

Gezien het succes van vorig jaar, is de alom gekende

Segelflug-Bildkalender 1994

weer verkrijgbaar via het LVZC-secretariaat.

Deze 25ste uitgave telt 13 prachtige kleurenfoto's
van groot formaat (48 x 29 cm)

Prijs: 610,- BF afgehaald op het secretariaat
690,- BF toegezonden per post

Betaling door overschrijving of storting op rekeningnummer

402 - 0047128 - 80

t.n.v. L.V.Z.C.-Zweefvliegfonds, 2100 Deurne

Begin november zijn de kalenders beschikbaar
Als voorproefje vind je eerstdaags kleurenfolders in je club !

*Steun het Zweefvliegfonds en bestel **NU** je kalender !*

ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

13de jaargang - nummer 55
juli - augustus - september 1993

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

kantoor van afgifte Gent X

Met een motor kan het ook best leuk zijn!!



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

Voor meer inlichtingen bel of schrijf naar:

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

ligablade

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 08.01

HOOFDREDACTIE EN REDACTIEADRES :

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

REDACTIETEAM :

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

ABONNEMENTEN :

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

ADVERTENTIETARIEVEN :

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

SECRETARIAAT :

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

BETALINGEN :

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

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

13de jaargang - nummer 55
juli - augustus - september 1993

INHOUD

Redactioneel	2
Wereldkampioenschappen Borlänge 1993	3
Wereldklasse	7
De "Fox"	9
Zweefvliegtuig nieuws	10
ZweefvliegARYa	12
Het hoekje van de boekenvreter	14
De bekendste zweefvliegtuigtypes in Vlaanderen (6)	15
Wedstrijdnieuws	18
Fotowedstrijd	22
Vliegekamp te Hirzenhain	24
Clubnieuws: "Eerste solo"	25
Club Med St.-Auban	26
Zweefvliegen in België vóór Wo II	27
Veiligheid	30
Kiwiglide '94	31
Sportcommissie	32
Fotocontrole	34
Mededelingen en Service	36

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :
G. Van den Broeck - K. Van Dam - B. Everaert -
C. Van Quickenborne - L.L. - E. De Coninck

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

Teksten en foto's voor volgend nummer worden
verwacht vóór 20 november 1993 op het redactieadres.

Foto cover: PW-5 (Foto: Fabrieksfoto)

REDACTIONNEEL

Wellicht weet iedereen het al: na bespreking met verantwoordelijken van het Bestuur der Luchtvaart, Regie der Luchtwegen en Ministerie van Verkeerswezen werd op 25 juni besloten tot de publikatie van een Notam waarin tijdelijk de oprichting van een TRA Golf wordt voorzien "vooral voor zweefvliegactiviteiten".

Deze TRA Golf valt samen met de LCTA buiten verkeersgebieden, met bovengrens tot FL 55 (ten noorden van de Maas) of FL 75 (ten zuiden), en geldt buiten militaire uren van 26 juni tot 31 oktober 1993.

Daarenboven wordt voorzien de benedengrens van bepaalde AWY's met twee FL te verhogen mits aanvraag.

Deze tijdelijke maatregel zal daarna geëvalueerd worden; het is dus in ieders voordeel dat de Liga nogmaals pleit voor respect van de heersende reglementering, teneinde onze positie niet te verzwakken bij verdere onderhandelingen.

Jammer genoeg werd onlangs door een lijnvliegtuig een klacht ingediend ten gevolge van een near-miss met een "niet geïdentificeerd zweefvliegtuig" binnen een verkeersgebied. Dit soort feiten brengt de geloofwaardigheid van de ganse zweefvliegerij in het gedrang. Een beetje zelfdiscipline, a.u.b.!

Ondertussen zit het zweefvliegseizoen er bijna op. Gezien het matige weer was het zeker geen knaller, maar kom, volgend jaar wordt hopelijk beter!



WERELDKAMPIOENSCHAPPEN ZWEEFVLIEGEN BORLÄNGE 1993

De 23ste wereldkampioenschappen in het Zweedse Borlänge speelden zich af in zeer matige weersomstandigheden: tijdens de ganse periode zorgde een lagedrukgebied voor de aanvoer van zeer weinig homogene, koude polaire lucht. Gevolg: onder mooie cumuluswolken was er vaak geen thermiek te vinden, terwijl men onder een gesloten grijs wolkendek stijgsnelheden aantrof van 3 à 4 m/s, met pieken tot 6 m/s! En in vele gevallen was het beste stijgen te vinden aan de rand van een bui, met natte vleugels als gevolg.

Daarenboven was het bitter koud: 's nachts werden meermalen temperaturen beneden 0°C opgetekend, en een enkele maal viel er smeltende sneeuw op het vliegveld. Beneden de 400 m was de thermiek bovendien volledig onbetrouwbaar. Het kwam er dus op aan hoog te vliegen, want de buitenlandingsmogelijkheden waren zeer beperkt. Dat leidde trouwens tot 3 "waterlandingen" op één van de vele Zweedse meren. Op een gebroken cockpitkap na verliepen deze gelukkig rimpelloos.

Ook de Zwitser Federico Blatter maakte een niet alledaagse ervaring mee: hij landde zonder problemen in een moeras, kon echter zijn zwever niet verlaten en moest per helikopter uit zijn netelige positie bevrijd worden. Daarna werd de aanhangwagen op een transportplatform naar de landingsplaats overgevlogen. De Nimbus 3 werd ter plaatse gedemonteerd, in de trailer geschoven en zo per helikopter naar Borlänge gebracht. Kostprijs van deze originele terugsleep: ± 200 000 BEF! Maar het enige alternatief was: wachten tot de winter, als de vorst het moeras toegankelijk maakt.

Ondanks de moeilijke omstandigheden werden slechts weinig toestellen beschadigd. De zwaar-

ste breuk was een afgedraaide romp, die echter in één nacht werd hersteld door Walter Schneider, Helmut Lindner en Andreas Nachbar (toch wel tof om de topmannen onder de herstellende ter plaatse te hebben, niet?).

Het intensieve groepsvliegen (de verschillende klassen hadden vaak gemeenschappelijke koersen) leidde op de laatste dag tot een botsing in vlucht tussen Bulukin (LS6) en Kepka (SZD-56). Beiden konden gelukkig naar Borlänge terugvliegen, Bulukin met een verbogen compensatiebuis op het kielvlak, Kepka met een uitsnijding in een rolroer.

Voor wereldkampioenschappen waren de gevlogen afstanden, gezien het verraderlijke weer, eerder bescheiden: gemiddeld werden er in de open klasse op 11 dagen 370 km afgelegd (maximum 454 km), in de renklasse op 10 dagen 340 km (maximum 400 km), en in de standaardklasse op 9 dagen 307 km (maximum 451 km). Hoogste snelheden waren 130,54 km/h in de open klasse (Holighaus), 133,77 km/h in de renklasse (Bulukin) en 127,24 km/h in de standaardklasse (Davis).

De korte proeven lieten weinig marge voor tactiek; gemaakte fouten lieten zich tijdens de proef meestal niet meer goedmaken. Het klassement werd herhaaldelijk grondig gewijzigd als een te agressieve vliegstyl bepaalde toppiloten tot een vroegtijdige buitenlanding dwong. Een defensieve tactiek en doordachte omwegen via de beste stijgwindlijnen brachten hier voordeel.

De meeste vliegers maakten dankbaar gebruik van de mogelijkheden van de GPS-navigatie om de keerpunten te vinden en hun ophaalploeg de precieze buitenlandingsplaats te wijzen. Nochtans bleek eens te meer dat het systeem

niet 100% betrouwbaar is: herhaaldelijk kwam het tot black-outs, waarschijnlijk ten gevolge van ingrepen van de eigenaar van de satellieten, nl. het VS-leger.

Van ingrepen gesproken: bij vorige kampioenschappen was de Hongaar Béla Gurály opgevallen door zijn uitzonderlijk snelle vluchten. Verdenkingen van manipulatie van de foto-time apparatuur werden toen geuit. Op de tweede wedstrijddag plaatsten de organisatoren dan ook een heuse grondklok in de nabijheid van het te fotograferen startpunt. Zo konden zij bewijzen dat de starttijd op de foto 4 minuten later was dan de grondklok aanwees. Blijkbaar kon Gurály, door de ontspanknop ingedrukt te houden, de startfoto nemen zonder de tijd op te nemen. Dit gebeurde pas toen de ontspanknop werd losgelaten! Om herhaling van dergelijk bedrog te verijdelen, moesten de vliegers tijdens de volgende proeven twee startfoto's kort na elkaar nemen. Een nuttige tip voor de organisatoren van toekomstige wedstrijden! Gurály werd natuurlijk gediskwalificeerd.

Hieronder de volledige wedstrijduitslagen:

WK 93: OPEN KLASSE				
Pl.	Piloot	Land	Toestel	Punten
01	Centka Janusz	P	ASW 22 B	9897
02	Ax Göran	S	ASW 22 BL	9525
03	Spreckley Brian	GB	ASH 25	9391
04	Lherm Gérard	F	Nimbus 4	9292
05	Wujczak Stanislaw	P	ASW 22 B	9050
06	Kay Alister	GB	ASH 25	9040
07	Back Holger	D	Nimbus 4	8978
08	Andersen Jan	DK	Nimbus 4	8873
09	Schwenk Uli	D	ASW 22 BL	8784
10	Holighaus Klaus	D	Nimbus 4M	8765
11	Schroeder Marc	F	ASW 22 BL	8725
12	Mozer Eric	USA	Nimbus 4	8641
13	Thomsen Edwin	DK	Nimbus 3	8539
14	Renner Ingo	AUS	ASW 22 BL	8507
15	Kurstjens Gerrit	NL	Nimbus 4	8382
16	Gimney Ray	USA	Nimbus 4	8257
17	Andersson Göran	S	Nimbus 3	8069
18	Lappalainen Kari	SF	ASH 25	7656
19	Hegedüs Láslo	H	Nimbus 4	7593
20	Hauser Fridolin	CH	Nimbus 3	7465
21	Bourgard Paul	B	Nimbus 3	7454
22	Hämmerle Andreas	A	ASW 22 B	7239
23	Giles Michael	AUS	Nimbus 3	7143
24	Monti Roberto	I	ASH 25	6963
25	Üblacker Hans Peter	A	Nimbus 3	5293
26	Blatter Federico	CH	Nimbus 3	4674
27	Gurály Béla	H	Nimbus 3	diskw.

Wat met de toestellen? In de open klasse was het opnieuw een ASW 22 B die zegevierde. Opvallend de prestatie van Spreckley op ASH 25 ("slechts" 25 m spanwijdte en 57 glijhoek), die derde eindigde en nauwelijks last had van prestatieverschillen. De Nimbus 4 slaagde er niet in de Schleicher-toestellen te overtreffen. In de renklasse overheerste de LS6 b; hier zag men voor de eerste maal de LAK-17 en de DG-800S in actie. In de standaardklasse is de Discus nog steeds koning; naast SZD-55, LS7 en ASW 24 vloog nu ook het Franse toestel Crystal.

En de winnaars? In de open klasse werd de Pool Janusz Centka voor de tweede maal wereldkampioen, terwijl de Brit Andrew Davis goud behaalde in de standaardklasse. De echte verrassing kwam echter uit de renklasse, waar voor het eerst in de geschiedenis van de wereldkampioenschappen twee piloten (en dan nog van dezelfde nationaliteit) ex aequo de titel behaalden: de Fransen Gilbert Gerbaud en Eric Napoléon. Op de laatste dag rukten zij samen op van de vijfde plaats naar de top.

WK 93: STANDAARDKLASSE

Pl.	Piloot	Land	Toestel	Punten
01	Davis Andrew	GB	Discus b	7285
02	Borgmann Eric	NL	Discus bT	7059
03	Rubaj Tomasz	P	SZD-55-1	7002
04	Stepanek Jiri	CZ	Discus b	6813
05	Sorri Joha	SF	LS7	6802
06	Lopitiaux Jean-Claude	F	Crystal	6739
07	Fischer Peter	D	Discus	6694
08	Ziegler Erwin	D	Discus	6613
09	Selen Baer	NL	ASW 24	6556
10	Kozar Josef	SK	Discus	6534
11	Brigliadori Leonardo	I	Discus	6528
12	Hansson Urban	S	Crystal	6497
13	Flament Denis	F	Crystal	6478
14	Gäumann Markus	CH	Discus b	6440
15	Jaime José	B	Discus b	6419
16	Vermeer Sikko	NL	Discus b	6397
17	Krasnodebski Adam	P	SZD-55-1	6392
18	Pozniak Mariusz	P	SZD-55-1	6374
19	Ichikawa Makoto	J	SZD-55	6355
20	Sorenson Kenneth	USA	Discus a	6344
21	Lainio Rainer	S	Crystal	6277
22	Watt David	GB	ASW 24	6182
23	Öye Stig	DK	Discus b	6094
24	Obrist Basil	CH	LS7 WL	6076
25	Gulyás György	H	Discus CS	6071
26	Kassai Béla	H	Discus CS	6059
27	Ottosson Curt-Olle	S	LS7 WL	5951
28	Pajunen Vesa	SF	SZD-55	5913
29	Stögner Gregor	A	Discus	5817
30	Hämmerle Heinz	A	LS7	5812
31	Silvanivitch Alexandr	R	Discus	5680
32	Taimioja Anti	SF	Discus a	5628
33	Walters Rick	USA	Discus b	5616
34	Sörbye Erlend	N	LS7 WL	5566
35	Oda Motoharu	J	Discus b	5525
36	Avanzini Luciano	I	Discus	5493
37	Heiriss Dietrich	RSA	Discus	5470
38	Striedeck Karl	USA	ASW 24	5345
39	Gore-Brown Miles	AUS	Discus a	5191
40	Rolling Chris	GB	SZD-55	5060
41	Laird Mark	AUS	SZD-55	4914
42	Macuilis Vitautas	LIT	Discus	4899
43	Schuster Georg	A	ASW 24	4830
44	Schmeltz Pedersen Jan	DK	ASW 24	4802
45	Jonusas Algimantas	LIT	LS7	4654
46	Taylor Bruce	AUS	ASW 24	4472
47	Aske Ole John	N	LS7 WL	4246
48	Repicki Fernando	ARG	Discus b	4080
49	Frank Öjvid	DK	LS7	3144

WK 93: RENKLASSE

Pl.	Piloot	Land	Toestel	Punten
01	Gerbaud Gilbert	F	LS6 b	8220
01	Napoléon Eric	F	LS6 b	8220
03	Janowitsch Wolfgang	A	Ventus b	8216
04	Skalskis Stasys	LIT	LS6 b	8120
05	Theisinger Martin	D	LS6 a	8062
06	Wills Justin	GB	LS6	8049
07	Trzeciak Janusz	P	SZD-56	8024
08	Obermeyer Hans	D	Ventus c	7957
09	Driessen Patrick	NZ	Ventus c	7918
10	Kuusisto Simo	SF	Ventus c	7887
11	Ghiorzo Stefano	I	LS6	7872
12	Hägnander Torbjörn	S	LS6 c	7830
13	Termaat Ronald	NL	DG-800S	7777
14	Wells Martyn	GB	LS6 c	7771
15	Jacobs Douglas	USA	LS6 c	7585
16	Petterson Ake	S	LS6	7542
17	Matthews Paul	AUS	LS6 a	7500
18	Hall Richard	USA	Ventus b	7499
19	Jansen David	AUS	LS6 b	7411
20	Dedera Milos	CZ	Ventus c	7365
21	Bulukin Birger	N	LS6	7248
22	Galetto Giorgio	I	LS6 a	7130
23	Hansen Kristian	DK	Ventus c	7100
24	Kepka Franciszek	P	SZD-56	7072
25	Cerne Pavol	SK	Ventus c	7052
26	Sabeckis Vytautas	LIT	LAK-17	6974
27	Wienberg Ib	DK	Ventus c	6876
28	Edwards Brad	AUS	LS6 b	6817
29	Goudriaan Oscar	RSA	Ventus c	6721
30	Smit Martin	NL	LS6	6656
31	Kristiansen Svein	N	LS6	6605
32	Haggenmüller Reinhard	A	DG-800S	6381
33	van Bree Max	NL	LS6 a	6177
34	Ashman Keith	RSA	Ventus bT	5969
35	Mäenpää Jouko	SF	LS6 b	5861
36	Zejdova Hana	CZ	Ventus b	5705
37	Danz Werner	CH	LS6	5466
38	Hächler Richard	CH	LS6 b	5369
39	Tamanaka Hiroaki	J	LS6 c	4609
40	Sillajoe Matti	EST	Glasflü- gel 304	4150

WERELDKLASSE

PZL-Swidnik, die beschikt over een grote ervaring qua verwerking van composietmaterialen (rotorbladen voor helikopters), heeft het wereldklasse-zweefvliegtuig PW-5 reeds in productie genomen. De certificatie van het toestel wordt verwacht eind 1993 / begin 1994, maar PZL wenst de verkoop reeds te beginnen aan de prijs van ca 25 000 DM. Een reeks van tien toestellen is al van de band gerold. PZL voorziet een cadans van 5 toestellen per maand.

Ziehier het testverslag opgemaakt door de IGC-jury na de vergelijkende proefvluchten in Oerlinghausen in september - oktober 1992. Tussen haakjes de reeds aangebrachte verbeteringen.

De PW-5 verschilt van de andere prototypes door het gebruik van een klein neuswiel. De lage cockpitrand en naar voor scharnierende kap vergemakkelijken het instijgen. De cockpit is ruim en biedt plaats aan alle piloten. De voorwaartse zichtbaarheid is buitengewoon goed. Het noodafwerpmechanisme vergt drie handelingen (ondertussen gewijzigd tot het gebruik van één enkele hendel). De ontkoppelpknop zit laag en kan verward worden met de regelknop voor het voetenstuur (de ontkoppelpknop werd hoger geplaatst). De achterwaartse zichtbaarheid komt overeen met die in de meeste huidige éénzitters (dit punt werd verbeterd door verandering van de uitsnijding van de kap; hierdoor vergroot ook de hoofdruimte).

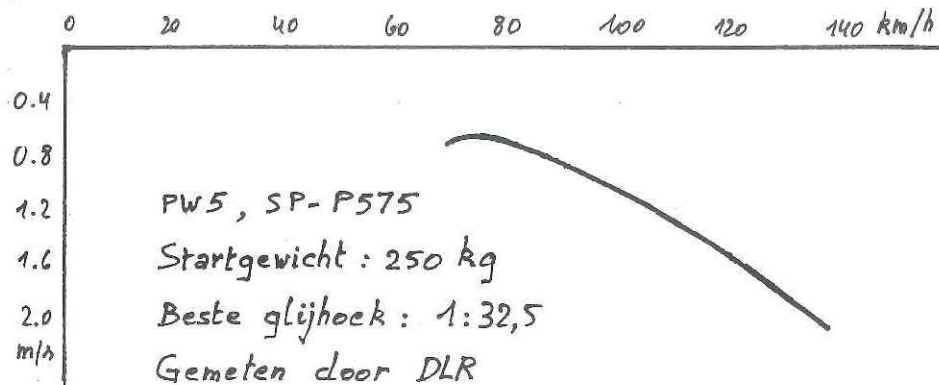
De zwever heeft twee sleepvliegen en werd getest in vliegtuigsleep en lierstart. Het neuswiel en het geveerd hoofd wiel maken de start, zelfs bij zijwind, zeer controleerbaar. De roeren lijken goed op elkander afgestemd en bestuurbaarheid in sleep is goed. Afscheur-

snelheid met remmen dicht is 62 km/h, binnen de 65 km/h limiet. Met remmen open ligt ze 2 - 5 km/h te hoog (de constructeur overweegt een wijziging van 1° voor de instelhoek van het stabilo om beneden de 65 km/h te komen). De verwittiging is voldoende en het afscheuren is goedig, zonder tendens om over de vleugel weg te kippen. Bochten zijn gemakkelijk en de gemeten tijd voor het rollen van 45°/45° bij 90 km/h is 3,5 seconden, beter dan de vereiste. Hoewel het toestel geen neiging tot tolvlucht bezit, is tolvlucht mogelijk en gemakkelijk te beëindigen.

De metingen voor de polaire tonen gunstige eigenschappen in vergelijking met het 15-m ijkvliegtuig. Na een dubbelsleep vlogen beide toestellen zij aan zij gedurende verschillende minuten en kwamen samen aan de grond. De beste glijhoek is 32,5, de geringste daalsnelheid 0,65 m/s, beide gemeten waarden.

De remkleppen zijn efficiënt en het slippen is vrij controleerbaar. Doellandingen zijn gemakkelijk, waarbij hoofd wiel en staartslof tegelijk aan de grond komen, en het geveerd hoofd wiel en vast neuswiel een aangenaam en bestuurbaar uitrollen bieden. De rem is echter minder efficiënt dan gewenst. Met een neuswiel kan een goede rem snelle stops garanderen (de remhendel werd verlengd en de wrijving in het remsysteem werd verminderd). De staartslof is een vaste kunststofstructuur en beantwoordt niet aan de JAR-22 qua opvangen van schokken (de slof werd intussen uitgerust met een rubberklos).

De PW-5 biedt de meeste eigenschappen die vereist waren in het World-Class project. Hoewel het niet het kleinste prototype is, maken



zijn 13,5 m spanwijdte en zijn leeggewicht van 166 kg een duidelijk onderscheid ten opzichte van de bestaande standaardklasse, en het ver-tegenwoordigt een aanvaardbaar compromis tussen de prestatie van de langere vleugel en de hanteerbaarheid van de kortere. Het neuswiel maakt het ideaal voor de overgang van de tweezitter-trainer, daar de meeste dergelijke toestellen een neuswiel of neusschaats hebben.

De stabiliteit bij zijwind en de mogelijkheid tot korte remafstanden zijn positieve aspecten van deze configuratie. De stijvere structuur van de voorzijde is ook gunstig wat betreft de stevigheid bij een crash. De hoge staartstand laat een klassiek stabilo toe met voldoende afstand tot de grond, hetgeen de vliegeigenschappen ten goede komt en de structurele nadelen van de T-staart vermijdt. Ook de hanteerbaarheid op de grond is goed: één persoon kan de staart neerdrukken, het toestel draaien en op de startbaan verplaatsen.

Het ontwerp is goed gedocumenteerd en plannen voor massaproductie in een helikopter-bedrijf zijn voorgelegd. De romp is nogal eenvoudig te bouwen, en de PW-5 zou ook in kit kunnen gebouwd worden aan de hand van voorgevormde delen. De eenvoudige trapezium-

vleugel met enkele ligger en het rechthoekig stabilo dragen hierbij toe. De voorziene kosten vallen binnen het voorgestelde raam, en de mogelijkheid tot constructie in meerdere landen zou de lage kost kunnen stimuleren. Een knap coaxiaal pinsysteem aan de vleugelwortel maakt het mogelijk beide vleugels gemakkelijk te monteren. De prestaties en hanteerbaarheid vallen ruim binnen het bestek van de World Class en het toestel beantwoordt goed aan de geest van het project.

(...)

Hoewel de PW-5 aan de vereiste voldoet voor een automatische hoogteroeraansluiting, wordt er aangeraden de automatische aansluiting van alle roeren te bewerkstelligen, aangezien de mogelijkheden bestaan (dit zal gebeuren vanaf toestel nummer 6).

(...)

Er wordt dus voorgesteld dat de PW-5 voorwaardelijk wordt aanvaard als World Class zwever, afhankelijk van het verhelpen van hoger vernoemde gebreken en van de voltooiing van de verplichte certificatie.

Oran W. Nicks
 December 1992

DE "FOX", EEN NIEUWE ACRO-TWEEZITTER

Op de WK kunstzweefvliegen te Venlo trad meervoudig acrokampioen Jerzy Makula aan met het kersverse prototype van een nieuwe acro-tweezitter uit dezelfde stal als de Swift S1, de huidige topper in de competities op wereldniveau.

De "Fox", zoals het toestel gedoopt werd, is een extrapolatie uit de vroegere Kobuz en de Swift. Doel van de ontwerper Edward Margansky was een tweezitter te scheppen, die in tegenstelling tot de thans acro-toegelaten opleidings-toestellen zonder compromis kunstvluchtgericht zou zijn. Daarom moesten de afmetingen, het gewicht en vooral de wendbaarheid vergelijkbaar zijn met die van de Swift.

Volgens testpiloot Makula mag het resultaat er best wezen: de Fox doet nauwelijks onder voor zijn éénzits-voorganger. Het prototype is wel nog iets te zwaar, en de vleugel blijkt nog te soepel. Beide gebreken zullen verholpen worden door het gebruik van koolstofvezel bij de toekomstige serietoestellen.

In ieder geval lijkt de Fox zijn figuren heel mooi te "tekenen", wat van doorslaggevend belang is bij de evaluatie van het programma door de juryleden: strakke rechte lijnen en vlotte overgangen zijn nu in de kunstzweefvlucht bijna even belangrijk als bij het motorvliegen, en oudere toestellen zoals de Lo 100, de Pilatus B4 of de Salto lijken hier duidelijk voorbijgestreefd.

LAATSTE MINUUT: Makula opnieuw wereldkampioen kunstzweefvliegen.
 (zie artikel in volgend Ligablad)



De nieuwe "Fox" met Jerzy Makula.

De klassieke zweefvlieger kan de Fox niet echt mooi noemen: de uitgesproken haaienvorm van de romp, de korte, brede vleugels en het hoge, vaste hoofd wiel stemmen niet met onze esthetische gewoontes overeen. Maar wanneer een Makula met het toestel zijn figuren aan de hemel tekent, vervalt deze kritiek. En voor de clubs of particulieren die een acro-trainer wensen met een uitgebreide waaier aan mogelijkheden, voorziet de ontwerper ook opsteektippen!

De certificatieprocedure van het toestel is reeds volop aan de gang: de statische tests voor de romp, het stabilo en de roeren zijn reeds met volle tevredenheid verlopen. Voor de vleugel wacht men op het eerste definitieve koolstof-exemplaar, maar ook dit zal niet lang meer duren; de proefvluchten waren blijkbaar zo ver gevorderd dat Makula zijn wedstrijdprogramma

met belastingen van +7 / -3,5 probleemloos kon vliegen (tussen haakjes voor de ongewijden: Makula noemt dit zelf relatief "zacht" vliegen en verwijt bepaalde Swift-piloten hun uitgesproken "harde" figuren; voor de toekomst voorziet men een "zwarte doos" om na te gaan of sommige vliegers de flight envelope van hun toestel niet te buiten gaan!).

Enkele cijfergegevens:

Zitplaatsen:	1+1
Spanwijdte:	14 m
Vleugeloppervlak:	11,8 m
Lengte:	7,02 m
Leeggewicht (serie):	325 kg
Maximaal vlieggewicht:	495 kg
Max. belasting	
als 1-zitter:	+9,5 / -7
als 2-zitter:	+7 / -5

ZWEEFVLIEGTUIG NIEUWS

DISCUS MET HULPMOTOR

Reeds op de AERO'93 was de Rotax 463 motor te zien met de nieuwe propelleraandrijving. Door Schempp-Hirth Flugzeugbau werd deze krachtbron met uitklapbare propeller ingebouwd in het bekende Standaardklasse zweefvliegtuig 'Discus', met de toevoeging 'bM'. De motor zit nu in de romp. Alleen de propeller klapt naar buiten met de transportriem. Deze buigt niet om (zoals bij de vastgemonteerde Wankelmotor van de ASH26m), maar motor en uitlaat draaien in de romp van de Discus bM om een as. De 35 Kw vloeistofgekoelde Rotaxmotor drijft een compositie propeller aan van 152 cm. Deze draait in een vrije luchtstroom omdat er geen motor meer wordt uitgeklat. De transport-tandriem is met Kevlar versterkt en loopt door een

speciaal ontwikkelde tunnel. Deze door Walter Binder ontwikkelde inbouw betekent een belangrijke geluidsvermindering en een groter stijgvormogen. Een start naar 800 meter kost maar vier minuten. Meer inlichtingen over de 'Discus bM' bij Technische Handelsonderneming Hans Disma, Vinkenbaan 19, 2082 EN Santpoort (NL), Tel/fax (0)23-390559.

NIEUWE GEMOTORISEERDE DG-800

Hoewel het prototype van de DG-800 van de fa. Glaser-Dirks reeds in 1991 vloog is er nu weer een nieuwe DG-800. De 18 meter vleugel heeft een nieuwe constructie gekregen en wordt nu in seriebouw vervaardigd. Deze vleugel is ontwikkeld bij de TU Delft, waarbij gebruik werd gemaakt van de profielen DU 89-138/14



De nieuwe DG-800 motorzwever (18 meter) - bedrijfsfoto

en DU 92-137/14. Dit betekent maximale prestaties bij goedaardige vliegeigenschappen. De DG-800 (uitvoering als motorzwever) was te zien op de AERO'93 en een week later, op 8 mei 1993 maakte Dipl.Ing. Axel Lange de eerste vlucht. Ontwerper Wilhelm Dirks kon zich even later overtuigen van de zeer goede vliegeigenschappen. Er is ook een 15 meter vleugel te leveren met opsteektippen. De krachtbron van deze zelfstarter is de beproefde Rotax 505 (32 kW/43 pk), die een nieuwe propeller en uitlaatdemper kreeg en door verbeterde inbouw minder geluid laat horen. Waarschijnlijk gaat men in de toekomst het Rotax/Binder systeem inbouwen. (zie foto)

NIEUW ZWEEFVLIEGTUIG DG-800S

Eveneens met de nieuwe 18 meter 'Delftse' vleugel uitgerust vloog op 15 mei 1993 de eerste DG-800s met constructeur Dipl.Ing. Wilhelm Dirks aan de knuppel. Ook hier veel lovende woorden over de geconstateerde vliegprestaties. De DG-800s heeft naast genoemde nieuwe vleugel ook een nieuw hoogteroer, maar de romp is van de beproefde en weerstandsarme DG-600. In de cockpit zijn enkele extra veiligheidsingenbouwd. De eerste twee DG-800s toestellen werden door de firma Glaser-Dirks beschikbaar gesteld voor de

WK'93 in Zweden aan het Nederlandse WK-teamlid Ronald Termaat en aan de Oostenrijker Reinhard Haggmüller. Beiden vlogen met de 15 meter versie (met opsteektippen) in de Renklasse. Ze bereikten in het WK eindklassement een 13e resp. 32e plaats. De DG-800s gaat in 1994 in serieproductie. De vleugel wordt gemaakt uit koolstofvezel- en de romp uit glasvezelkunststof. De 18 meter vleugel (in twee delen) wordt in serie gemaakt. De 15 meter vleugel met winglets is een optie.

Ary Ceelen

Technische gegevens DG-800s:

Spanwijdte	15m	18 m
Vleugeloppervlak	10.68	11.81 m ²
Slankheid	21.07	27.43 /
Lengte romp	6.83	6.83 m
Hoogte romp	1.39	1.39 m
Leeggewicht	256	262 kg
Vleugelbelasting	31.5	29.0 kg/m ²
Vleugelbel. max.	49.2	44.5 kg/m ²
Waterballast	130	of 190 ltr
Startgewicht max.	525	525 kg
Snelheid max.	270	270 km/u
Overtreksnelheid	66	63 km/u
Min.dalen	0.55	0.47 m/s
bij	75	71 km/u
Glijgetal	+ 45	+ 50 /

ZWEEFVLIEGVARYA

* De ASH 26, het nieuwe 18 meterklasse zweefvliegtuig van A.Schleicher Flugzeugbau, heeft op 6 juni j.l. zijn eerste vluchten gemaakt. Daar aan de in/uitklapbare motor nog enkele zaken ontbraken, besloot men om de proefvluchten zonder motorkracht uit te voeren. De gemotoriseerde uitvoering is de ASH 26E die een nieuw type motor in de romp heeft, de Mid-West AE50R, van 38 kW. De eerste vluchten van de ASH 26 zijn naar volle tevredenheid van een aantal proefvliegers verlopen.

* Vanwege een aantal ongevallen met zweefvliegtuigen in de laatste jaren is men in Duitsland bezig om reddingssystemen te ontwikkelen waarmee bij een aanvaring in de lucht de vlieger, of de vlieger met zijn toestel, kunnen overleven. Dit laatste systeem noemt men "Gesamt-Rettung" en heeft de voorkeur gekregen. Evenals het reddingssysteem bij de ULV's, (een parachute die en toestel en vlieger kan dragen), wil men dit ook voor zweefvliegtuigen verder ontwikkelen. De Duitse Zweefvliegcommissie zou graag zien, dat er op internationaal niveau een tijdstip wordt vastgelegd waarop men deelname aan internationale zweefvliegekampioenschappen kan weigeren indien men niet over zo'n reddingssysteem beschikt. De fabrikanten van zweefvliegtuigen nemen nog een afwachtende houding aan, want zo'n reddingssysteem heeft zijn invloed op de kostprijs.

* Vanaf 1 september 1993 geldt er in Nederland een geheel nieuwe en revolutionaire regeling voor de Zeilvliegsport, die geheel gericht is op de eigen verantwoordelijkheid van de vlie-

ger. De zeilvliegsporters mogen nu uit de kooi als vrije vogels. Golden er voorheen strenge beperkingen inzake hoogte en vliegstek, nu zijn ze gelijk aan zweefvliegers. Mits brevet (theorie examen zweefvliegbewijs en meteo) mag men overland vliegen. Ook het thermiekvliegen is vrij. Dit betekent dat zweefvliegers nu ook zeilvliegers in thermiekbellen kunnen tegenkomen. Dat is dus goed opletten, want hun gewicht, afmeting en draaisnelheid is wel even anders dan die van een zwever.

* De 'Regeling Zeilvliegen' is opgesteld door de Nederlandse Rijksluchtvaartdienst in overleg met de KNVvL, LVB en Defensie. Het is een uniek en een zeer interessant experiment, waar andere luchtvaartsporten met meer dan gewone belangstelling naar zullen kijken. Uitgangspunten zijn:

A: zo min mogelijk overheidsbemoeienis. B: zeilvliegers zijn maximaal verantwoordelijk voor hun eigen veiligheid. C: Risico's voor het overige luchtverkeer en voor burgers op de grond moeten zoveel mogelijk worden beperkt.

* Worden de WK's Zweefvliegen te duur? De Duitse zweefvliegcommissie maakt zich zorgen over de record hoge kosten die de 24e Wereldkampioenschappen Zweefvliegen'95 in Nieuw-Zeeland zullen meebrengen. De vroegere Oostbloklanden zullen de transport- en verblijfskosten niet kunnen betalen, met als gevolg dat er een groot aantal landen niet meedoen. Het zit er in dat andere (rijkere) landen slechts een minimum aantal vliegers kunnen sturen. De Duitse Aeroclub wil haar deelname beperken tot 3 à 4 vliegers. Men vraagt zich af wat de gevolgen zijn. Zullen de



S.O.S. SPORT OF SPIJT?

Sport moet synoniem blijven van fair-play. Wie niet beseft dat zijn of haar gezondheid in gevaar komt bij onverantwoord gebruik van geneesmiddelen, andere middelen of behandelingsmethodes, moet tegen zichzelf worden beschermd door de dopingcontrole. Overigens meteen ook de enige garantie voor sportieve sporters dat ze met gelijke en eerlijke kansen starten!

DOPINGCONTROLE Uw bescherming als sporter.

Geneesmiddelen gebruikt u immers alleen onder het toezicht van een arts, die oordeelt

over het medisch verantwoorde van deze medicatie of behandeling. Alleen dan weet u zeker dat u uitsluitend geneesmiddelen gebruikt die niet in strijd zijn met de dopingreglementering.

Stuur me gratis alle info.

Voor meer informatie en documentatie; onder gesloten envelop, verzenden naar:
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement W.V.C.,
Administratie Gezondheidszorg, Dienst Gezondheidspromotie en Sport,
Markiesstraat 1, 1000 Brussel. Tel. 02/507 35 37, fax 02/507 36 35

Naam _____
Functie/Lid/Club _____
Straat _____ Nr. _____
Postcode _____ Gem. _____



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Mevrouw Léona Detiège
Vlaamse Minister van Teweestelling
& Sociale Aangelegenheden



steeds hogere kosten de 'verschraling' van de WK's inleiden? Er zal toch een andere opzet van de WK moeten komen anders blijven de 'rijke' zweefvliegers in het voordeel. Iedere zweefvlieger die topprestaties kan leveren en geselecteerd wordt voor een WK moet er ook aan kunnen meedoen. Waarom zou de EG daarvoor geen subsidie kunnen verlenen?

* De Nederlandse luchthaven Lelystad is per 1 januari 1993 voor een symbolische gulden eigendom geworden van de luchthaven Schiphol. Lelystad wordt een zakenvliegveld, dat het lichte vliegverkeer van Schiphol moet overnemen. Dat betekent dat de sportluchtvaart in de verdrukking dreigt te komen. Voor de zweefvliegclub 'Flevo' is reeds een goede op-

lossing gevonden. De club kreeg een nieuw veld aangeboden in de omgeving van Dronten, in de buurt van het dorp Biddinghuizen.

* Er komt een grote luchtvaartexpositie op zaterdag 20 en zondag 21 november 1993 in het Jaarbeursgebouw in Utrecht (NL). Onder de naam Vliegexpo'93 wordt in de Margriethal een Beurs ingericht die alle facetten van de luchtvaart aan het publiek zal tonen. Er is niet alleen standruimte voor bedrijven maar ook voor een hobbyisten-ruilbeurs. De manifestatie is tot stand gekomen in samenwerking met het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg.

Ary Ceelen

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Ditmaal bespreken we opnieuw een Frans werk: Christian CASTELLO, Planeurs et avions. Itinéraire aéronautique d'un Toulousain, Robert Castello, de 1922 à 1967, de Dewoitine à Sud-Aviation en passant par les Etablissements Fouga. Le Lézard, Toulouse 1993. (Editions Le Lézard, 20, quai de Tounis, F-31000 Toulouse)

Robert Castello is geboren in Spanje in 1906. In 1922 treedt hij in dienst bij de bekende vliegtuigconstructeur Dewoitine. Vanaf 1930 ontwerpt hij in zijn vrije tijd een hele reeks zweefvliegtuigen die de naam "Castel" dragen. Zo werden na WO II een groot aantal oefentoestellen C.301S besteld door de Franse staat, alsook meer dan 100 tweezitters C.25S.

Hoewel deze types buiten Frankrijk nauwelijks een afzetmarkt vonden, geniet de C.25S toch

een vorm van wereldfaam dank zij... een film: met twee van deze zweefvliegtuigen ontsnappen Bourvil en De Funès in "La Grande Vadrouille" aan hun Duitse achtervolgers. Dat hierbij naoorlogse toestellen gebruikt worden, weten slechts weinigen! Tussen haakjes: één van deze vliegtuigen werd onlangs prachtig gerestaureerd en vliegt mee bij alle Old-Timer-rally's.

In oktober 1944 gaat het personeel van Dewoitine over naar de "Etablissements Fouga". Daar werkt ook Pierre Mauboussin. De volgende ontwerpen dragen dan ook een nummer beginnend met C.M., voor Castel-Mauboussin. Het beroemdste zweefvliegtuig in de reeks is ongetwijfeld de C.M.7, een tweezitter waarmee in de vijftiger jaren tal van wereldrecords en Franse records werden ge-

vestigd, o.a. het voorlaatste duurrecord: 56,11 uur.

Vermelden we ook het transportzweefvliegtuig C.M.100 en de reeks motorzwevers met Turbomeca straalmotor: de Cyclone, Sylphe, Cyclope, de Gémeaux met dubbele romp... Deze toestellen blijven jammer genoeg prototypes.

De bekroning van de carrière van Castello is echter in een heel ander domein van de vliegerij te vinden: op 23 juli 1952 stijgt de C.M.170R voor het eerst op. Het toestel, "Magister" gedoopt, is een echte revolutie op het gebied van de militaire oefentoestellen, de eerste moderne straaltrainer ter wereld. Er worden er een duizendtal gebouwd, bestemd voor de luchtmacht van 20 landen.

Kort daarop wordt Fouga overgenomen door Potez. Daar brengt Castello de rest van zijn loopbaan door. Kort voor zijn pensionering in 1967 gaat hij met het studiebureau van Potez

over naar Sud-Aviation.

Robert Castello overlijdt op 29 mei 1976. De vorige week had hij de "Médaille d'or de la Fédération Française de Vol à voile" ontvangen voor zijn uitzonderlijke bijdrage aan de Franse zweefvliegerij.

Dit alles wordt met vele boeiende details beschreven door de zoon van de ontwerper. Daarvoor moest deze steunen op familie-archieven en herinneringen, want de archieven van Fouga werden aan de vuurgod geofferd om plaats te maken! Het resultaat mag er best wezen: in 336 pagina's krijgen wij niet alleen een grondig historisch overzicht, maar ook een veertigtal technische fiches met driezijdenaanzichten van alle toestellen, en meer dan driehonderd foto's. Natuurlijk zijn er naast de zweefvliegtuigen ook motortoestellen, en een aanzienlijk deel wordt aan de "Magister" gewijd (met een hoofdstuk over de toestellen van de Belgische luchtmacht), maar dat stoort een zweefvlieger toch niet?

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGTYPES IN VLAANDEREN (deel 6)

In onze reeks over de bekendste zweefvliegtuigtypes in Vlaanderen bespreken we ditmaal een paar toestellen die niet uit de "stal" van Schleicher zijn voortgekomen, namelijk de Poolse SZD-22 "Mucha", de Tsjechische tweezitter L 13 Blanik en de "Bergfalke" van Egon Scheibe in Dachau.

De Mucha werd al in 1947 als IS-2 ontworpen door Franciszek Kotowski en Irena Kaniewska. Het prototype van deze prestatie-eenzitter met

15 m spanwijdte vloog in april 1948. Er werden verschillende gewijzigde versies gebouwd, soms zelfs in enkele tientallen exemplaren, en rond de jaren 50 werden met de Mucha diverse afstands- en hoogterecords gevestigd. In 1952 ontstond de Mucha 100, met een langere romp en een vlieggewicht van 290 kg. Van dit type werden er 350 exemplaren gebouwd, waarvan er ook in België werden afgezet. Toen Polen in 1958 de wereldkampioenschappen organiseerde, werd de Mucha Standard (SZD-22)

ontworpen. Het prototype, bestuurd door Adam Witek, haalde de eerste plaats in de standaardklasse. Na de wereldkampioenschappen werden opnieuw veranderingen aangebracht en in totaal vonden meer dan 200 toestellen een koper. De reeksen B en C van het type SZD-22, in 1961 gebouwd, kregen zelfs waterballastzakken van 28 liter in de vleugelneus. Die ballast mocht volgens de FAI-regels voor de standaardklasse niet worden afgeworpen, zodat de zakken pas na de landing konden worden leeggemaakt.

Constructief gezien is de Mucha een vrijdragende schouderdekker van hout. De trapeziumvormige vleugel heeft één ligger, is vooraan met triplex beplankt en achteraan met doek bespannen. De romp is een halfschalenbouw van hout en heeft een geremd wiel en een slede. De cockpitkap klapt naar achteren open en kan worden afgeworpen. Het hoogteroer heeft een trimvlakje en in de cockpit van verschillende types is een opklapbaar tablet voorzien om navigatiemateriaal op te leggen.

Technische gegevens :

Mucha Standard

Spanwijdte	15 m
Vleugeloppervlak	12,75 m ²
Slankheid	17,6
Romplengte	7 m
Leeggewicht	240 kg
Belading cockpit	110 kg
Maximumgewicht	350 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	25,60
Overtreksnelheid (km/u)	59
Maximumsnelheid (km/u)	250
Minimumdaalsnelheid(m/s)	0,73
bij (km/u)	71
Beste glijgetal	27,8
bij (km/u)	75

In België werden ook enkele andere Poolse toestellen ingeschreven, namelijk de SZD-8 Jaskolka en de SZD-24 Foka. Echt ingeburgerd zijn ze eigenlijk nooit geweest, en in clubverband waren ze niet bijzonder geapprecieerd.

De Tsjechische tweezitter L 13 - Blanik daarentegen deed in verschillende verenigingen zijn intrede in het begin van de jaren 60. Het toestel, een volledige metaalconstructie, werd al sedert 1956 in Tsjecho-Slowakije gebouwd, en heeft het grootste serie-aantal bereikt dat ooit voor een tweezitter werd gerealiseerd. Ook nu is de productie van dit toestel weer opgestart, in een gemoderniseerde versie met T-staartvlak.

De piloten van de Sovjet-luchtmacht kregen een verplichte zweefvliegopleiding op Blanik en het 100 % acrobatische toestel maakte een intensieve kunstvlucht-training voor die en voor de piloten van de clubs mogelijk.

De L 13 is een vrijdragende hoogdekker met een spanwijdte van 16,20 m. De trapeziumvormige vleugel heeft één hoofdligger en DFS-remkleppen aan boven- en onderzijde. Ook de staartvin en het voor vervoerdoeleinden opklapbare staartvlak zijn van metaal. Alleen de roeren en de welvingskleppen van het Fowler-type zijn met doek bespannen. De romp is een metalen halfschaalconstructie en steunt op een hydraulisch geveerd en voor 2/3 intrekbaar hoofd wiel met een zeer doeltreffende trommelrem.

Met een Blanik heeft de Chileense zweefvlieger Alejo Williamson het Andesgebergte overvlogen, waarvoor hij in 1969 de Lilienthalmedaille van de FAI kreeg.

Technische gegevens :

L 13 Blanik

Spanwijdte	16,20 m
Vleugeloppervlak	19,15 m ²
Romplengte	8,40 m
Leeggewicht	292 kg
Belading cockpit	208 kg
Maximumgewicht	500 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	24,60
Overtreksnelheid (km/u)	60
Maximumsnelheid (km/u)	250
Minimumdaalsnelheid(m/s)	0,82
bij (km/u)	83
Beste glijgetal	28
bij (km/u)	88

Onmiddellijk na het vrijgeven van de zweefvliegerij in Duitsland bouwde Egon Scheibe in Dachau de Mü 13 E die op het eerste Wasserkuppelreffen in 1951 bijzondere bijval oogste. Scheibe noemde het toestel de "Bergfalke" en wegens het succes begon onmiddellijk nadien de serievervaardiging van deze tweezitter, waarvan er in twee jaar tijd zowat 170 stuks werden gebouwd. Toen bleek dat van de Bergfalke I de aansluitingen van de vleugels te ingewikkeld waren, werd de Bergfalke II ontworpen, die gekenmerkt is door de naar voren gepijpde vleugel. Verdere verbeteringen leverden de Bergfalke II/55 op, en tussen 1953 en 1963 werden van de beide types ongeveer 300 exemplaren geleverd.

In 1963 ten slotte zag de Bergfalke III het licht, waarin alle ervaringen van de voorbije tien jaar waren verzameld.

Het is een middeldekker waarvan de plaatsing van de beide stoelen een uitstekend uitzicht garandeert, zodat vooral de lesgever heel aangenaam kan "werken". De bouw is bijzonder stevig, ideaal voor scholingsdoeleinden : hout en doek voor de vleugels, staalbuis en doek voor de romp. De vleugel heeft een 14,5 %-dik

Mü-profiel dat vooral voor langzaam vliegen geschikt is. De rolroeren zijn van met doek beklede staalbuis. Het voorste deel van de romp is bekleed met een kunststofschaal. De kap uit één stuk kantelt zijdelings open. De romp biedt plaats aan grote piloten en twee volwaardige instrumentenborden. Het onderstel bestaat uit een schaats met een geremd wiel erin verwerkt. Ook in de staart is er een wieltje ingebouwd. Het toestel heeft een neushaak en een zwaartepuntshaak.

Het hoogteroer heeft een Flettnertrim. De rolroeren en het hoogteroer worden bediend met stangen en voor het richtingsroer zijn er staalkabels. De pedalen zijn in de helling verstelbaar en de achterste stuurknuppel kan worden verwijderd.

De Bergfalke III is relatief gemakkelijk te monteren, met automatische aansluiting van de remkleppenbediening, een nieuwigheid voor die tijd !

In totaal werden er meer dan 500 Bergfalke III gebouwd. Scheibe bouwde ten slotte ook een Bergfalke IV met 17,20 m spanwijdte en een glijgetal van 33.

Technische gegevens :

BERGFALKE III

Spanwijdte	16,60 m
Vleugeloppervlak	17,70 m ²
Slankheid	15,6
Romplengte	8 m
Leeggewicht	275 kg
Belading cockpit	190 kg
Maximumgewicht	465 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	26
Overtreksnelheid (km/u)	58
Maximumsnelheid (km/u)	180
Minimumdaalsnelheid(m/s)	0,72
Beste glijgetal	28

Peter Mullaert

WEDSTRIJD NIEUWS

Emiel De Wachter: winnaar maar geen kampioen 1993 op de Belgische Clubklasse-kampioenschappen te Saint-Hubert

Olie drijft boven: van de 14 deelnemers aan de tweejaarlijkse Belgische Clubklasse-kampioenschappen kon niemand de Sinjoor Emiel De Wachter verslaan. De vleugels van zijn geliefde 19 jaar "jonge" Libelle zijn hem dan ook als een verlengstuk van zijn schouders aange-groeid!

In 1991 werd Emiel de eerste Belgische Clubklasse-kampioen, na 5 proeven. Twee jaar later bleef hij weer op kop, maar zes dagen zonder dagtaak werden fataal: de noodzakelijke minimum 4 taken waren buiten bereik, dus wel een overwinnaar, echter geen kampioen, niettegenstaande een wanhopige poging van wedstrijd-leider Yves Ooms om op vrijdag 21 mei om 19.00 uur nog een start te geven voor een mini-proef. Of was het voor stemming-brengende folklore?

Achtereenvolgens werden 343, 342 en 207 km opgelegd. De eerste dag reeds was Miel De Wachter de enige die rondkwam, met 59,7 km/h gemiddelde snelheid... en een reuzevoorsprong op de "buitenlanders", waaronder de geroutineerde Thierry Renault en Bruno Pieraerts, maar ook, en dat was de verrassing, Astrid De Backer.

De strijd om de tweede plaats bleef tot het laatste ogenblik onbeslist, en het was haar handicap (Cirrus, 102) die Astrid nipt naast het podium deed stranden. Een nieuw fris geluid in de Belgische wedstrijdwereld... een opvolgster

voor Geogeo Litt? In elk geval is zij de enige Belgische die aan de 8ste EK voor dames in de Tsjechische Republiek zal deelnemen. Maar daar zal ze met haar Cirrus zonder handicap in de standaardklasse moeten aantreden.

Intussen mag men logischerwijs aannemen dat met de 1993-uitslagen van Saint-Hubert toch zal rekening gehouden worden bij de selectie voor de EK Clubklasse 1994.

Tussen haakjes: Thierry Renault dankt zijn bronzen medaille aan een verandering in het reglement: dit kondigde aan dat er geen grondsignaal zou aangebracht worden, alleen de foto-time zou uitslaggevend zijn. Renaults film vertoonde geen tijdsaanduiding, maar de foto van het toch aangebrachte grondsignaal voor opening van de lijn bewees dat de piloot niet voor de opening was vertrokken!

Voornaamste uitslagen:

1ste proef: 343,5 km De Wachter 59,7 km/h
2de proef: 342,0 km Pieraerts 71,2 km/h
3de proef: 207,0 km Hotton 71,9 km/h

Einduitslag:

01) Emiel De Wachter	Keiheuvel	Libelle	2359,3 ptn
02) Bruno Pieraerts	GLUB	LS1d	2255,5 ptn
03) Thierry Renault	OPPA	LS1d	2241,0 ptn
04) Astrid De Backer	Ardennes	Cirrus	2224,0 ptn
05) Hector Larondelle	GLUB	Cirrus	2077,9 ptn
06) J.-Cl. Hotton	Air Cadets	Cirrus	1918,4 ptn
07) Pierre Sangleir	Namen	ASW 15	1530,5 ptn
08) Manu Severin	GLUB	Libelle	1359,5 ptn
09) Christian Pirson	Namen	Astir III	1354,2 ptn
10) Evrard/Corneillie	Doornik	Libelle	1240,7 ptn
12) Menier			
13) Cassart			
14) Delval			

Gill Van den Broeck

Manu Litt winnaar van de 27ste Ardennenwedstrijd

De meteo was (eens te meer) niet van de partij tijdens de 27ste uitgave van de klassieke Ardennenwedstrijd te Saint-Hubert. Toch werd er een geldige proef gevlogen.

De kunststof toestellen van de open/ren- en standaardklassen moesten Rethel en Thionville ronden - 339 km, een opdracht die door niemand kon volbracht worden. Maar de jongste telg van de Litt-familie, Manu, kon de abonneewinnaar Rainer Tappeser uit Duitsland toch voor blijven. Laatstgenoemde landde weliswaar 2 km verder, maar met een LS4d, terwijl Manu Litt slechts kon beschikken over een zware ASK 21 (handicap 92). Met deze handicap ging de zege dus verdiend naar Manu Litt. In de open/renklasse kon Bernard Delvaux op ASW 20 een flink stuk verder geraken dan de reuzevogel Nimbus 3D van de Zwitser Serge Boretti - zoon, vorige jaren was het steeds papa Louis.

Een cirruslaag belette gunstige thermiek-ontwikkeling, en dat hinderde de hout/doek-toestellen nog meer. Voor zijn allereerste wedstrijd mocht Olivier Brialmont, jonge instructeur van het CNVV, toch in deze klasse starten met zijn ASK 23 (handicap 92). Hij was de enige die de opgegeven driehoek van 176 km met als keerpunten Virton en Sedan kon voltooien, met een gezien de omstandigheden toch nog flinke snelheid van 46 km/h. Ook voor het eerst op een wedstrijd: Marie du Bus de Warnaffe met een Ka8. "Ik doe het nog eens," zei Marie. Na Astrid De Backer dus nog een nieuwkomer van het andere geslacht.

Voornaamste uitslagen (rekening houdend met de handicap):

Open klasse: winnaar Serge Boretti (Zwitserland) op Nimbus 3D, 180 km, 439,44 ptn.

Renklasse: winnaar Bernard Delvaux (Ardennes) op ASW 20, 230 km, 644,68 ptn.

Standaardklasse:

- 1) Manu Litt-Depierreux (CNVV) op ASK 21, 195,5 km, 616,48 ptn
- 2) Rainer Tappeser (Duitsland) op LS4d, 197,5 km, 574,88 ptn
- 3) Patrick Govers/Sangeleer (Keiheuvel) op Twin Astir, 139 km, 438,31 km
- 4) Guy Verhaegen/Dierickx (Ardennes) op Twin Astir, 135 km, 425,70 ptn
- 5) Emiel De Wachter (Keiheuvel) op Libelle, 139 km, 420,78 ptn
- 6) R.Ph. Dawant (CNVV) op LS1d, 96,5 km, 292,12 ptn
- 7) A. Buitenhuys (Ardennes) op LS1f, niet gestart, 0 ptn
José Jaime (Verviers) op Discus T, motor gebruikt, 0 ptn.

Hout/doek-klasse:

- 1) Olivier Brialmont (CNVV) op ASK 23, 45,91 km/h, 336,41 ptn
- 2) Claude Renard/Galand (Ardennes), Blanik, 73 km, 167,44 ptn
- 3) Antoine Gaye (Ardennes) op Ka8, 45 km, 108,65 ptn
- 4) Marie du Bus de Warnaffe (GLUB) op Ka8, 16 km, 38,63 ptn
- 5) Paul Salmon/Robert (Ardennes) op Ka7, 16 km, 35,80 ptn.

Om weer niet samen te vallen met een andere wedstrijd in het zuiden van het land (Temploux) besloot de Aéroclub des Ardennes nu reeds

om de volgende editie - de 28ste - te plannen op 30 april, 1 en 2 mei 1994. Met hoop op een talrijke deelname, OOK van Vlaamse zijde.

Gill Van den Broeck

Zweefvliegwedstrijd op Weelde

Op 26 en 27 juni ging traditiegetrouw de "Handicap der Kempen" door op het vliegveld Weelde. Er kwamen in het totaal 61 piloten aan de start, waarvan iets meer dan de helft noorderburen.

Er werd gevlogen in 4 klassen: Clubklasse, Standaardklasse, Open/renklasse en Motorklasse.

Zaterdag, eerste wedstrijddag, kon er omwille van het slechte weer niet gevlogen worden. Meteoman Pierre Arnauts van de vliegbasis Kleine Brogel was echter zeker van zijn stuk over de positieve verwachtingen voor de volgende dag. Een druk bijgewoonde B.B.Q. liet echter vlug het grijze weer van de voorbije dag vergeten.

Zondag startte zoals beloofd met echt koud front-weer. De cumulussen waren net op tijd en lijnden zich zelfs op in straten. Met een basis van 900 stijgend tot 1100 meter konden alle klassen starten. Een stevige koude wind bedierf voor menige Clubklasser echter wel de pret door een buitenlanding. Toch werden er in deze klasse enkele verbazende prestaties neergezet, meer bepaald door Johan De Block (Beaker) van Keiheuvel die met zijn Ka 6 E het 110 km lange parcours vloog alsof hij in zijn F-16 zat. Ondanks de wind haalde hij een snelheid van 57,33 km/h. Stan Taeymans en zijn navigator Jef Nuydens van de Kempische Aeroclub eindigden zeer verdienstelijk tweede

in hun ASK 13, terwijl Sabine Scheffer van de Gelderse derde werd op ASK 23.

In de Standaardklasse werd de show gestolen door Jef Daems van Keiheuvel met zijn splinter-nieuwe Discus. Hij rondde de proef (191 km) met een snelheid van 73,11 km/h, op de hielen gezeten door Roelof Klunder Nijland van Woensdrecht op Pegase die tweede en Flip Daemen van Eindhoven op Discus die derde werd.

De Open/renklasse kreeg een 208 km opdracht die aan de top volledig gedomineerd werd door de Nederlandse vliegers. Hier eindigde Ton De Bruyne van VGH op DG-600 als winnaar, met een voor dit weer verrassend hoge snelheid van bijna 90 km/h. Hein Romeyn van de ZCR op LS6 kwam als tweede binnen, gevolgd door de combinatie Groenewegen-Broeren eveneens van ZCR op LS3a.

De Motorklasse, voor het eerst ingericht, met een eigen reglement dat "vliegende buitenlandingen" mogelijk maakt, werd gevormd door drie piloten. Geen van hen diende de motor tijdens de vlucht te gebruiken en Paul Van Dingenen van Keiheuvel bewees dat zijn Discus een goede partij was tegen het sierlijke geweld van de Open/renklassers. Hij was de snelste met 84,37 km/h, onmiddellijk gevolgd door Bert De Wijs van Weelde op DG-600 M. Eddy Huybreckx van Keiheuvel werd derde op Ventus CT met 74,53 km/h.

De dag nadien, toen het weerom slecht weer was, besefte iedereen dat we door het oog van de naald gekropen waren. Toch een geslaagde wedstrijd dank zij het veilige en gedisciplineerde vlieggedrag van de deelnemende piloten. Bedankt en tot volgend jaar!

Eddy De Coninck

STANDAARD KLASSE

DATUM: 27 juni 1993 - PROEFAFSTAND 192 km - KEERPUNTEN: Start Ravels - Malden Aero - Nederweert # kanalen

NR.	CLUB	NAAM	TOESTEL	HAND.	WEDS; NR.	KENLET.	AFSTAND KM.	STR. PTN.	SNELHEID KM / UUR	PUNTEN
1	ACK	Daems Jef	Discus CS	104	DJ	OO-ZTU	192	0	73,11	634,62
2	WBAC	Klunder Nijland Roelof	Pegase 101	102	W4	PH 804	192	0	69,01	627,17
3	EAC	Damen Flip	Discus CS	104	FM	PH 961	192	0	68,27	611,58
4	LV	Kimpe Manu	Std Cirrus	102	LT	OO-ZLT	192	0	64,89	607,19
5	ALB	Evens Ken	DG 300	104	ZX	OO-ZZX	192	0	65,85	600,10
6	EAC	Kerkhofs Antoon	LS 4	104	GY	PH 92	192	0	64,02	591,40
7	KNVVL	Brand R. - Kroon J	Std Cirrus	102	S2	PH 494	192	0	61,00	588,31
8	ZCR	Prins R. - Konings M.	LS 7	104	MR	PH 927	192	0	62,78	585,48
9	KAC	Van Den Borne Paul	Jantar ST 3.	102	PS	OO-ZPS	192	0	60,21	584,53
10	KAC	Lenders Danny	DG 300	104	AH	OO-ZDK	192	0	61,09	577,46
11	ALB	Janssens Wil	Cirrus 75	102	66	OO-ZKE	192	0	53,58	552,35
12	NIJAC	Teuling D. - Vermeulen W.	Discus	104	DT	PH 756	192	0	53,04	539,16
13	KFC	Van Autreve Franz	Std. Libelle	100	23	OO - ZRK	192	0	45,08	521,38
14	LUAC	Bovin Stefan	ASW 19	102	70	OO-ZFP	192	80	49,81	454,08
15	KAC.	Geenen Walter	LS 7	104	HE	OO-ZGW	173	0	0,00	362,98
16	DSA	Verspay Sjack	Std Cirrus	102	76	PH 559	182	0	0,00	346,56
17	ACK	Van Doninck Rene	ASW 15	100	BA	OO-ZBA	144	0	0,00	314,22
18	NIJAC	Postema H. - Voeten F.	LS 4	104	NG	PH 888	147	0	0,00	308,43
19	GEZC	Bul Edwin	LS 4	104	E9	PH 936	120	0	0,00	251,78
20	DSA	Van Veen H. - Reitsma T.	Std Cirrus	102	57	PH 486	53	0	0,00	113,38
20	GEZC	V. D. Heyden J. - Van Gils M.	Std Cirrus	102	80	PH 480	53	0	0,00	113,38
22	KAC	Daems Karel	ASW 15	100	PP	OO-ZPP	13	0	0,00	26,37
23	ACK	Van Doninck Dirk	LS1 f	102	ZI	OO-ZZI	0	0	0,00	0,00

OPEN-REN KLASSE

DATUM: 27 juni 1993 - PROEFAFSTAND 208 km - KEERPUNTEN: Start Baarle - Malden Aero - Roermond

NR.	CLUB	NAAM	TOESTEL	HAND.	WEDS. NR.	KENLET.	AFSTAND KM.	STR. PTN.	SNELHEID KM / UUR	PUNTEN
1	VCH	De Bruine Ton	DG 600	110	DG	PH 834	208,1	20	89,87	653,18
2	ZCR	Romeijn H. - Bastiaense R.	LS 6	108	L6	PH 913	208,1	20	83,61	639,86
3	ZCR	Groenewegen H. - Broeren J.	LS 3 A	106	JH	PH 757	208,1	0	70,16	615,85
4	KAC	Van Gael Peter	PIK 20	106	JA	OO-ZJA	208,1	0	66,50	600,50
5	GEZC	Drubbel Tim - Beeke Jeroen	ASW 20	106	WT	PH 803	208,1	0	65,69	597,07
6	GEZC	Jaquet J. - Aalbers P.	LS 3	106	BY	PH 615	208,1	20	69,91	594,80
7	AZM	Van Looy W. - Van Dam K.	Speed Astir	104	69	OO-ZKT	208,1	0	56,64	569,84
8	KAC	Kennes Ad	Mosquito	106	K3	OO-ZZK	208,1	0	59,12	569,53
9	WBAC	Lemmens Johan	Mini Nimbus	106	BU	PH 588	208,1	0	53,32	545,15
10	WBAC	Smit L. - Smit E.	LS 6 17,5m	114	W9	PH 909	208,1	0	62,10	541,19
11	KAC	Wouters Peter	ASW 20	112	71	OO-ZXT	208,1	0	57,29	531,72
12	KAC	Snels Andre	LS 3 - 17	110	CB	OO-ZGK	208,1	44	42,75	438,60
13	EAC	Heesakkers J. - Teunissen - Mar	Janus C	108	WE	PH 719	190	0	0,00	400,65
14	NIJAC	Van Bommel I. - Seyler R.	LS 3	106	NC	PH 577	178	0	0,00	382,43
15	ACK	Bongaers Eric	ASW 20	106	AM	OO-NAM	174	0	0,00	373,83
16	WBAC	Seton Jan	DG 202	110	W7	PH 717	135,08	0	0,00	279,66
17	ZHVC	Muller Jan	PIK 20 D	106	V4	PH 621	87	0	0,00	186,92
18	WBAC	Telkamp Victor	ASW 20 L	106	ZZ	PH 692	75	0	0,00	161,13
19	KNVVL	Van Dillen E. - Kerstens C.	LS 6 C	108	YD	PH 972	0	0	0,00	0,00
19	DAC	Van Der Spiegel Paul	LS 3	106	BO	OO-ZBO	0	0	0,00	0,00

MOTOR KLASSE

DATUM: 27 juni 1993 - PROEFAFSTAND 208 km - KEERPUNTEN: Start Baarle - Malden Aero - Roermond

NR.	CLUB	NAAM	TOESTEL	HAND.	WEDS. NR.	KENLET.	AFSTAND KM.	STR. PTN.	SNELHEID KM / UUR	PUNTEN
1	ACK	Van Dingenen Paul	Discus BT	104	XP	OO-ZXP	208,1	0	84,37	712,02
2	KAC	De Wijs Bert	DG 600 M	112	BE	DKMOG	208,1	0	83,48	654,86
3	ACK	Huybreckx Eddy	Ventus CT	114	YU	OO-ZYU	208,1	0	74,53	581,34
4	GEZC	Van Der Linden Harold	Ventus CM	108	VV	PH 900	0	0	0,00	0,00

CLUB KLASSE

DATUM: 27 juni 1993 - PROEFAFSTAND 110 km - KEERPUNTEN: Meer oprit E10 NR 1 - Den Bosch

NR.	CLUB	NAAM	TOESTEL	HAND.	WEDS. NR.	KENLET.	AFSTAND KM.	STR. PTN.	SNELHEID KM / UUR	PUNTEN
1	ACK	De Block Johan	K 6 E	90	BF	OO-ZBF	110,28	0	57,33	687,78
2	KAC	Taeymans S. - Nuydens Jef	KA 13	82	KS	OO-ZKS	110,28	0	35,63	636,17
3	GEZC	Scheffer Sabine	ASK 23	96	E7	PH 770	110,28	0	48,63	604,14
4	KAC	Lauwers Louis	KA 6 Cr	86	VN	OO-ZVN	110,28	0	34,59	601,19
5	GEZC	Van Der Stelt A. - Houtman E.	ASK 21	96	E4	PH 721	110,28	0	37,20	550,75
6	KAC	De Bakker A. - Verheyen J.	Twin Astr	96	KW	OO-ZKW	110,28	0	34,12	536,35
7	GEZC	Reyers H. - Hoogenstrijd A.	Club Libelle	96	ME	PH 526	72	0	0,00	304,40
8	VCH	De Vries S. - Borsse R.	Twin G103	96	R3	PH 904	69	0	0,00	291,71
9	KAC	Wouters J. - V. Dael D. - V. Den	Puchacz	82	TX	OO-ZTX	18	0	0,00	79,41
10	ALB	Mertens H. - Callewaert G.	Twin Astr II	96	EY	OO-ZEY	18	0	0,00	76,10
11	ZVC	De Wild - Harder G.	ASK 21	96		PH 682	0	0	0,00	0,00
11	KAC	Winthorst Paul	KA 13	82	WU	OO-ZWU	0	0	0,00	0,00
11	ZVC	Van Horses Peter	ASK 23	96	V7	PH 929	0	0	0,00	0,00
11	GEZC	De Haan R. - Bolwerk P.	Twin Astr	96	MB		0	0	0,00	0,00

FOTOWEDSTRIJD ZWEEFVLIEGEN

Mogen we onze amateur-fotografen even herinneren aan deze wedstrijd? Zij is voor alle Ligaleden toegankelijk en loopt tot 1 november 1993, datum waarop alle foto's op het Ligasecretariaat bezorgd moeten zijn. Het volledige reglement verscheen in Ligablad 53. Ter herinnering de voornaamste punten:

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

- formaat: min. 18 x 24 cm, liefst glanzend;
- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn;

- de negatieven moeten altijd opvraagbaar zijn voor publikatie en controle;
- voeg bij de foto's naam, adres, telefoonnummer en club;
- max. vijf foto's per deelnemer;
- er zal slechts één foto per deelnemer voor een prijs in aanmerking komen.

De drie winnende foto's zullen door de Liga bekroond worden met respectievelijk 3000 fr, 2000 fr en 1000 fr.

Veel succes!

Kris Van Dam



Voor een veilige vlucht...



SPORT'S SALES

VERKOOP EN ONDERHOUD
VAN VALSCHERMEN

REPACKS

INSPECTIES EN JAARKEURINGEN

SPORT'S SALES – R. VERVAET

Maalstraat 16 – 8560 Moorsele

Tel. (056) 50 24 02 Fax (056) 50 43 59

VLIEGKAMP TE HIRZENHAIN, DUITSLAND

Dank zij een advertentie die ik vond in het eerste Ligablad van dit jaar, heb ik de gelegenheid gehad om een prachtig vliegekamp mee te maken in het geboorteland van de zweefvlieg-sport, Duitsland. Dit kamp was één van de acht cursussen die ieder jaar van begin mei tot half september ingericht worden door de Duitse "Luftsportjugend". Dit is de organisatie die instaat voor de promotie van het (zweef)vliegen bij de jeugd, en dit door het inrichten van goedkope zweefvlieg cursussen. Dit is mogelijk dank zij een subsidiëring door de Duitse overheid.

De plaats waar deze kampen doorgaan is het "Haus der Luftsportjugend" nabij het dorpje Hirzenhain, gelegen op ca 10 km van Dillenburg (zelf op zo'n 20 km van Siegen). Het kamphuis biedt plaats aan een veertigtal deelnemers. Het maximum aantal voor een cursus is op 32 vastgelegd, wat behoorlijk veel is. Op het kamp dat ik meemaakte (van 29 juni tot 16 juli) waren we amper 9. Onder de deelnemers bevonden zich 1 Italiaan, 1 Fransman, 1 Belg en 6 Duitsers.

Door omstandigheden gaan de vliegactiviteiten niet door op het vliegveld Hirzenhain, maar wel te Bottenhorn, dat op zowat 10 km van Hirzenhain ligt. Het vliegveld van Bottenhorn is een brede gras piste van 900 m lang. Tussen de beide drempels is er een niveaoverschil van 30 m, wat maar één landingsrichting toelaat. Dit is echter van weinig belang, aangezien de overheersende windrichting zodanig is dat normale circuits kunnen gevlogen worden.

De vliegtuigen die door het "Haus der Luftsportjugend" gebruikt worden, zijn de ASK

13 en de ASK 21 voor instructie, en de K 8 en Ka 6 voor solo-vluchten. Alle toestellen zijn prachtig onderhouden en verkeren dus in uitstekende staat. Er zijn 3 ASK 13, 2 K 8, 1 ASK 21 en 1 Ka 6 beschikbaar. De deelnemers worden gelijkmatig over de toestellen verdeeld. In het geval van een gemiddelde bezetting van 20 à 25 personen betekent dit 7 man per lestoestel. Zo kan iedereen een 30 à 40 vluchten maken gedurende het kamp. Ikzelf heb er 52 vluchten kunnen maken, dank zij de geringe bezetting.

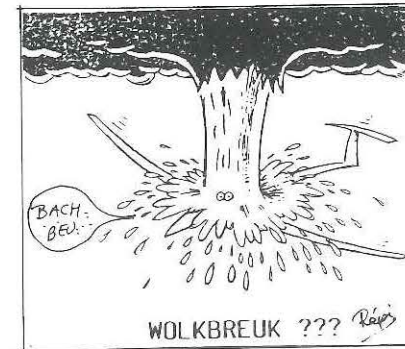
De vliegcondities zijn in deze streek werkelijk uitstekend. Het is een heuvelachtig landschap, waar men nu en dan gebruik kan maken van hellingstijgwind. De thermiek is er eveneens ideaal: pompen van 5 m/s zijn er geen zeldzaamheid. De wolkenbasis ligt er tussen de 2000 en 2500 m. Kortom, zowel voor beginnende als gevorderde zweefvliegers is deze streek een paradijs.

Een dergelijk kamp is zeer leerrijk en iedereen aan te raden. Zowel Duitsers als andere Europeanen kunnen er terecht, maar er wordt wel de voorkeur gegeven aan jeugdige deelnemers. Hier komen wij dan bij het belangrijkste: de prijs. Die is namelijk lager voor personen beneden de 26 jaar dan voor mensen boven die leeftijd. Voor logies, voeding en vliegactiviteiten (dus alles inbegrepen) betaalt iemand beneden de 26 jaar 1375 DM, boven de 26 wordt dit 1695 DM. Voor deze prijs blijft men 16 dagen ter plaatse en vliegt men 12 dagen (in de weekends wordt er niet gevlogen). Er zijn ook cursussen van 11 dagen: deze kosten 1050 DM (voor 26-) of 1320 DM (voor 26+).

Verdere inlichtingen kunnen verkregen worden op het volgende adres:

Haus der Luftsportjugend
Fritz-Stamer-Haus
Hirzenhain

D-35713 ESCHENBURG
DUITSLAND
Tel. 00 49 2770 625
Fax 00 49 2770 476



Bob Everaert

CLUBNIEUWS: "EERSTE SOLO"

Het is vandaag de tiende augustus, een dag zoals geen ander. Een dag ingedoezeld in een zo zalige vakantie. Maar voor twaalf jongeren (en ouderen) is dit opnieuw een dag vol sensatie, verlangen en plezier. Voor hen is het weer een zonnige dag in hun zweefvliegstage.

Maar op deze zomerse dinsdag, jammer genoeg met wat cross-wind, word ik weer een jaartje ouder. Ik ben nu zestien en het wordt hoog tijd voor mijn eerste solo. Het is als een geschenk van de "goden", want juist op deze dag zou ik het eindelijk aandurven. Maar waar blijft het passende weer?

Nou ja, na een hele dag cross hangt de windzak eindelijk goed... en daar gaan "we". Na een goede start hangen we aan het touw dat de volgende vijf minuten "ons" verdere zweef-

vliegelen zou bepalen ("we" en "ons" zijn dus wel mijnheer Blanik en ikzelf).

Iedereen zal nu ongeveer wel weten wat het is en hoe het aanvoelt om niemand naast, onder, boven of voor je te hebben. Hoewel sommigen verlangen naar zo'n suizende stilte, kan ik het toch niet verdragen. Op zo'n moment kun je niet anders dan praten of zingen. En geloof het of niet, ik heb in mijn leven nog nooit zo "goed" gevlogen en gezongen.

Na m'n tweede solo (goed gestart en geland) was iedereen daar al weg. Maar aan de loods aangekomen werd het een doop met ware champagne (N.v.d.r.: merk Aqua Pompa Destillata, verpakking Jeroboam). En... alleen daarom al zou ik opnieuw een eerste solo willen spelen.

Chris Van Quickenborne

CLUB MED ST.-AUBAN

HOE WE ER GERAAKTEN ...

Dat weekend hadden de Franse vrachtwagenchauffeurs besloten om voor de buitenlandse toeristen een hindernissenparcours aan te leggen, enige afleiding tijdens de reis is nooit weg, maar toch. Omdat we dit parcours niet zo zagen zitten reden we via Duitsland en Zwitserland naar Frankrijk. Onderweg in Frankrijk kwamen we nog enkele blokkades tegen, doch mensen uit de omgeving hadden een omleiding voorzien via kleine wegjes en steegjes, waarbij duidelijk geen rekening gehouden was met een aanhangwagen van 10 meter lang. Het scheelde niet veel of Frankrijk was een blokkade rijker, maar dan wel één met een vliegtuig-aanhangwagen. Tegen middernacht waren we genaderd tot op 100 km van ons einddoel. We passeerden in Serres, waar zowaar nog een café open was. Na enkele glazen van de lokale biersoort (= Stella) voelden we ons terug in vorm om de laatste etappe af te leggen. Na 1400 km en 20 uur rijden en nog enig zoeken arriveerden we eindelijk in het opleidingscentrum van St. Auban.

DIE OCHTEND IN ...

(NEEN, NIET IN DE KRANTENWINKEL)

Champignons tieren welig in het vochtige gras, de lucht begint te zinderen onder de eerste zonnestralen, in de verte houden wolken een wedstrijdje luchtkasteel bouwen, een tractor spuit zijn verstikkende rook in mijn gezicht, een superorchidee bengelt gewillig aan de sleepkabel ... dit moet een ochtend in St. Auban zijn.

EEN VLEGDAG ...

De eerste dagen verliepen volgens eenzelfde patroon. In piste zetten van de vliegtuigen in de voormiddag na een korte briefing, 's middags

eten in de plaatselijke Alma, en tegen 13 uur beginnen vliegen om tegen 15 uur al vlug de vliegtuigen in de hangar te duwen teneinde niet drijfmat te worden in een stortbui. Daarna volgde soms een korte les van onze instructeur Daniel Serres over bergvliegen of het gebruik van de flaps. De onweders hadden wel hun positieve kant, want zo was het mogelijk om in alle veiligheid aan de voorrand van een onweder te vliegen en alzo uit te stijgen boven de wolkenbasis. Maar na een aantal dagen met onweders is de lol er wel af.

Deze eerste vluchten gebeurden in dubbel met een Nimbus 3D. Dit vliegtuig bleek helemaal niet moeilijker te vliegen dan andere, enkel het gebruik van de flaps vraagt wat meer aandacht. Deze superorchidee reageert ondanks haar grote spanwijdte nog altijd vrij soepel (soepeler dan een Twin, maar dat is misschien ook een slecht vergelijkingspunt). Al de hellingen lokaal van St. Auban werden afgevlogen, zodat we onszelf het diploma "spécialiste vol local St. Auban" kunnen toekennen.

De volgende dagen werd het minder onweerachtig. Het weer werd er echter niet veel beter op, enkele zeldzame dagen niet te na gesproken. Het werd ons zeer snel duidelijk hoe moeilijk het was om met dit weer uit de kuip van St. Auban weg te raken. In de praktijk raakten meestal enkel de instructeurs weg, maar zij vlogen dan ook met een Nimbus 3D of een ASH 25 met een glijgetal van 60, waardoor ze van op een lagere hoogte konden vertrekken.

Veel gebruikt was de helling van de Vaumuse, die via de Authon en de Auribeau aansluiting geeft op de Blayeul. Vliegend op een twintigtal meter van de rotsen, uitkijkend naar "les feuilles

qui bougent", de indicator bij uitstrek voor een goede hellingstijgwind, werd gepoogd om via deze helling weg te raken uit de vallei. Dit lukte op een paar zeldzame dagen, wat dan resulteerde in één van de enige vluchten naar "Les 3 Evêchés" en het "Lac de Serre-Ponçon". Tijdens deze vlucht lukte het ook om tussen twee wolken in, in een nieuwe thermiekbelt, een paar honderd meter boven de wolkenbasis uit te klimmen.

Een dagje Mistral viel ons ook te beurt. De theorie is dat men eerst aan les Mées (de witte rotsen ten zuiden van St. Auban) poogt voldoende hoogte te winnen om daarna richting Lure te vliegen en alzo in de golf van de Lure te raken. Dat het in de praktijk niet altijd even vlot gaat bewees de vlucht van Stefan. Na 1 uur proberen onder begeleiding van een vloekende instructeur: "Mais merde alors, ça doit marcher ici!", lukte het om in de golf van de Lure te raken en te stijgen tot 4000 meter.

Leuk was ook de vlucht in avondthermie, Stefan in de ASW24 en ik in een LS7. Tegen half acht 's avonds merkten we dat de hele vallei in de nabijheid van St. Auban gaf. Wat volgde was een rustige vlucht langs de vallei van de Durance tot voorbij Oraison, met aan de horizon een ondergaande zon, vervolgens naar Sisteron om dan terug te keren naar St. Auban. Een vlucht van meer dan 80 km op een constante hoogte zonder spiraleren.

TER BESLUIT ...

Een kamp in St. Auban is ideaal om de nieuwste zweefvliegtuigen uit te proberen in comfortabele omstandigheden. Echter had het weer wat beter mogen zijn. Hierdoor was het niet mogelijk om onder begeleiding van een instructeur lange overlandvluchten te maken. Ondanks het niet zo beste weer hadden we elk 40 à 50 uur gevlogen op 2 weken tijd. Voor herhaling vatbaar? Misschien wel.

(overgenomen uit LUAC Info)

L.L.

ZWEEFVLIEGEN IN BELGIË VOOR WO II (VERVOLG)

Op 27 januari 1935 vestigde Mutsaerts op het scholingstoestel Kassel 12 te Frasne-lez-Couvin een nieuw duurrecord: hij vloog 2 u. 34 min. Op dit terrein werden in dat jaar ook enkele C-brevetten behaald, o.a. door de veertienjarige André Cartigny. Op 17 april 1936 bracht een andere jonge piloot, Louis de San, op zijn Professor "Reine Astrid", het record op 3 u. 2 min. langs de duinen van De Panne. Tijdens deze vlucht bereikte de San, dank zij het doeltreffend gebruik van thermiek, een hoogte van 80 m boven de 30 m hoge duinen, dus hoger dan mogelijk was met zuiver hellingvliegen. Hier volgt het relaas van de San:

"Terwijl de Belgische zweefvliegbeveging terugliep, omdat aangepaste terreinen te ver van

de steden lagen, had de club "L'Arian" met zijn raadsman kolonel Massaux bewezen dat het mogelijk was langs de kust te zweven. De badplaatsen zijn langs de weg of per spoor goed te bereiken, en dat bevordert wezenlijk de zweefvliegactiviteiten. Drie jaar lang hadden wij de zweefvliegmogelijkheden van De Panne systematisch bestudeerd. In 1934 ging ik daar met mijn oude vriend François de Sauvage kamperen. Wij bezaten een SABCA "Côte d'Or" met speciale romp, en een onvermoeibare kleine FIAT 6pk. Zo konden wij in autosleep 150 m hoogte bereiken. Wij hadden de fantastische voordelen van de autosleep aan het strand, vooral voor beginners, onmiddellijk ingezien.

De volgende zomer kwamen wij met enkele nieuwelingen terug, en deze maakten hier in enkele dagen tijd evenveel vorderingen als anderen in één jaar met de gewone scholingsmethode. Het vlakke terrein en de systematische opbouw van de scholing gaven aan de leerlingen onmiddellijk vertrouwen, een doorslaggevende factor in de vliegerij. Wij sleepten ze aan de grond met een 30-m kabel over ongeveer 1 km, dan versnelden wij een beetje, zodat zij zacht opstegen en de draagkracht van de kist konden voelen. Daarbij bevond de leerling zich binnen het stembereik van de instructeur, die op de wagen stond.

De Sauvage en ik hadden reeds enkele pogingen tot langere vluchten gedaan, maar wij konden jammer genoeg niet in de lucht blijven. Wij waren nochtans overtuigd dat men met een goed vliegtuig hier mooie prestaties kon leveren.

Uiteindelijk kwamen wij een derde maal naar De Panne, met drie vliegtuigen: de Kassel-12 van de club, een omgebouwde Prülfling die ik samen met de Sauvage bezat, en mijn Professor. Mijn "Reine Astrid" werd op Paasmaandag gemonteerd en door majoor Damblon ingevlogen. Dezelfde dag nog maakten de Sauvage en ik vluchten van 7, 10 en 12 minuten.

Op vrijdag waaide eindelijk een zeewind van 10 à 15 m/s die mij toeliet mijn plannen uit te voeren. Maar tevergeefs vroeg ik mijn kameraden mij de lucht in te helpen. De meesten beweerden dat het storm was en wilden mij niet helpen bij een zelfmoordpoging. Ik kon ze maar niet overtuigen. Omstreeks 16 uur zwichtten zij eindelijk voor mijn argumenten en vergezelden zij mij naar de duinen. Met zijwind liet ik mij door de wagen opslepen. De start verliep eerder moeizaam: pas was ik van de grond of de zijwind vatte mij en dwong mij onmiddellijk los te koppelen. In het begin van de vlucht kruiste

ik loodrecht boven de duinenrij, vertrouwend op mijn boekenwijsheid, in de hoop zo de sterkste stijgwind te vinden. De vlucht was lastig, ik werd sterk heen en weer geworpen, en het lukte mij niet een hoogte van 30 m te overschrijden.

Ik merkte echter dat ik tijdens de bochten, die ik gezien de spanwijdte van mijn toestel zeer breed moest nemen, iets steeg en dan terugviel, wanneer ik naar de duinen terugkwam. Dit verschijnsel was slechts door de sterke stijgwind voor de duinen te verklaren. Na enkele pogingen stelde ik vast, dat bij een wind van 15 m/s het optimum 20 à 30 m aan de loefzijde van de duinen lag, en weldra kon ik een hoogte van 70 à 80 m bereiken. De laatste twee uren verliepen zonder problemen.

Rond 19 u. 30 stelde ik vast dat de veiligheidsriemen beschadigd waren. Ik had me immers herhaaldelijk uit de zitting voelen loskomen. Omdat ik vreesde uit de machine geslingerd te worden, en bijna niets meer zag, besloot ik te landen. Dat was echter niet zo eenvoudig: het was namelijk onmogelijk naar beneden te komen. Boven de kleine, 4 à 5 m hoge duinen, behield ik nog steeds 30 m hoogte. De vloed was daarenboven opgekomen, en er restte mij slechts een zeer kort stuk strand om te landen. Daar mijn vliegtuig een zeer goede glijhoek had, moest ik ongeveer 100 m over de zee vliegen om uit de stijgwind te komen, en dan rakelings over de golven terugvliegen, even optrekken en plots in de wind draaien, zoals de meeuwen. Dit slaagde zonder problemen, en ik landde enkele meter van het water, bij volledige duisternis, op het strand. Ik bleef in mijn toestel zitten, uit vrees dat het vanzelf zou wegvliegen indien ik uitstapte. Mijn vrienden kwamen aangerend, en meldten mij dat ik met 3 u. 2 min. Belgische recordhouder geworden was."

(wordt vervolgd)

SPECIALE AANBIEDING SZD-55-1

Het zweefvliegtuig dat zijn wereldklasse al heeft bewezen

In samenwerking met Vliegwerk Holland hebben wij optie genomen op de levering van 5 zweefvliegtuigen SZD-55-1.

Daarom kunnen wij U deze toestellen aanbieden met een zeer aantrekkelijke korting van 10%

Prijs SZD-55-1 met neushaak		usd	36.300,-
Snelheidsmeter/stallwarning	Iun-1107		800,-
Hoogtemeter	WS-12S		230,-
Variometer	WRS-5d		250,-
Kompensatiedoos	KWEC-2		35,-
kompas	BS-1		114,-
Totaal		usd	37.729,-
Korting 10 %		usd	3.773,-
		usd	33.956,-
Met gewone snelheidsmeter PR-400S		usd	600,-
Af fabriek Bielsko Biala (Polen)		usd	33.356,-

Nog twee toestellen beschikbaar.

Bestelling t/m december 1993

Leveringen : eind 1993, begin 1994

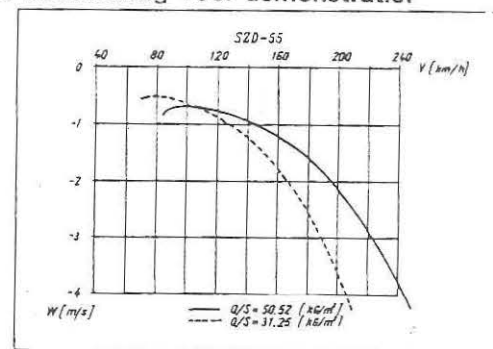
Betaling : 25 % bij het plaatsen van de order.

75 % bij levering.

C.A.S. heeft een SZD-55-1 ter beschikking voor demonstratie.

TECHNICAL DATA

Wing span	15 m
Length overall	6.85 m
Height overall	1.47 m
Wing area	9.6 m ²
Aspect ratio	23.4
Empty weight	210 kg
Maximum weight including water ballast	500 kg
Design performance at	
wing loading:	31.25 kg/m ² 50.5 kg/m ²
Gliding ratio	43.0 44.1
at speed	88.4 km/h 119.4 km/h
Minimum rate of descent	0.54 m/s 0.68 m/s
at speed	79.4 km/h 100.4 km/h
Minimum airspeed	66 km/h 84 km/h
Never-exceed speed	250 km/h
g limits	+5.3/-2.65



C. A. S.



Cor Air-Service
P.Z.L. - vertegenwoordiging België
Watervlietaeweg 1
4515 SC IJZENDIJKE (Nederland)
Tel.: 01178-1508/ 01150-12734
Fax: 01150-85907

VEILIGHEID

Kleine oorzaken hebben soms zware gevolgen; dat er geen noodlottige afloop volgt, is vaak louter toeval. Dat moesten drie zweefvliegers onlangs ondervinden bij een routine-onderhoud aan een zweefvliegtuig.

Bij het binnenrijden van het toestel was opgevallen dat een kogellager van het hoofd wiel beschadigd was en klemde rond de as. Dus het wiel uitgebouwd, gedemonteerd, lagers vervangen, wiel opnieuw gemonteerd, band opgeblazen. Toen het wiel moest ingebouwd worden, stelde men vast dat het buisje, dat binnen de velg tussen de lagers rond de as past, vergeten was.

Met enig vloeken werd begonnen aan een tweede demontage van de velg. Twee bouten waren los, maar toen men aan de derde begon, ging de velg vanzelf een beetje open... Alarm! Vergeten de druk van de band af te laten! Nauwelijks was er een pin gegrepen om het ventiel open te drukken, of met een luide knal vloog de velg uiteen! De bovenliggende helft scheerde rakelings langs de hoofden van de drie vliegers, ketste tegen het dak en kwam verder in de loods neer.

Gelukkig werd niemand echt gewond, maar één van de drie liep toch een blauw oog op toen de velg of de band zijn bril wegdrakte, een andere liep een snijwonde op toen een scherfje hem precies tussen beide brillenglazen net boven de neus trof.

Het onderzoek van de velg wees uit dat niet de laatste bout het begeven had, maar dat een stuk van de velg, inclusief de verzonken zitplaats van de bout, afgebroken was.

Wellicht denk je nu: zo'n domkoppen! Mij gebeurt dat nooit! Wedden? Wie denk er bewust aan het feit dat een velg uit gegoten aluminium zomaar begeeft onder een bescheiden druk van 2,5 atmosfeer? Na het gebeuren hoor je dan wel vertellen over dergelijke ongevallen bij bandenmontage-firma's! In de hoop aan anderen dezelfde onaangename ervaring te besparen, hebben de drie besloten er toch even over te berichten in het Ligablad.

Heb je zelf dergelijke veiligheidsstips, neem dan even de pen ter hand en stuur ons een berichtje! Vrees de spot der anderen niet, want wie nooit gezondigd heeft... is waarschijnlijk ook nooit actief geweest!

VEILIGHEID: DE L'HOTELLIER-SNELKOPPELINGEN

Hoewel de meeste nieuwe zweefvliegtuigen beschikken over automatische roeraan-sluitingen, moet het merendeel van de bestaande vloot het stellen met manuele koppe-

lingen. In de meeste gevallen (kunststof-toestellen van Duits, Frans, Engels... fabri-kaat) betekent dit l'Hotellier-snelkoppelingen.

Tot voor kort was het voornaamste probleem dat de aansluiting af en toe vergeten werd, met vaak noodlottige gevolgen indien de pre-flight checks verzuimd werden. Naarmate de toestellen ouder werden, traden echter ook slijtage-verschijnselen op. Tijdens de laatste jaren gebeurden dan ook een aantal ongevallen ten gevolge van onvolledig gesloten koppelingen, uitgesleten kogels of gebroken sluitveren.

Onlangs besloot de Duitse LBA tot het uitvaardigen van de technische nota LTA 93-001. Hierdoor werd het borgen van de l'Hotellier-koppeling (borgpen in het controle-gaatje) verplicht. Ondertussen werd deze maatregel wereldwijd aanbevolen.

Jammer genoeg zijn de koppelingen vaak heel slecht toegankelijk; in sommige gevallen is het aanbrengen van een borgpen nagenoeg onmogelijk. Verschillende ondernemingen hebben dan ook systemen ontworpen om de taak van de zweefvlieger te vereenvoudigen.

Zo heeft de bekende zweefvlieger Klaus Wedekind een automatisch borgsysteem ont-

wikkeld, dat de keilvormige schuif blokkeert en zowel het onvolledig inhaken als het opengaan bij falen van de sluitveer onmogelijk maakt. Het systeem, dat past op rechte en geknikte koppelingen, is reeds door de LBA goedgekeurd, maar wacht noch op het groene licht van de zweefvliegconstructeurs (Dipl.-Ing. Klaus Wedekind, Am Südhang 56, D-5242 Kichen-Herkersdorf, Duitsland).

Bij Rolladen-Schneider stelt men voor de types LS1 en LS3 een plastic borgingshuls voor. Deze moet manueel over de aansluiting geschoven worden en blokkeert de kogel in het gewricht. Het systeem is slechts bruikbaar bij rechte koppelingen. Het is echter zeer eenvoudig met één hand te gebruiken (Rolladen-Schneider Segelflugzeugbau, Mühlstrasse 10, Postfach 1130, D-6073 Egelsbach, Duitsland).

Voor informatie over de l'Hotellier-koppeling zelf, haar onderhoud en haar slijtagenormen kan men terecht bij de fabrikant, S.A. Louis L'Hotellier, 93 avenue Charles de Gaulle, F-92270 Bois-Colombes, Frankrijk. Tel. (1)42 42 13 94, fax (1)47 60 07 07.

KIWIGLIDE 94

Onder deze naam gaat de traditionele "algemene repetitie" voor de volgende Wereldkampioenschappen door. Die oefenwedstrijd wordt zoals gewoonlijk één jaar voor de eigenlijke kampioenschappen gehouden om de organisatoren toe te laten hun werkwijze te testen. Anderzijds kunnen de vliegers het wedstrijd-gebied en de plaatselijke meteo leren kennen.

Kiwiglide zal plaats vinden van 2 tot 5 januari 1994 te Omarama (Nieuw-Zeeland). De GPS met data-recorder zal experimenteel gebruikt worden, en de piloten zullen ter plaatse een uitrusting kunnen huren.

SPORTCOMMISSIE 14.06.'93

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

a. Theoretische proeven

BÖHRER Evert
BROKKEN Wilhelmus
CASTELEYN Jos
CLAESSEN Roger
CORNELISSEN Geert
COUSSEE Chris
DE BOCK Michiel
DECORTE Marc
DEPREZ Leen
DEMOOR Kris
DENOULET Gilbert
DESAIR Greet
DESAIR Jozef
DE VRIENDT Jurgen
DUCHATEAU Johan
KÖPPEN Theo
LEYS Guido
LOOS Walter
LUYCKX Karina
MONTEN Jan
MOUS David
NIEMAN Jasmine
PARDOEL Leonardus
REBRY Lieven
RUBENS Sara
SIERSACK Lydia
SLEGGERS Johan
TEBRUNSVELT Frans
THIELEMANS Jeff
THUY John
VALKENBORGH Yvo
VANDEBROECK Patrick
VANDEN BOER Paul
VAN DEN EYNDE Tom
VANDER EECKEN Christophe

VAN DER MEERSCHE Bart
VAN DER VEKEN Stefaan
VAN DUN Jan
VAN EECKE Filip
VAN EYNDE Marc
VANHAMME Alexandra
VANOPPEN Jan
VAN ORSHAEGEN Jan
VAN ROSSEN Liesbet
VERMANDER Luc
VINCK Terry
VLAEMINCK Fernand
VLIEGEN Christiane

b. Vergunning zweefvliegpiloot

BOYEN Etienne
DE LEEUW Thomas
DE REYS Eddy
KNEUTS Peter
KÖPPEN Theo
LAUWEREYS Steven
LECLERCQ Jean
LOMAN Pieter
PATTIJN Frederic
ROSSCHAERT Luk
VAN DAELE Jozef
VANDEWALLE Karel
VAN DOMMELEN Karl
VAN GOETHEM Eric
VAN HESPEL Alain
VANROBAYS Jan
WOUTERS Paul
WUYTS Geert

c. Bevoegdverklaring passagier

AERTS André
BEYLS Nico
DAS Albert

DE KEERSMAECKER Bart
DE PRET Yves
DE REYS Eddy
EVENS Mathieu
JAMBON Peter
JEANDARME Erik
MATTHYSSEN Michael
MOONS Rudolf
SAMPERMANS Leo
SANGELEER Frank
STEENSELS Rina
VAN CAPPEL Christiaan
VAN HIMBEECK Carl

d. Theoretisch examen hulpinstructeur

DE MAEGT Michael
PEETERS Jan
PEETERS Steven
WAEGEMANS Didier

e. Bevoegdverklaring hulpinstructeur

BREUGELMANS Liesbeth
JANSSENS Wilfried
PEETERS Steven
VAN BAELEN Kris
VANDEWALLE Walter

f. Bevoegdverklaring instructeur

HUIZENGA Koenraad
ULENAERS Peter

FAI PRESTATIES

ZILVEREN KENTEKEN

a. Hoogte

BALLET Berthold
BOYEN Etienne
CLAES Wim
CONINX Gerardina

EMBRECHTS Marc
MEERTS Filip
VAN ROBAYS Jan
VAN CAPPEL Christiaan
VAN DOORSSELAERE Rudy

b. Afstand

BALLET Berthold
BEYLS Nico
BRASPENNING Louis
DEMEESTER Freddy
GEENEN Tom
KOPPEN Paulus
LAUWERS Guy
MEERTS Filip
STEENSELS Rina
VOETS Leon

c. Duur

BOSMANS Robert

d. Bekomen het zilveren kenteken

BRASPENNING Louis
DEMEESTER Freddy
GEENEN Tom
LAUWERS Guy
MEERTS Filip
VOETS Leon

BELGISCH RECORD

HEEN EN TERUG AFSTAND

BOURGARD Paul, 01.02.1993, Tocumwal,
Australië, 832,72 km

NIEUWE SPORTCOMMISSARISSEN

BAYENS Tim
BOVIN Stefan
DAEMS Jef
DE KEERSMAECKER Bart

DEKONINCK Jozef
HUIZENGA Koen
JANSSENS Guido
JANSSENS Paul
JENNEN Rik
LAMMERANT Luc
LATOIR Jean-Pierre
LORANGE Jean-Marie
MASSOZ Michel
MATERNE Burt
MOSSAY Pierre

REYNDERS Wim
SAS Jan
RUYMEN André
RUYMEN Marc
RUYMEN Yves
TAEYMANS Constant
TIMMERMAN Vital
VAN DAM Kris
VAN DONINCK Dirk
VAN EECKHOUT Tony
VANDER VEKEN Stéphane

FOTOCONTROLE

De nieuwe Sportcode heeft wat betreft fotocontrole enkele veranderingen ondergaan in de uitgave 1992. Om problemen bij de homologatie van brevet- en recordvluchten te vermijden, is het goed het volgende te weten:

Alle foto's van een vlucht moeten voorkomen op een ongeknipte negatiefstrook. Het zal bewezen zijn dat de foto's genomen werden door de vlieger of zijn passagier tijdens de vlucht in kwestie en dat de keerpuntfoto's genomen werden tussen het laatste tijdstip voor de start en de eindtijd. Onzichtbaarheid van het keerpunt omwille van de vleugel, een ander vliegtuig of een wolk zal geen ongeldigheid van het bewijsmateriaal meebrengen, voor zover de foto herkenningspunten op de grond vertoont die duidelijk uitwijzen dat het keerpunt correct gekiekt werd vanuit de reglementaire fotosector.

Volgorde van de foto's:

1) met een gewone camera:

a) de vluchtverklaring (voor brevetten en

records) of het officiële startbord (voor competities);
b) indien toegepast, het verplaatste vertrekpunt (voor brevetten en records) of het vertrekpunt (voor competities);
c) indien toegepast, de keerpunten;
d) indien toegepast, het verplaatste finishpunt;
e) de vluchtverklaring, het startbord, of de zwever in het landingsveld met omgeving en kenletters.

2) met een foto-time camera:

a) de synchronisatiefoto('s) voor de vlucht;
b) het officiële startbord;
c) het vertrekpunt;
d) de keerpunten;
e) indien toegepast, het verplaatste finishpunt;
f) de zwever op het landingsveld met omgeving en kenletters;
g) de synchronisatiefoto('s) na de vlucht.

De foto-time camera moet voor de vlucht door een sportcommissaris zodanig verzegeld worden dat de film niet kan weggenom-

men worden en dat het instelsysteem van de tijdsaanduiding niet toegankelijk is.

Montage in de cockpit: **de camera moet vast in de cockpit gemonteerd zijn**, op zulke wijze dat de vleugeltip op elke foto zichtbaar is. De lens moet op minder dan 25 mm van het perspex staan, opdat de controlestreep (zie hieronder) zichtbaar zou zijn.

Voor de start: **net voor de start zal een sportcommissaris op de buitenkant van het perspex een willekeurige streep trekken voor de lens, en dan de vluchtverklaring presenteren zodat de vlieger ze kan fotograferen met de reeds gemonteerde camera.**

Na de landing: na de landing zal een sportcommissaris de film overnemen en instaan voor de ontwikkeling en het niet knippen van het negatief. Bij het ontwikkelen in een automatische machine moet de sportcommissaris er bijzonder over waken dat de film niet geknipt wordt.

Verzegeling van de camera: **indien dezelfde sportcommissaris de controle uitoefent op de foto's voor de vlucht en op de ontwikkeling van de film, moet de camera niet verzegeld worden, tenzij voor recordvluchten**, waarbij het fototoestel aan de houder moet verzegeld worden.

Kampioenschappen: bijzondere eisen mogen gesteld worden tijdens kampioenschappen en zullen voorzien zijn in het lokale reglement.

Bewijs van ronding van keerpunten: het keerpunt is gerond wanneer kan bewezen worden dat het zweefvliegtuig binnen de voorziene

observatie-sector was.

Dit bewijs kan zijn:

- rechtstreekse observatie door een sportcommissaris aan de grond op het keerpunt;
- foto van het keerpunt uit de voorziene sector en overeenkomstig de voorziene procedure;
- bijzondere apparatuur die specifiek goedgekeurd is door de IGC.**

Fotosector voor keerpuntfoto's:

de fotosector is een kwadrant (90°-sector) op de grond met de punt op het keerpunt en symmetrisch georiënteerd ten opzichte van en weg van de twee benen die samenkomen op het keerpunt.

Fotosector voor verplaatste vertrek- en finishpunten:

de fotosector is een kwadrant op de grond met de punt op het vertrek-of finishpunt, symmetrisch georiënteerd ten opzichte van en weg van het been dat begint resp. eindigt op dat punt.

Rechtstreekse observatie vanaf de grond:

de zwever moet door de sportcommissaris eenduidig identificeerbaar zijn. Vergroting en volgsystemen mogen gebruikt worden. Een hoogtebeperking op 1000 m en een afstand van max. 2 km werden praktisch bevonden, maar het essentiële is dat het zweefvliegtuig geïdentificeerd wordt.

(Referenties: Sporting Code Section 3, 1.7, 2.6, 2.7)

MEDEDELINGEN EN SERVICE

Te koop:

LS1-d OO-ZMY, volledig geïnstrumenteerd, met 720 kanalen radio en Pfeiffer aanhangwagen. Te bevragen: Luc Van Camp, (014)21 43 10; Eddy De Coninck (015)20 10 58.

Te koop:

ASW 19b 1980, 115 starts, ongev. 220 h gevlogen, voll. geïnstrumenteerd, 720 kan. + parachute Security + gesloten aanhangwagen. Tel. (016)63 42 75.

Te koop:

Ka6 CR in uitstekende staat, voll. geïnstrumenteerd + SB7, neus- en lierhaak + parachute. Verstevigde vleugels W.K. Gesloten aanh. (huif). Prijs 350 000 BEF. Tel. (089)46 38 82.

Gezocht:

linkervleugel van 15 M Spatz of 15M Spatz. Tel. (016)22 53 21 of 23 43 27 na 18 uur.

Te koop:

DG-300, van sept.1990; Slechts 130 u.gevlogen; In zeer goede staat; Gekleurde canopy; Waterballast; LX1000 vario; Becker radio; Barograaf; COBRA-trailer; Prijs £ 30.000,-; Tel. Engeland (0)392 / 461466.

Te koop:

Aanhangwegen voor 15 m. toestel met PVG-NR. / Keuring. Prijs o.t.k. LVZC-Secr. Tel. 03/322.16.01. Fax 03/366.24.06.

Te koop:

Fauvel AV-36 H. OO-ZXB, met geldig BVL. Dit was ooit het eerste toestel van de zweefvliegvereniging "MEEUW" te Deurne. Voor zover bekend het nog enige vliegende H-model (verlengde vleugel). Daardoor zeer uniek. Het toestel verkeerd in zeer goede konditie (volledig gerestaureerd tussen 1986 en 1991). Inclusief open trailer en standaard instrumenten.

Inlichtingen Nederland 01646-13529.

aerokurier

Die grosse deutsche Luftfahrtzeitschrift

Een abonnement op dit dikke luchtvaartblad, met veel informatie over de zweefvliegsport, kost momenteel **2300 Bfr.** (12 nummers).

Opgeven bij: AEROPRESS

P. Stockmanslaan 53
5652 RB Eindhoven (NL)
Tel.: (0)40-512484
Fax: (0)4998-73920

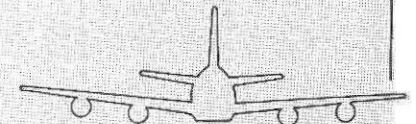
Ook advertenties voor AEROKURIER kunt u via AEROPRESS opgeven. Duitse (zweef)vliegboeken? Vraag prospectus bij AEROPRESS.

Verzekeren op "hoog" niveau.

Aviabel verzekert niet alleen luchtvaartuigen en satellieten maar ook bedrijfsmanagers, hoge kaderleden, vrije beroepen, journalisten... tegen ongevallen tijdens hun reis of verblijf in het buitenland zelfs tot in onrustige of oorlogsgebieden toe.



Aviabel keert zeer hoge kapitalen uit bij overlijden of invaliditeit.



AVIABEL, de luchtvaartverzekeraar

AVIABEL

Brugmanlaan 10 - 1060 Brussel

Tel.: 02/349.12.11 - Fax: 02/349.12.90



Het E.A.T. - TEAM
wenst U veel zweefgenot !

N.V. **EAT**
A DHL COMPANY

(EUROPEAN AIR TRANSPORT)
een dochteronderneming van **DHL WORLDWIDE**

Luchthaven Brussel Nationaal
Loods 4 - 5
B-1930 ZAVENTEM

Tel. : 02/718 14 14
Fax : 02/718 15 55
Telex: 23818 eat b