZFP). Deze wordt later een privé toestel (overname door enkele LUAC leden).

De KU Leuven stelt in het Studentenhoe Terbank te Heverlee (het vroegere klooster van de Witte Paters) een werk- en bergingsplaats ter beschikking van de LUAC voor het stallen van de 5 toestellen. Voordien gebeurde het onderhoud van het materiaal in de garage van het UCLOS, maar wegens plaatsgebrek diende de universiteit deze ruimte te verbouwen tot labo's.

1983. December. Publicatie van het boek **ZWEEFVLIEGEN - DEEL 2 THERMIEKVLIEGEN.**

1984. 28 Maart. Viering 25-jarig bestaan van de LUAC. In het UCLOS houden we een tentoonstelling over de geschiedenis van de club, met receptie. Op 16 juni barbecue op het vliegveld van Zwartberg, met luchtdopen voor de genodigden, waaronder de Heer Vansina, burgemeester van Leuven.

1985. Aankoop Club-Libelle (OO-ZFF) wegens het gestegen aantal solo piloten.

1986. Verkoop van de Blanik aan Zweefvliegclub Brugge (nu Zweefvliegclub Beernem, maar toen vlogen ze nog op een terrein gelegen langs het kanaal Brugge-Zeebrugge). Het bleek dat we gewoon te weinig instructeurs en leden met een passagiersvergunning hadden om er twee zweezitters op na te houden. Achteraf bekeken niet zo'n goeie zaak voor de beginopleiding: over het algemeen hebben de mensen dubbel zoveel starts nodig op Twin als op Blanik voordat ze klaar zijn voor hun eerste solo.

1987. September. Het UCLOS kampt weer met plaatsgebrek. Deze keer moeten de lokalen van het Flight Training Center (FTC) er aan geloven. Gelukkig komt er een geschikte oplossing uit de bus: we krijgen de beschikking over een bijkomend lokaal in Studentenhoe Terbank.

De nieuwe ruimte is gelegen vlak naast onze werkplaats, en is geschikt voor het opstellen van de Link Trainers. We houden er tevens de theorielessen en vergaderingen.

1993. Onze laatste werkende Link Trainer geeft er de brui aan. Enkele jaren later slagen we er in om onze verzameling (antieke) Link Trainers weer uit te breiden met een exemplaar, deze keer komend van Zaventem. Wat deden we met die dingen? Ooit slaagden we er in (bij wijze van experiment) om iemand per simulator praktisch helemaal klaar te stomen voor zijn eerste solo.

Later gebruikten we de Link Trainers gewoon om de nieuwelingen de elementaire beginselen van besturing aan te leren. Dat spaarde een handvol sleepstarts uit, en dat is toch meteen een paar duizend frank.

1995. Richard Vandeplas overlijdt op negen- enveertigjarige leeftijd. Richard was de bezieler van de club sinds de splitsing van de tweetalige LUAC-ACUL in 1977. De laatste jaren stak hij zijn energie vooral in het organiseren van de LUAC-opleidingskampen in Hongarije.

1996. Deze zomer hebben we weer wat te vieren: 20 jaar LUAC in Zwartberg. Zondag 18 augustus is de datum van het gebeuren. Op het ogenblik dat deze lijnen geschreven worden is het nog niet zo ver, en hopen we op goed weer.

(Bron: Archieven LUAC)

LUAC in het buitenland

LUAC is een van de clubs die altijd al in de zomer naar het buitenland getrokken zijn. Al het materiaal en het grootste deel van de leden gaat dan mee (met gezinnen loopt dat gewoonlijk op tot meer dan twintig man), en op die

paar weken tijd realiseren we zowat de helft van ons totaal aantal jaarlijkse vluchten.

Traditioneel, al van in de tijd van de unitaire LUAC-ACUL, vond het zomerkamp plaats in Issoudun (LFEK). In de zeventiger jaren was alles nog niet zo gecommmercialiseerd als nu. Toen was de bar nog zelfbediening en schreef je je consumpties in een groot boek, op basis waarvan de afrekening werd gemaakt op het einde van het kamp. De keerzijde van de medaille was de ronduit triestige toestand van het sanitair op de camping. Issoudun was ideaal om grote driehoeken te vliegen en buiten te landen op de enorme velden. We waren er ook in 1976, met die fantastische zomer. Maar Issoudun lag nog niet zuidelijk genoeg, en het kon wel eens voorvallen dat je een week in de regen zat.

Vanaf 1982 besloten we om naar Vinon (LFNF) te gaan. Een ruim vliegveld in de Provence, in een wat heuvelachtige omgeving, en de bergen liggen 40 km verderop achter het Plateau van Valensole. Ideaal voor plattelandsvliegers om zich voorzichtig vertrouwd te maken met bergvliegen, en toeristisch heel wat aantrekkelijker voor de niet vliegende begeleid(st)ers.

Van het een komt het ander, en in het bijzonder werd de honger naar bergen alsmaar groter. Vanaf 1987 dan maar naar Sisteron (LFNS). Dit vliegveld combineert een ligging in een brede vallei (goed voor beginners) met directe toegang tot de bergen. Het enige nadeel is het druk verkeer op een relatief smalle piste, die eindigt (of begint, al naargelang de wind) aan een afgrond. Hier durfden we toch niet iedereen te lossen.

Ondertussen rezen de prijzen in Frankrijk de pan uit. Dat is niet zo erg voor de solopiloten

die toch weten dat elke sleep een vluchtduur van ettelijke uren oplevert. Maar voor opleiding is het bijna niet meer betaalbaar. We gingen op zoek naar een alternatief, en na het vallen van het IJzeren Gordijn bleek dit te liggen in Hongarije. Eerst lieten we ons oog vallen op het vliegveld van Gyöngyös, maar na een fact finding mission ter plaatse bleek dat dit niet zo geschikt is: de piste is kuipvormig en de lier is er te zwak om een Twin deftig omhoog te krijgen. Uiteindelijk kwam ons eerste Hongaars opleidingskamp van de grond in 1992, te Nyiregyháza (LHNY). Sindsdien hebben we er elk jaar naar hartelust gelierd, en de mensen van de lokale club zijn ondertussen vrienden geworden. Ook in 1996 houden we dit kamp, dat nu "Memorial Camp Richard Vandeplas" heet.

Meestal was dat opleidingskamp gescheiden van het kamp voor de solopiloten in Frankrijk. Een paar keer hebben we het laten samenvallen. Goed voor de sfeer op het kamp, goed om mensen hun 50 km te laten doen, maar niet alle solopiloten van LUAC stonden te drummen om jaar na jaar de meteorologische en toeristische mogelijkheden in deze noordoostelijke uithoek van Hongarije te exploiteren. We bleven hunkeren naar het Zuiden. Na een mislukte poging in 1994, hebben we het in juli 1996 dan toch gedaan: we hebben onze horizon uitgebreid en zijn gaan zien wat Monflorite (LEHC) bij Huesca, aan de zuidflank van de Pyreneeën te bieden heeft. Maar dat is stof voor een ander verhaal.

Hartmut Koelman

(Dit artikel verscheen eerder in LUAC-Info; van Hartmut Koelman ontving het Ligablad deze lichtjes herwerkte versie)

SOARING THE WORLD WIDE WEB

EEN OVERLANDVLUCHT DOOR CYBERSPACE

INTERNET

Internet is in de zestiger jaren opgezet door het Amerikaanse ministerie van Defensie. Later zijn daar de universiteiten bijgekomen. De ontwikkeling en groei van het Internet is de laatste jaren enorm snel gegaan. Momenteel wordt het gebruikt door universiteiten, bedrijven en particulieren om er informatie mee te verspreiden of op te vragen en voor elektronische post: E-mail. Om gebruik te kunnen maken van Internet heeft u behalve een computer met een snelle modem ook nog een account bij een internet aanbieder (provider) nodig. Diverse providers zijn momenteel actief op de markt. De meesten bieden tegen lage kosten een introductiepakket aan met een aantal uur toegang tot Internet.

WORLD WIDE WEB

Het World Wide Web (WWW) is het meest gebruikte onderdeel van Internet. Met een web browser, een programma om door de WWW pagina's te bladeren, is het mogelijk om de aangeboden informatie te bekijken. De pagina's zijn geschreven in Hyper Text Markup Language (HTML) en verschijnen als tekst met eventuele afbeeldingen op het beeldscherm. In de teksten staan vaak verwijzingen, zgn. hyper links, naar andere documenten op het web. Deze links worden meestal d.m.v. onderstreepte blauwe tekst aangegeven. Door met de muis een dergelijke link aan te klikken wordt de verbinding gemaakt met de server waarop het bestand aanwezig is en vertoond op het beeldscherm. Al deze servers hebben hun

eigen adres. Voor de recreatieve luchtvaart is de Aviation web site van het Smithsonian Astrophysical Observatory één van de beste in zijn soort. Deze web site wordt perfect onderhouden door Dr. Guenther Eichhorn en bevat ook een zweefvlieggebied met links naar nagenoeg alle soaring servers. Door het URL-adres <http://www.acro.harvard.edu/GA/soaring.html> in te tikken, wordt het bestand Soaring Servers geopend. Dit bestand bevat alleen maar links naar andere soaring servers. Met een remote start op deze pagina begint mijn overlandavontuur door cyberspace.

NIEUW ZEELAND / AUSTRALIË

Een simpele muisklik op de link Wellington Gliding Club is voldoende om naar de andere kant van de wereld te zweven en de hier aangeboden informatie te bekijken. Hier zijn o.a. de Nieuw-Zeelandse ervaringen met de World Class PW 5 gepubliceerd. Tijdens de New Zealand Regional Gliding Contest (Matamata, 1995) blijkt door het bezetten van de eerste en tweede plaats dat de PW 5 goed mee kan komen in de clubklasse. Vervolgens even de Tasman Zee over naar Australië, waar de Gliding Federation of Australia een goed gestructureerde web site onderhoudt. Ook is er voor buitenlandse vliegers informatie over bijvoorbeeld het claimen van een brevet- of recordvlucht. Voorts veel informatie over alle aangesloten zweefvliegclubs, ingedeeld per staat. Diverse clubs hebben een eigen site met wat meer gedetailleerde informatie. Zowel via het WWW als E-mail kunnen de dagresultaten van de Australische Nationals bekeken worden.

ZUID-AFRIKA

Met de volgende muisklik wordt de Indische Oceaan overgestoken naar Zuid-Afrika. Daar runt de Soaring Society of South Africa een web site. Buitenlanders die eens in Zuid-Afrika willen gaan vliegen, kunnen hier informatie aantreffen zoals adressen en telefoonnummers. Een tweetal clubs, de Cape Gliding Club en de Magalies Gliding Club bij Johannesburg, hebben hun eigen site. De Magalies Gliding Club publiceert o.a. hier het dienstrooster. Op de algemene site van de SSSA tref ik een verslag aan van de recordvlucht van Helmut Fischer, die in januari '95 tijdens het jaarlijkse prestatiekamp bij Gariep Dam een 1 000 km driehoek vloog met een gemiddelde snelheid van bijna 170 km/h.

VERENIGDE STATEN

Door de link Soaring Society of America aan te klikken, word ik gelanceerd naar de Verenigde Staten. Hier is een enorme hoeveelheid aan informatie beschikbaar op de diverse servers. Behalve de SSA hebben ook vele clubs een eigen site. De laatste versie van de FAI Sporting Code (oktober '95) is hier beschikbaar in zowel WP-formaat als in Hypertext. Vooral door de hyper links is het gemakkelijk om bepaalde artikelen snel op te zoeken. Diverse Amerikaanse zweefvlieg-ondernemingen bieden via Internet hun producten aan. Zweefvliegtuigbouwer Scimitar USA geeft informatie over de diverse typen die zij bouwen in de standaard, de 15- en 18-meter klasse. Op een romp van Schempp-Hirth bouwen zij een door henzelf ontwikkelde vleugel en staart. Blijkens metingen zouden de prestaties net iets beter uitvallen (volgens Masak) dan die van de Duitse tegenhangers. Voorts tref ik een aantal artikelen aan van Peter Masak over de ontwikkeling van winglets. Scimitar biedt zelfs een upgrade aan

voor de ASW-20. Voor 35 000 USD krijgt uw ASW-20 een set nieuwe vleugels en voor 3 500 USD meer wordt ook nog eens de staart aangepast. Een ander bedrijf is Cambridge Aero Instruments, bekend o.a. van de GPS vluchtrecorders welke werden gebruikt tijdens de WK'95 in Omarama. Behalve uitgebreide informatie over hun producten is het mogelijk om via een download de laatste versie van de vluchtanalyse-software op je eigen computer te installeren. Tevens worden er links gelegd naar de flight logs van de WK'95. Hierdoor is het mogelijk om ook de flight logs van de individuele WK-vliegers te bekijken met behulp van het Cambridge vluchtanalyse-programma. Het mooie ervan is dat tot maximaal 10 logs tegelijkertijd bekeken kunnen worden, zodat je kan zien hoe bepaalde vliegers ten opzichte van elkaar hebben gepresteerd. Een zeer leerzame aangelegenheid voor overland- en wedstrijd-vliegers. Een ander interessant document op een Amerikaanse web site is de Guide To Soaring Competition van de Amerikaanse Sailplane Racing Association. In dit document staan een aantal handige tips voor beginnende wedstrijdvliegers. Alle informatie is vrij snel te vinden door de hyper links.

EUROPA

Hier hebben bijna alle zweefvlieglanden een of meerdere web sites. Opvallend hierbij is dat Duitsland als een der grote zweefvliegstaties niet erg goed vertegenwoordigd is op het web. De Akademische Fliiegergruppen schitteren door afwezigheid(*). Wellicht werken zij hier nog aan. Een interessante web site bevindt zich in Cracow (Polen). Hier tref ik de specificaties aan van de diverse typen SZD-zweefvliegtuigen, waaronder de SZD-56 "Diana". Dit is een nieuw type in de 15 meter klasse met - op papier - nagenoeg dezelfde prestaties als de ASW 27. Ook is vanaf

deze web site een demo-versie van het Finse programma "Competition Training for Gliding" te verkrijgen via een FTP download. Het programma is een soort strategisch bordspel, waarbij op een landkaart rondom Ryskl thermiekbellen van diverse sterkte zijn aangegeven d.m.v. gekleurde stippen. Het spel start vanaf de startlijn op 2 000 meter. Met de muis klik je vervolgens de thermiekbel aan waar je naar toe wenst te vliegen. Vervolgens moet je de te vliegen snelheid aangeven. Het programma rekent uit hoe hoog je in de bel aankomt en stelt je vervolgens voor de keuze om te klimmen naar een te kiezen hoogte of door te vliegen naar de volgende bel. Tijdens het vluchtverloop wordt de gemiddelde snelheid aangegeven en na het voltooiën van de opdracht kan het barogram worden bekeken. Leuk voor een regenachtige dag. Vanaf Polen naar Finland. Op de web site van het Ryskl Gliding Center staan een aantal bulletins met wetenswaardigheden over de komende EK'96. Volgens het laatste EK-nieuwsbulletin kunnen de vliegers de Cambridge GPS vluchtrecorder gratis gebruiken tijdens de EK'96. Hopelijk worden dan ook deze flight-logs via Internet gepubliceerd.

FINAL GLIDE

Op final glide naar Nederland. De drie studenten-zweefvliegclubs, DSA, GSA en ZES, hebben hun eigen web sites. Ook de Friese Aëroclub tref ik hier aan. Op deze overland door Cyberspace heb ik heel wat megabytes verzameld aan documenten, programma's en foto's. Ruimschoots genoeg om in afgedrukte vorm een flinke ordner mee te kunnen vullen. Zo kan ik later off-line nog even op mijn gemak alle verzamelde informatie bekijken.

Mijn conclusie is dat Internet ook voor zweefvliegers veel te bieden heeft en kan bijdragen tot een verdere globalisering van onze sport.

Ruud Holswilder
E-mail: hwl@pi.net

Overgenomen uit *Thermiek* (februari 1996)

(*) n.v.d.r.: ondertussen zijn er wel een paar Akafliëgs present: o.a. de FTH Aachen (<http://www.rwth-aachen.de/ftha>) en de Akaflieg Karlsruhe (<http://www.akaflieg.uni-karlsruhe.de>). Via deze laatste is ook de sportvkgroep zweefvliegen van de DAeC vertegenwoordigd (http://www.akaflieg.uni-karlsruhe.de/idaflieg/DAeC_ref_segel).

IN MEMORIAM GERMANUS VERVLIET

Weer eens verloor de zweefvliegerij één van haar ferventste beoefenaars. Germanus Vervliet (Germain), bekend en bemind in de clubs van Beernem en Amougies, is niet meer onder ons.

Hij die overal tegelijk was, werkte, hielp en begeleidde, werd ons ontrukkt door het noodlot. Na al die mooie jaren was daar plots zijn laatste vlucht.

Wie van ons zal het verdriet meten dat nu in de harten is van allen die hem dierbaar waren? Wie hem goed kende, begrijpt misschien wie wij allen verloren zijn.

En toch, bij elke pijn is er hoop, bij elk verdriet is er troost. Iedere zweefvlieger weet dat de dief in de nacht nooit slaapt; ook onze kloeke Germain wist dat.

De Goden waren met hem, hij is niet in pijn weggegaan, en zeker niet als bejaarde, maar tussen zweefers en hangars, tussen het gras en de vogels, tussen bouten, moeren en olie, tussen wolken en thermiek.

Germain is van ons heengegaan in de fleur van zijn kunnen. Tussen dat alles en met dat alles wat ook onze wereld is, is Germain weggezweefd.

Waar hij nu ook zijn mag, bet moge hem goed gaan.

Roger Fobe

WEDSTRIJDNIEUWS

EUROPESE KAMPIOENSCHAPPEN TE RÄYSKÄLÄ

De 8ste Europese zweefvliegkampioenschappen, die dit jaar in Finland plaatsvonden, stonden blijkbaar onder een gunstig gesternte: waar elders in Europa de weersituatie matig à slecht was, bood Rääskälä elf geldige wedstrijddagen op twee weken. Alle weertypes kwamen aan bod, meestal met cumulus van horizon tot horizon, en op drie dagen zuiver blauwthermiek. Twintig landen waren vertegenwoordigd, met 39 vliegers in de standaardklasse, 32 in de renklasse en 17 in de open klasse. Makoto Ichikawa (Japan) was uitgenodigd om buiten wedstrijd deel te nemen.

De proeven draaiden gewoonlijk rond de 300 km, met een maximum van 500 km. Op een dag met overontwikkeling en regenbuien besloot de wedstrijdleiding tot een Cat's Cradle: het was duidelijk dat de vliegers er niet zouden in slagen door de regen terug te keren naar Rääskälä, en het was de enige oplossing om tot een geldige vliegday te komen. De piloten konden in de betere weerszone blijven en op een ander vliegveld landen. Iedereen bejuichte deze oplossing.

Op blauwe dagen kwam het echter eens te meer tot extreme groepsvluchten. Bij de start wou niemand als eerste afvliegen; op een dag was het zelfs zo erg, dat geen enkele piloot de eindstreep haalde, eenvoudig omdat niemand op tijd was afgevlagen, hoewel de mogelijkheden er waren! Wedstrijddirecteur Tapio Savolainen was zo misnoegd over deze houding, dat hij een morgen de dagprijzen aan de laatste van elke klasse schonk... onder luid applaus van alle deelnemers. Op een onvliegbare

dag kwamen de deelnemers trouwens samen om te bespreken hoe men deze "volgtactieken" in de toekomst zou kunnen vermijden, zonder de kansen ongelijk te maken.

Hieronder de uitslagen van de drie klassen:

Standaardklasse

Naam	Land	Type	Totaal
01 Ziegler Erwin	DUI	LS 8	9352
02 Aboulin Laurent	FRA	LS 8a	9013
03 Brigliadori Leonardo	ITA	LS 8	8999
04 Weiss Herbert	DUI	LS 8a	8962
05 Schramme Reinhard	DUI	Discus a	8937
06 Karow Holger	DUI	Discus b	8929
07 Henry Julien	FRA	Discus bW	8892
08 György Gulyas	HON	Discus CS	8784
09 Stepanek Jiri	CZE	Discus CS	8761
10 Smit Martin	NED	LS 8a	8690
11 Jeffrey Philip	GBR	LS 8	8645
12 Ichikawa Makoto	JPN	LS 8a	8614
13 Taimioja Antti	FIN	Discus a	8503
14 Bastiaanse Rien	NED	LS 8	8400
15 Young Mike	GBR	Discus b	8305
16 Inaebnit Edi	ZWI	Discus b	8298
17 Schneider Flemming	DEN	Discus CS	8261
18 Brigliadori Riccardo	ITA	LS 8	8209
19 Sorri Juha	FIN	LS 8	8196
20 Rubaj Tomasz	POL	SZD-55	8194
21 Kassai Béla	HON	Discus CS	7873
22 Crabb Paul	IRL	LS 8	7827
23 Crabb Stephen	IRL	LS 8	7812
24 Litt Baudouin	BEL	Discus b	7682
25 Krasnodebski Adam	POL	SZD-55	7581
26 Jaime José	BEL	Discus CS	7555
27 Pankka Asko	FIN	Discus aW	7424
28 Hynek Thomas	AUT	Discus CS	7298
29 Liland Frode	NOR	LS 7	7289
30 Louzezcky Pavel	CZE	Discus CS	7285
31 Netusilova Alena	CZE	Discus CS	7270
32 Nordh Jan-Ola	ZWE	SZD-55	7225
33 Göök Bengt	ZWE	Discus b	7141
34 Colombo Stefano	ITA	Discus CS	7051
35 Cheetham Russel	GBR	Discus b	6843
36 Pedersen Jan	DEN	ASW 24	6765

37	Diatlov Alexander	RUS	Discus CS	6246
38	Gunneng Hans	NOR	LS 7	6150
39	Poltoranin A.	RUS	Jantar Std.	4345

Renklasse

Naam	Land	Type	Totaal	
01	Grund Michael	DUI	Ventus 2	9714
02	Dedera Milos	CZE	Ventus 2a	9606
03	Hoyeau Frédéric	FRA	Ventus 2a	9561
04	Theisinger Martin	DUI	ASW 27	4204
05	Bernard Eric	FRA	Ventus 2	9060
06	Ghiorzo Stefano	ITA	Ventus 2a	8843
07	Kay Alister	GBR	Ventus 2b	8830
08	Krejcirik Petr	CZE	Ventus c	8754
09	van Bree Max	NED	LS 6a	8748
10	Ax Göran	SWE	ASW 27	8689
11	Termaat Ronald	NED	DG-800 S	8678
12	Theisinger Georg	DUI	ASW 27	8653
13	Dawson Mel	GBR	Ventus aWL	8501
14	Rasmussen Arne	NOR	LS 6a	8457
15	Romeyn Henry	NED	LS 6c	8422
16	Gostner Thomas	ITA	Ventus 2a	8360
17	Vincent-Genod D.	FRA	Ventus 2c	8128
18	Sabeckis Vytautas	LIT	LS 6c	8054
19	Ternholt Niels	DEN	Ventus b	8000
20	Skalskis Stasys	LIT	LS 6c	7920
21	Koivula Martti	FIN	LS 6	7905
22	Hansen Kristian	DEN	Ventus c	7723
23	Oye Stig	DEN	Ventus 2c	7625
24	Trzeciak Janusz	POL	SZD-56	7458
25	Aronson Bengt	ZWE	LS 6b	7449
26	Lembleacute Klaus	ZWI	DG-800 S	7204
27	Kepka Franciszek	POL	SZD-56	6775
28	Eriksson Ronny	ZWE	LS 6c	6534
29	Julin Jari	FIN	LS 6c	6309
30	Natowitz Larry	BEL	LS 6a	6053
31	Rozenstein Nani	ISR	LS 6b	5526
32	Bjoro Jo-Inge	NOR	LS 6	4534

Open klasse

Naam	Land	Type	Totaal	
01	Centka Janusz	POL	ASW 22 BL	10476
02	Back Holger	DUI	Nimbus 3	10334
03	Andersen Jan	DEN	Nimbus 4T	10249
04	Wujczak Stanislaw	POL	ASH 25	10027
05	Hansen Jan	DEN	Nimbus 3	09786
06	Kurstjens Gerrit	NED	Nimbus 4T	09757

07	Schwenk Uli	DUI	ASW 22 BL	09542
08	Monti Roberto	ITA	Nimbus 4D	09344
09	Harvey Peter	GBR	ASW 22	09230
10	Kubitsch György	HON	Nimbus 4	08337
11	Biesters Hans	NED	Nimbus 4DM	08280
12	Lappalainen Kari	FIN	ASH 25	08224
13	Leclercq Michel	FRA	ASH 25M	08154
14	Muszczynski Henryk	POL	ASH 25E	08146
15	Soubrier Eric	FRA	ASH 25	07568
16	Ahllund Hans	FIN	Jantar 2B	05844
17	Bourgard Paul	BEL	Nimbus 3	05790

DONKERE WOLKEN OVER ST AUBAN 1996

De bedoeling van wat men ten onrechte de PRE-WORLD CHAMPIONSHIPS noemt, is eigenlijk eerst de organisatoren een "training" te bezorgen en op de tweede plaats slechts ook de buitenlandse piloten de gelegenheid te bieden met de vliegstreek kennis te maken.

In 1996 was die kennismaking bijna volledig, met afwisselende meteogangende van onweer en regenbuien tot "stillere" omstandigheden en op menselijk vlak een zware teleurstelling: elf machines ondergingen ernstige schade bij de buitenlandingen en de sympathieke Zwitserse piloot Federico Blatter, die op de WK in Zweden met een helikopter uit een moeras moest gehaald worden, liet in St-Auban zijn jong leven...

Op het organisatie-team was ook wel een en ander aan te merken. Zo kreeg een piloot die buitengeland was, van het scoring systeem toch nog snelheidspunten. En de Fransen vergaten wel eens dat dit GEEN nationale aangelegenheid was, waarmee ze konden aanvangen wat ze wilden. Gelukkig is er nog een jaartje tijd om die "gebreken" te verbeteren of uit de weg te ruimen.

Gill Van den Broeck



ASH-25 boven
Saint-Crépin.
Foto Paul Janssens
(A.C.K.)

Resultaten:

Open klasse

Piloot	Nat.	Type	Punten
01 Lherm, Gérard	F	ASW 22BL	9279
02 Gianti/Gerbaud	F	Nimbus 4	8996
03 Kuntz/Pin	F	ASH 25	8982
04 Gantenbrink, Bruno	D	Nimbus 4	8965
05 Debitus/Loens	F	Nimbus 4D	8877
06 Flament/Larroude	F	ASH 25E	8783
07 Kurstjens, Gerrit	NL	Nimbus 4	8723
08 Liège/Pyrot	F	ASH 25	8538
09 Mazzega/Garcin	F	ASH 25	8284
10 Buchanan, John	AUS	Nimbus 4	8192

Renklasse

Piloot	Nat.	Type	Punten
01 Navas, Gilles	F	Ventus 2a	8539
02 Ghiorzo, Stefano	I	Ventus 2a	7997
03 Galetto, Giorgio	I	Ventus 2a	7973
04 Wills, Justin	GB	ASW 27	7855
05 Gouin, Pierre	F	Ventus 2b	7582
06 Grund, Michael	D	Ventus 2a	7541
07 Rabeder, Karl	A	Ventus 2cM	7519
08 Gostner, Thomas	I	Ventus 2a	7501
09 Tronnier, Martin	D	LS6	7444
10 Jones, Steve	GB	Ventus 2c	7343

Standaardklasse

Piloot	Nat.	Type	Punten
01 Barrois, Jean-Denis	F	LS8	8333
02 Lopitiaux, Jean-Claude	F	LS8	8063
03 Hauss, Didier	F	Discus b	7738
04 Napoléon, Eric	F	Duo Discus	7548
05 Davis, Andy	GB	Discus	7346
06 Spreckley, Brian	GB	LS8	7293
07 Caillard, Jean-Marc	F	LS8	7118
08 Wells, Martyn	GB	LS8	6953
09 Avanzini, Luciano	I	LS8	6858
10 Bartell, Bill	USA	Discus	6701

EN DE BELGEN?

Standaardklasse: José Jaime, 13de op 39 deelnemers met 6551 ptn, of 78% van de winnaar.

Renklasse:

- Paul Janssens, 17de op 36 deelnemers met 6416 ptn, of 75% van de winnaar;
- Patrick Stouffs, 27ste op 36 deelnemers met 5091 ptn, of 59% van de winnaar.

IN MEMORIAM FEDERICO BLATTER

Op vrijdag 28 juni, de zesde wedstrijddag van

Lavender Glide, keerde de bekende Zwitserse open-klasse-piloot Federico Blatter niet terug. Het wrak van zijn Nimbus 3 werd teruggevonden op de flank van de Aiguille du Pers, niet ver van Val d'Isère. Blatter was tien maal Zwitsers kampioen, was sedert 1979 lid van de nationale ploeg en werd in Rieti (1985) vice-wereldkampioen. Te Börlange haalde hij het nieuws toen hij na een buitenlanding in een moeras zijn Nimbus 3 per helikopter moest laten ophalen.

De omstandigheden van het ongeval zijn nog niet gekend.

DE EUROPESE DAMES

Voor de 10de editie van de EUROPESE DAMESKAMPIOENSCHAPPEN had Leszno graag de organisatie toegewezen gekregen - in Polen startte immers de ganse dames-zweefvliegbeving. Maar de IGC besliste er anders over: te laat ingediende aanbieding, dus wordt het in 1997 PRIEVIDZA (Slowakije).

De Slowaakse wedstrijddirecteur Tadeus Wala, ervaren piloot met deelname aan EK en WK voor het (toen nog) Tsjecho-Slowakije, wilde kandidaten de mogelijkheid bieden een kijkje te komen nemen, begin augustus dit jaar. Een twaalfstal dames boden zich aan op het grote grasvliegveld aan de voet van het prachtige kasteel van Bojnice. Na uitgeregende dagen konden toch 4 opdrachten afgewerkt worden: 360, 220, 200 en... 135 km. De plaatselijke Marta Kumorovitzova zegevierde voor Marie Kyzivatova en Gabriele Belakova.

Om de verwijten te vermijden, die in Marpingen 1995 toegestuurd werden, hebben de Slowaken bijkomende douchemogelijkheden voorzien aan de camping. Logies- en eetfaciliteiten zijn ruim voorhanden met het niet te versmaden voordeel dat ze niet duur zijn. Hopelijk dus in

1997 een Belgische deelname. Belgische aanwezigheid althans voorzien: die van ondergetekende, opnieuw aangezocht om als steward op te treden.

Gill Van den Broeck

GEEN EUROPESE CLUBKLASSE KAMPIOEN!

De Slovenen hadden opdracht gekregen, dit jaar de (tweejaarlijkse) Europese kampioenschappen voor de Clubklasse te organiseren. Uitstekende organisatie, MAAR de regen van het jaar viel precies gedurende deze kampioenschappen. Alle rivieren in de omgeving traden uit hun oevers. Slechts 3 opdrachten... dus geen nieuwe Europese kampioen!

Gill Van den Broeck

3de EUROPEES KAMPIOENSCHAP KUNSTZWEEFVLIEGEN

Dit kampioenschap speelde zich af te Pér, Hongarije, van 27 juni tot 6 juli 1996, en was weer een puur Russisch/Pool duel. Opnieuw moest Jerzy Makula de duimen leggen voor Wereldkampioen Michail Mamistov. De trend naar "motoracro zonder motor" zet zich voort. Mamistov, een grote meneer van de motor-kunstvlucht, had twee jaar geleden geen voet gezet in een zweefvliegtuig! Deze ontwikkeling heeft o.a. de Franse Zweefvliegfederatie ertoe aangezet haar ondersteuning aan een nationaal kunstzweefvliegteam stop te zetten. Wie in deze branche succesvol wil zijn, doet er dus goed aan op motorvliegtuigen te trainen.

Resultaten:

- | | | |
|---------------------|-----|----------------|
| 1. Mamistov Michail | RUS | 8996,0234 ptn. |
| 2. Makula Jerzy | POL | 8879,6810 ptn. |
| 3. Michalowski Adam | POL | 8875,3558 ptn. |
| 4. Rakhmanin Sergei | RUS | 8824,8317 ptn. |
| 5. Krikaliov Sergei | RUS | 8803,7148 ptn. |

SPORTCOMMISSIE 3 JULI 1996

1. AANVAARDING VERSLAG OVER DE VERGADERING VAN 20.03.1996

2. HOMOLOGATIE VAN ZWEEFVLIEGPRESTATIES

De Aéroclub de la Meuse zal verzocht worden om voortaan de officiële aanvraagformulieren te willen gebruiken i.p.v. de door deze club ontworpen documenten. De aanvraag tot homologatie van de kwalificatie "instructeur" voor dhr. Crommelynck wordt geweigerd, daar hij niet in het bezit is van het D-brevet.

3. REGLEMENTEN VAN MANIFESTATIES

Er wordt eens te meer aan herinnerd dat bedoelde reglementen aan de Sportcommissie overgemaakt moeten worden 2 maanden voor het begin van de kampioenschappen en niet de dag vooraf, zoals dit het geval was voor de Ballonvaartkampioenschappen. De Voorzitter herinnert eraan dat deze reglementen ondertekend moeten worden door een Sportcommissaris, zodoende bevestigend dat ze in overeenstemming zijn met de FAI Sportcodes, zodat alle discussies gedurende de manifestatie vermeden zullen worden. Verder stelt hij dat elke latere wijziging ervan onaanvaardbaar is.

Hierin wordt hij echter tegengesproken door F. Meuleman die verwijst naar de Algemene Sectie van de Sportcode, art. 3.9.1. Dit punt zal bestudeerd worden tijdens de volgende vergadering.

De Sportcommissie heeft verder nog volgende reglementen ontvangen: 8e Benelux Kam-

pioenschappen Zweefvliegen, Keiheuvel; 3de Ka8-Wedstrijd, Zwartberg; 40ste Victor Boin Wedstrijd, Zwartberg; Challenge du Tournai Air Club, Doornik.

4. RESULTATEN VAN DE MANIFESTATIES

De Commissie bekrachtigt volgende resultaten: Internationale Zweefvliegwedstrijd Kortrijk; Kiewit-Cup.

5. ALLERLEI

FAI meldt dat een nieuwe GNSS Flight Recorder erkend werd voor zweefvliegen. Het betreft het apparaat gefabriceerd door Peschges Variometer GmbH te Aachen (Duitsland), versie 1.8 (maart 1996) of later van Peschges VP8 GNSS FR. Bijkomende inlichtingen zijn beschikbaar op het KBAC-Secretariaat.

P. Catry meldt dat de KBAC nu op het Internet voorkomt op volgende adressen:

World Wide Web:

→ <http://www.club.innet/be/~year1296>

E-mail:

→ bnac@club.innet/be

Elektronische berichten zullen dagelijks omstreeks 10 uur opgevraagd worden.

J. Brocart wenst zijn ontslag als lid van de Sportcommissie te geven, daar hij denkt dat hij nu te oud geworden is. De Voorzitter dankt hem voor zijn aanwezigheid gedurende talrijke jaren en betreurt deze beslissing. Hij verklaart dat dhr. Brocart altijd welkom zal zijn op de Sportcommissie-vergaderingen.

HOMOLOGATIES

1. VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretisch examen

BOUCNEAU Michel	LESCRAUWAET Peter
BROEDERS Yvan	VAN CAMPEN Jan
BROUWERS Werner	VAN DE VYVER Peter
CEULEMANS Florent	VERMEYLEN Katelijne
GERAEDS Benny	VERMEYLEN Luc
JANSEN Stijn	VOSSEN Frans

b. Vergunning zweefvliegpiloot

BELIEN Luc	OLIVA Willy
BELLEN Pieter	PAS Jan
CAMBRE Walter	VAN DE PEER Frank
JANSEN Stijn	VAN PUTTEN Frank
LENS Ivo	VERHAEREN Dirk
MERTENS de W. Vincent	

c. Bevoegdverklaring passagier

ADRIAENSEN Nick	OLIVA Willy
DRIES Jan	REYNDERS Leo
GREGORIUS Julien	SWINNEN Karel
JOHANNES Peter	VAN DAELE Jozef
KELL Jozef	VAN GERVEN Kristof
LOMAN Pieter	VERDAASDONK Johan
MERTENS de W. Vincent	VERDURME Petra
MUYLAERT Jean-Pierre	

d. Bevoegdverklaring Hulpinstructeur

BEYLS Nico	DEPRET Yves
COOLS Piet	

e. Bevoegdverklaring Instructeur

BREUGELMANS Liesbeth	KINET Luc
DESCHRYVER Marc	PICCARDT Guy
GEENEN Walter	VAN CAMP Luc
JANSSENS Wilfried	VAN DEN BORNE Paul

CAS 
Cor Air-Service

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

LX-400
LX-4000 (E)
LX-5000 (E)
LX-20 LOGGER
LX-50 GPS

Wij staan borg
voor:
✓ Ondersteuning
✓ Updating
✓ Garantie

Aantrekkelijke prijzen !

D-Breveta. 1000 m hoogtewinst

DUCHATEAU Steven	VANDEBROEK Patrick
JOHANNES Peter	VANDEPUT Bert
LENS Ivo	VANHEX Benny
MICHELIS Geert	VAN PUTTEN Frank
STEVENS Luc	VERSTRAETEN René

b. Afstand 50 km

JEANDARME Erik	PLESSERS Jacky
JOHANNES Peter	THUWIS Stefan
MOONS Rudolf	VERBIST Peter

c. Duurvlucht 5 uur

BALLET Bertho	VANDEBROEK Patrick
JOHANNES Peter	VANHEX Benny
STEVENS Luc	

d. Behalen het Zilveren Kenteken

BALLET Bertho	PLESSERS Jacky
JEANDARME Erik	THUWIS Stefan
JOHANNES Peter	VERBIST Peter

E-Breveta. 3000 m hoogtewinst

CLAESSENS Peter	VAN HOUTTE Jacky
KERKHOFS Eddy	

b. 300 km vrije afstand

APPELTANS Peter	DE MEESTER Paul
CLAESSENS Peter	JEANDARME Erik
DE LEGER Frederik	KERKHOFS Eddy

c. Behalen het Gouden Kenteken

CLAESSENS Peter	KERKHOFS Eddy
DE MEESTER Paul	VAN HOUTTE Jacky

F-Breveta. Doelvlucht 300 km

APPELTANS Peter	DE MEESTER Paul
CLAESSENS Peter	JEANDARME Erik
DE LEGER Frederik	KERKHOFS Eddy

b. 500 km vrije afstand

CLAESSENS Peter	MERTENS Hugo
-----------------	--------------

MEDEDELINGEN EN SERVICE

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 valschem. Prijs te bespreken. Tel. (09)221 31 57.

TE KOOP: Speed Astir II, goede staat, ongevalvrij, Peschges VP3, Garmin 55, FSG 40, leder binnenbekleding, aluminium aanhangwagen. Tel. (03)384 37 59.

TE KOOP: ASW 20 OO-ZVM, perfecte staat, instrumenten + aanhanger. Inl.: Bluekens M.,

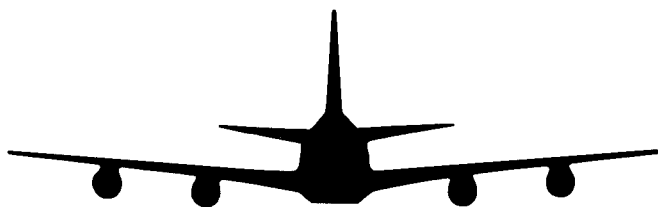
tel. zaak (014)43 70 66, privé (014)41 91 24 (na 19 uur).

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

TE KOOP: Valscherm G.Q. "Security" 81, perfecte staat; laatste keuring maart '96. Opblaasbaar zit- en rugvlak. Prijs o.t.k. Tel. (056)35 70 73 (Degezelle) of (056)37 22 97 (Lobbens).

TE KOOP: Cirrus '75, compleet. Tel. (056)42 41 73.

***Shouldn't you leave
your travel insurance
up to professionals ?***



AVIABEL

***Brugmann Avenue, 10 - 1060 Brussels
Tel : 02/349.12.11 Fax : 02/349.12.90***