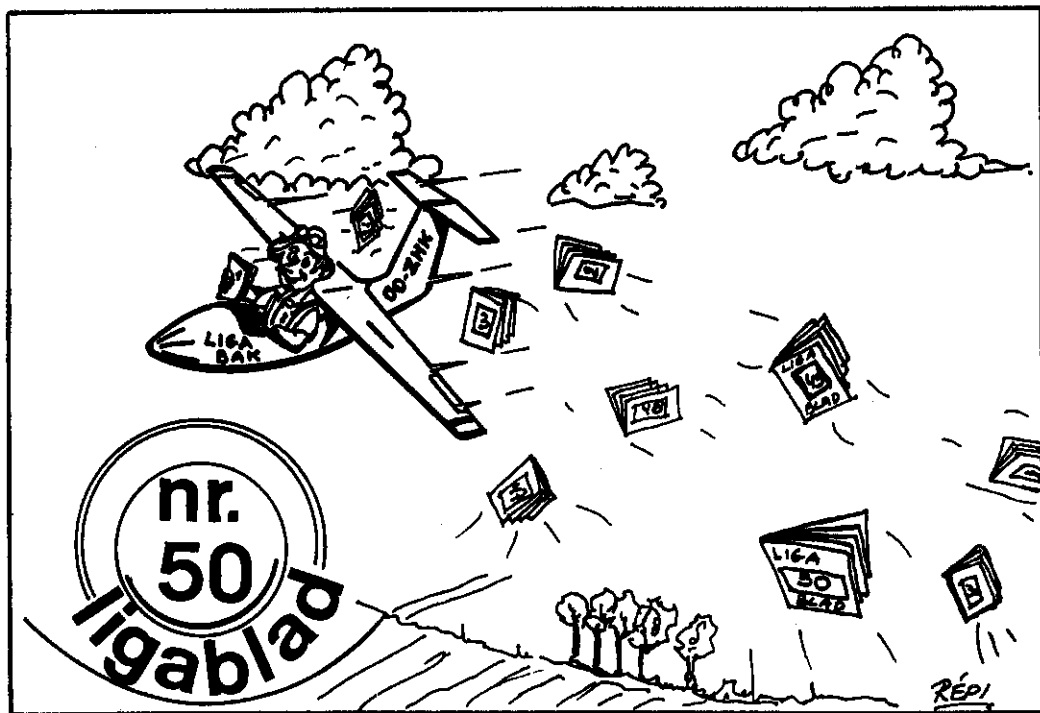


# ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de  
**liga van vlaamse zweefvliegclubs**  
vereniging zonder winstoogmerk

12de jaargang - nummer 50  
april - mei - juni 1992

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

kantoor van afgifte Gent X

# ligablade

Driemaandelijkse tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur  
BLOSO-erkenningsnummer 08.01

## HOOFDREDACTIE EN REDACTIEADRES:

Piet STINCKENS  
Anjerstraat 18, 3960 Bree, tel.: (011) 46 34 05  
vanaf 1 juli 1992 - (089) 46 34 05

## REDACTIETEAM:

Ary CEELLEN  
tel.: 00 31 (40) 51 24 84  
René PAREDIS  
tel.: (011) 85 71 33 - 1 juli '92 - (089) 85 71 33  
Peter MENTENS  
tel.: (011) 73 34 17  
Pedro BOON (fotograaf)  
tel.: (03) 449 90 36

## ABONNEMENTEN:

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

## ADVERTENTIETARIEVEN:

Gelieve contact te nemen met het secretariaat.

## SECRETARIAAT:

George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne  
Tel.: (03) 322 16 04

## BETALINGEN:

Op bankrekeningnummer 068-2033341-54  
op naam van v.z.w. Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

## VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

L. Braet  
Hemelrijkstraat 45, 9051 Gent, tel.: (091) 22 83 97  
kantoor van afgifte: Gent X

12de jaargang - nummer 50  
april - mei - juni 1992

## INHOUD

Redactioneel	2
Meteo	3
Wedstrijd St. Hubert	6
Wedstrijd Kortrijk	7
T.M.A. Lille	13
Franz en het zweefvliegen	15
Het hoekje van de boekenvreter	16
ZweefvliegvARYa	19
De vliegende Ford V6	20
De bekendste Zweefvliegtuigtypes in Vlaanderen	22
Sportcommissie	24
De pedagogische waarde van de Zweefvliegsport	25
Buitenlanden	27
International Gliding Commission	29
In Memoriam	31
Mededelingen en Service	31

## AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE:

F. Couckuyt - P. Mullaert - S. Vander Veken  
S. Vlieghe - M. Aerts - P. Pauwels - F. Demeulenaere

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 augustus 1992 op het redactieadres.

---

# REDACTIONEEL

---

Pas klinken er hoge juichkreten uit duizenden zweefvliegerskelen om de bijde tijdingen in verband met de nieuwe indeling van het luchtruim, dat aan nieuwe internationale regels onderworpen wordt en aldus in grote mate tegemoet komt aan de sportvliegerij, of daar steken nieuwe donderwolken de koppen op aan de horizon van de zweefvliegerij der lage landen om deze een nieuwe opdoffer te geven. Donderwolken in de vorm van boze (slimme) boeren die snode "buitenlanders" mores willen leren door hen schadeëisen onder de neus te duwen die elk normaal denkende bovenkamer tilt doet slaan. Het is godgeklaagd hoe boeren-landbouwers-groentetelers of weet-ik-veel zweefvliegers-buitenlanders willen en kunnen uitschudden. Lees in dit blad weer het verhaal van de boer van 25.000 gulden.

Alsof plotsklaps iedereen zich zomaar expert kan noemen en schadeloosstelling kan eisen. Op basis van welke gegevens? Wij die dachten in een beschaafde wereld te leven waar verzekeringsexperts en verzekeringsmaatschappijen bevoegd en bekwaam geacht

worden om bepaalde schadevaststellingen te doen om dan de écht geleden schade te vergoeden. Helaas, ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat linke boeren tijdens de weekends thuis, buiten op het erf de einder afspeuren naar "roekeloze waaghalzen" die alsjeblijft toch maar de goedheid zouden willen hebben op hun land te landen. Met boerewerk verdien je immers geen 25.000 gulden per dag. Wie weet, met een beetje geluk wordt het een 100.000 gulden-weekend voor die boer.

Het wordt de hoogste tijd dat wij ons tegen dergelijke onzin gaan wapenen en ons niet alleen gaan bevragen wat onze plichten zijn maar ook welke rechten wij kunnen doen gelden.

Misschien dat onze Liga-vertegenwoordigers in dat verband binnen afzienbare tijd uitsluitel zouden kunnen geven. Ruggespraak met de verzekeringsmaatschappijen moet in de naaste toekomst zeker een uitkomst gaan bieden. Voorlopig afwachten dus en de ophaalploegen wat versterken. Misschien dat dit laatste ook al wat meer gewicht in de schaal legt?

Piet.

*Mijn levenlang bevond ik mij in de kring der wijzen  
en ik vond niet beters voor een mens dan zwijgen.  
Niet het leren is het voornaamste,  
maar het doen.*

*Joods gezegde*

---

# METEO

---

## AKTUELE WEERINFORMATIE: ATIS en VOLMET

Is het vandaag vliegbaar, of niet? Een vraag die zweefvliegpiloten zich maar al te vaak stellen. Om te weten welk weer het is, en hoe het gaat evolueren, zijn er vele mogelijkheden:

Het weerbericht op radio en televisie is interessant maar eigenlijk niet specifiek genoeg voor onze noden. En je moet op het juiste moment thuis zijn natuurlijk.

Voor wie een teletekstdecoder in zijn TV heeft zitten gaan er een hele waaier van nieuwe mogelijkheden open. Niet alleen krijg je een heel gedetailleerd overzicht van de weersituatie en de voorspellingen op korte en lange termijn, er is ook nog specifieke informatie voor de vliegerij. Zo vind je op NOS teletekst pagina 707 een zeer uitgebreid luchtvaartweerbericht met alles erop en eraan. Zelfs de termieksterkte wordt voorspeld. Het gewone weerbericht vind je op BRT vanaf pagina 302 en op NOS vanaf pagina 702.

Voor nog meer gedetailleerde informatie kan je natuurlijk steeds de meteo zelf bellen, bv. in Brussel op nr. 02/722.43.58.

Het is echter ook mogelijk om in vlucht, en op bepaalde plaatsen ook op de grond, naar een luchtvaartweerbericht te luisteren. Vele grote luchthavens hebben immers een ATIS wat staat voor "automatic terminal information system".

Dit is een soort sprekende klok die je continu herhaalt welke piste er in gebruik is en welk weer er op dat moment heerst op de luchthaven. Wanneer je als vlieger naar een ATIS luistert, krijg je een reeks woorden en getallen te horen waar je in het begin geen touw aan kan vastknopen.

In Zwartberg kan je bijvoorbeeld de ATIS van Beek (Maastricht) ontvangen op frekwentie 124.575 en dan hoor je bv. het volgende:

This is Maastricht information mike (1), main runway two two (2), transition level five zero (3), wind one eight zero degrees one five knots (4), visibility nine kilometers (5), recent rain (6), cloud base four octa's three thousand feet, eight octa's six thousand feet (7), temperature eight, dewpoint six (8), QNH one zero one eight (9), no sig.

Een beetje uitleg om dit allemaal wat lichter verteerbaar te maken:

(1) Aan de opeenvolgende berichten wordt een letter van het alfabet toegekend, hier de M (Mike). Indien het bericht verandert zal het dus de letter N (November) meekrijgen. Op deze manier kan je zeer snel checken of de informatie die je tevoren gehoord hebt nog aktueel is.

(2) Start en landingsbaan 22. Door aan dit cijfer een nul toe te voegen krijg je de magnetische orientatie van de baan die in gebruik is, in dit geval dus 220°. De baan in Maastricht heeft dezelfde orientatie als die in Zwartberg nl. 04/22. De startrichting zal dus meestal dezelfde zijn.

(3) Transition level: Dit is het vluchtniveau waarop stijgende en dalende motorvliegtuigen

en jets hun hoogtemeterinstelling moeten veranderen, in dit geval op niveau 50, wat overeenkomt met 5000 voet of ongeveer 1500 meter. Dit heeft weinig belang voor het zweefvliegen.

(4) Windrichting 180°, windsnelheid 15 knopen (=ongeveer 27 km/u).

(5) Met zicht of visibility bedoelt men de gemiddelde horizontale zichtbaarheid, hier 9 kilometer.

(6) Aktuele weerstoestand: recente regen.

Volgende termen worden frekwent gebruikt:

(dust) haze: zichtbeperking door stofdeeltjes of heiligheid

drizzle: motregen

fog: mist

freezing fog: aanvriezende mist

freezing rain: onderkoelde regen

hail: hagel

mist: nevel

rain: regen

recent rain: regen in het voorbije uur

snow: sneeuw

thunderstorm: onweer

(7) Bewolking: de mate waarin de hemel bedekt is wordt aangegeven in octa's of achtsten. De hoogte van de wolkenlagen wordt aangegeven in voet. Hier is er dus een wolkenlaag die de hemel bedekt voor 4 achtste op 3000 voet (+/- 900 meter) en een andere wolkenlaag die de hemel volledig bedekt (8/8) op 6000 voet.

(8) Temperatuur: 8°C, dauwpunt: 6°C. Het dauwpunt is de temperatuur tot dewelke de lucht moet afgekoeld worden opdat het erin aanwezige water zou kondenseren. Als de temperatuur en het dauwpunt dicht bij mekaar liggen is er 's avonds veel kans op mistvorming

en zullen overdag bij aanwezigheid van termiek, de gevormde cumulussen laag hangen.

(9) QNH 1018: dit is de luchtdruk in milibar teruggebracht op zeeniveau. Motorvliegtuigen gebruiken dit om hun hoogtemeter juist in te stellen.

(10) no sig: afkorting van "no significant changes", geen belangrijke veranderingen te verwachten in de nabije toekomst. Andere adjectieven zijn o.a.:

tempo:

tijdelijk (bv. tempo visibility 5 kilometers)

gradu:

geleidelijk (bv. gradu 8 octa's ten thousand feet)

## VOLMET

Een aangepaste versie van de ATIS berichten van verschillende Europese vliegvelden worden gebundeld uitgezonden via de VOLMET. Voor België staat deze zender in Brussel en zendt uit op de 127.8 Mhz. Je krijgt er het weerbericht te horen van de volgende luchthavens: Brussel, Oostende, Antwerpen, Luxemburg, Amsterdam, Parijs Charles de Gaulle, Parijs Orly, Frankfurt, Köln/Bonn en Düsseldorf. Dit is natuurlijk vooral interessant als je naar de omgeving van een van die plaatsen zou willen vliegen, maar ook om de evolutie te volgen van een aankomend front of om de beste richting te bepalen voor het uitschrijven van een grote proef.

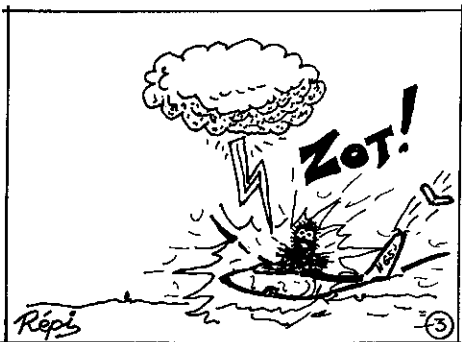
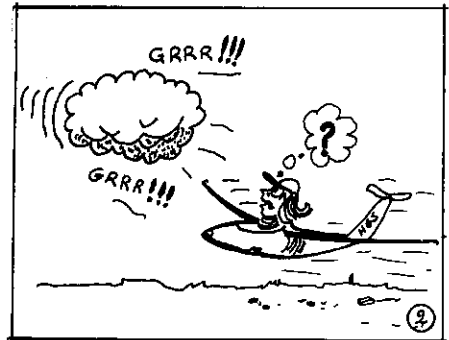
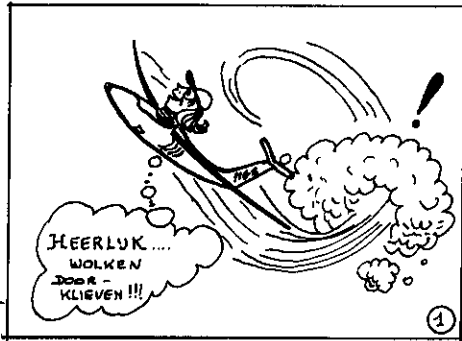
De volmet informatie herneemt punten (4) t.e.m. (10) van de ATIS voorafgegaan door de naam van het vliegveld en het uur van de waarneming in GMT (om onze lokale Belgische tijd te

bekomen tel je hier 2 uur bij in de zomer en 1 uur tijdens de periode van de wintertijd).

Besluit: Weerbericht, teletekst, telefonische meteorbriefing, ATIS en VOLMET geven je meer doorzicht in het weer en laten je toe je vluchten optimaal voor te bereiden. Verder wensen we

je zoveel mogelijk van het volgende: "Zwartberg 1500, 220°/07 knots, visibility more than 10 kilometers, cloudbase 3/8 Cumulus 10.000 feet, temperature 25 dewpoint 12, QNH 1030, heavy glider activity, no sig.

Frank Demeulenare



---

# WEDSTRIJD ST. HUBERT

---

26ste Internationale wedstrijd van de Ardennen te St. Hubert  
Resultaten van de enige wedstrijddag. Zaterdag 2 mei 1992

## INTERNATIONALE CLUBKLASSE (handicap van 96 tot 102)

Proef: snelheidsdriehoek van 144 km St. Hubert - Charleville-Massul-St. Hubert

1. Eddy De Coninck, <b>Kempische</b> , 2h46'20""	sur	LS1 D	51,95 km/h	(H 100)	332,64 pts
2. Yves Ooms, GLUB		Astir CS	138 km/h	(H 100)	318,78 pts
3. Emiel De Wachter, <b>KEiheuvel</b>		Libelle	137 km/h	(H 100)	316,67 pts
4. Manu Séverin, GLUB		Cirrus	138 km/h	(H 102)	312,53 pts
5. Thierry Renault, CPPA		LSI D	124 km/h	(H 100)	286,44 pts
6. Georges Pozzi, R CNA		LSI D	85 km/h	(H 100)	196,53 pts
7. Vincent Braibant, Verviers		Cirrus	32,7 km/h	(H 102)	74,05 pts
8. Morel-Duquenne, ACUL		Twin-AStir	28,7 km/h	(H 96)	69,06 pts
9. Larry Natowicz, Verviers		Cirrus	16,7 km/h	(H 101)	2,28 pts
10. ex aequo F Dauw, Ph. Defooz, Chr. Pirson et R. Van Oostveldt ont réatterri sur l'aérodrome de St Hubert, sans avoir accompli le parcours.					

## GEMENGDE KLASSEN: vrije, ren- en standaardklasse (met handicap)

Proef: snelheidsdriehoek van 209,5 km St. Hubert - Rethel-Massul-St. Hubert

1. Yves Jeanmotte, GLUB, sur Discus	3h27'20"	60,64 km/h	739,11 p	(H 104) = 568,55 pts
2. Arnaud Stjouffs GLUB, sur LS3	3h35'30"	58,30 km/h	727,22 p	(H 106) = 548,85 pts
3. Patrick Stouffs, GLUB, sur LS6	3h35'20"	58,38 km/h	727,63 p	(H 108) = 538,98 pts
4. Bert De Wijs, Hollande, sur DG 600 M 17 m	3h21'50"	62,29 km/h	747,50 p	(H 112) = 533,93 pts
5. José Jaime, Verviers, sur Mini-Nimbus		203,5 km	623,58 p	(H 106) = 470,62 pts
6. <b>Stan Taeymans, Keiheuvel</b> , sur PIK20		202,5 km	620,52 p	(H 106) = 468,32 pts
7. Bernard Delveaux, Ardennes, sur ASW20		203,5 km	623,58 p	(H 108) = 461,91 pts
8. Baudouin Litt, Verviers, sur Discus		171,5 km	525,53 p	(H 104) = 404,25 pts
9. Michel Massoz, Verviers, sur LS4		14,5 km	44,43 p	(H 104) = 34,17 pts
10. <b>Paul V. Dingenen, Keiheuvel</b> , sur Discus BT	3h34'	58,74 km/h,		
heeft zijn hulpmotor gebruikt om terug te keren naar St. Hubert				
11. Ex aequo: 7 piloten keerden terug te St. Hubert zonder het totale parcours te hebben voltooid. Gh. Bourgard, P. Cao, Chr. De smaele, M. Doutreloux, W. Geenen, G. Litt en M. Van de Steene:				

## CLUB KLASSE EN TWEEZITTERS (handicap)

Proef: snelheidsdriehoek van 90 km St. Hubert-Bouillon-Massul-retour St. Hubert

Slechts één piloot slaagde erin te vertrekken en km. af te leggen.

1. Yves Van Nuffelen, R CNA op IS 28/B2	71 km	142 p	(H 94) = 37,77 pts
De andere piloten waren: J.L. Augquier, J.Cl. Kinapenne, C et P. Renard, P. Salmon-Robert, VdDoorn-Meunier, J.M. Segers.			

---

---

# INTERNATIONALE ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD KORTRIJK 1992

---

De hele meimaand lang lag een enorm hogedrukgebied boven onze contreien. Echt toeristenweer dus, maar toch vliegbaar. Ook de derde editie van deze wedstrijd kon en mocht dus niet meer stuk.

33 deelnemers verschenen aan de start waarvan 9 in de open- en renklasse, 14 in de standaardklasse, 5 in clubklasse en 5 in tweezitterklasse. Onder de piloten bevonden zich naast de Belgische deelnemers ook 3 Nederlanders, 2 Fransen en 1 Duitser.

## HEMELVAART?

Donderdag 28 mei hadden we een warme onstabiele luchtstroming met een inversie op 1000 m. De meteo beloofde cumulus maar met de mogelijkheid van cumulonimbus.

Voor de tweezitters werd een heen-en-terug van 118km naar St.Ghislain uitgeschreven. De open/ren-, standaard- en clubklasse kregen een FAI driehoek van respectievelijk 191,6km, 125,9km en 106,1 km.

En inderdaad, rond 14h vormden zich de eerste cumulusjes maar daarboven schoof zich vrij snel een tweede laag van stratocumulus die de thermiek blokkeerde. Anderhalf uur later hadden we reeds 7 tot 8/8 bewolking.

Velen, vielen erdoor' en lieten zich een tweede maal opslepen.

Maar dat mocht niet baten. Zeven toestellen moesten buitenlanden, alle andere kwamen bij

bosjes teruggevlogen. Alleen in de O/R klasse kon een geldige wedstrijddag genoteerd worden. Peter Van Gael vloog 118,6km en Ad Kennes 111,6km.

Toch wel spijtig voor Jörg Kirtz op LS4 die met zijn 98,8km net niet genoeg had voor een geldige proef.

## FUENTE MILANOS

Vrijdag 29 mei begon met stratus en het zag er niet naar uit alsof er nog veel zou veranderen. De wedstrijdleiding was een tik optimistischer en schreef voor alle klassen een kleine FAI driehoek uit. Zekerheidshalve werd om 13h toch een tweede briefing voorzien vóór een definitieve start.

In de gietende regen werden een tijd later alle toestellen weer gedemonteerd of in de loodsen gestald. Geen vluchten dus vandaag en ook geen punten.

Dan maar wegdromen bij de film over zweefvliegen in Fuente Milanos (Centraal-Spanje).

## EN DE ZWEVER ... HIJ PLANTTE VOORT

Zaterdag 30 mei kondigde zich goed aan. De dunne wolkenlaag van 's morgens trok snel open en de zichtbaarheid was goed. De wolkenbasis werd verwacht op een goeie 3000 voet.

---

Rond de middag kwam er cumulusvorming en de piloten vertrokken voor een ambitieuze afstandsvlucht. Voor de ren/openklasse werd het een FAI driehoek naar Froidchapelle en St. Quentin van 310, 9km. Zij botsten echter op een aktief buienfront vanuit het oosten. Zowat de helft keerde terug en de anderen moesten buitenlanden.

De andere klassen gingen het niet veel beter af. In de standaardklasse (FAI 262km Froidchapelle-Cambrai) legde Eddy Deconinck 46,1 km af. Het modderbad kregen piloot en toestel er gratis bij.

Ook in de club- en tweezitterklasse was de FAI driehoek naar Mons en Cambrai van 203,3km niet haalbaar. Het tweespan Dierickx/Sergeant op Twin Astir landde in de jonge maïs waarbij wat planten geknakt werden. Met het beeld van de woeste boer reeds voor ogen repten zij zich een aantal gezonde scheuten uit te trekken en in de plaats van de vernielde te planten. Hun buitenlanding leverde hen wel de meeste km op in de tweezitterklasse (42,4km), maar helaas voor hen geen punten.

## FINISH

Zondag 31 mei: laatste dag van deze wedstrijd en uiteindelijk ook de beste.

Onder een open blauwe hemel werden de toestellen klaargemaakt en de vluchten voorbereid. De thermiek zette vroeg in, maar de basis bleef tamelijk laag.

In de ren/openklasse rondde Kris Vandam op Speed Astir als eerste de FAI driehoek Leuze-Gent van 125,6km. Jörg Kirtz van C.S.V.

Meschede werd winnaar in de standaardklasse met een gemiddelde van 61,3km/h. In de clubklasse behaalde Guido Malfait op Club Astir 2 de dagoverwinning en de 2x 50, 6km Bossuit-Waregem werd in de tweezitterklasse gewonnen door Michel Dierickx en Guido Sergeant op Twin Astir. De Janus van de heren Steen/Schaffner haalde wel de beste tijd maar werd na berekening van de handicaps naar de tweede plaats verwezen.

Eindelijk eens een geldige wedstrijddag voor alle klassen.

Om 20h 's avonds werden dan de resultaten geproklameerd van deze bijna maar niet helemaal verregende derde editie van de internationale zweefvliegwedstrijd Kortrijk.

Peter Vangael in de open/renklasse, Jörg Kirtz in standaardklasse, Guido Malfait in clubklasse en het duo Michel Dierickx/ Guido Sergeant ontvingen elk een beker. Voor alle piloten werden ook dit jaar weer talrijke prijzen en premies voorzien.

Tot slot nog een dankwoord voor de organisatoren die er in slaagden een puik uitvoering te verzorgen. Als zij nu volgend jaar ook nog het weer kunnen regelen, komt alles in orde.

Misschien nog een allerlaatste pertinente vraag: wanneer krijgen we nu eens mannen te zien die het toestel nog een laatste boenbeurt geven vooraleer hun echtgenote/vriendin-pilote het luchtruim kiest?

S. V.

## ALGEMEEN KLASSEMENT 31-05-92

### Klasse: Club

		28-05-92		29-05-92		30-05-92		31-05-92		
		Driehoek 106.1 km		Driehoek 101.2 km		Driehoek 203.3 km		Driehoek 101.2 km		
		FAI		FAI		FAI		FAI		
(Pl.)	Piloot Nat.	Snelheid Afstand		Snelheid Afstand		Snelheid Afstand		Snelheid Afstand		Totaal
	Toesteel/Factor/W-Nr	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	
(1)	MALFAIT Guido B		km		km		km	50.4 km/u		310.2
	CLUB ASTIR 2 / 38 / VS		4		4		4	310.2	1	
(2)	ERDREICH Yves B		km		km	37.1 km		35.9 km/u		255
	SIEBERT SIE 3 / 90 / EO		1		1		1	255	2	
(3)	STANDAERT Hans B		km		km		km	33.9 km/u		227.3
	ZUGFOGEL 3B / 94 / PK		2		2		2	227.3	3	
(4)	CORNEILLIE Gerard		km		km	32.8 km		35.5 km/u		223
	SQUALE / 98 / UV		3		3		3	223	4	

### Klasse: Tweezitters

		28-05-92		29-05-92		30-05-92		31-05-92		
		H&T 118 km		Driehoek 101.2 km		Driehoek 203.3 km		Driehoek 101.2 km		
				FAI		FAI		FAI		
(Pl.)	Piloot Nat.	Snelheid Afstand		Snelheid Afstand		Snelheid Afstand		Snelheid Afstand		Totaal
	Toesteel/Factor/W-Nr	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	
(1)	DIERICK M./SERGEANT G. B		km		km	42.2 km		53.8 km/u		330.5
	TWIN ASTIR 2 / 98 / V		5		5		5	330.5	1	
(2)	STEEN M./SCHAFENERR. F	10 km			km		km	58.6 km/u		302.8
	JANUS A / 108 / J5		2		2		2	302.9	2	
(3)	DEBROUWER G./VANCAELENBERG Iv. B		km		km	39.7 km		55.7 km/u		299.9
	JANUS / 108 / U2		4		4		4	299.9	3	
(4)	LOBBENS R./DEGEZELLE H. B		km		km		km	45.1 km/u		273.7
	IWIN - ASTIR / 98 / 5		1		1		1	273.7	4	
(5)	CLAEYS Leon B		km		km	30.5 km		33.6 km/u		265
	M 200 FOEHN / 84 / LF		3		3		3	265	5	

# AANTREKKELIJK GEPRIJSD PLASTIC

## S.Z.D.-51 JUNIOR

Overgangstrainer  
Glijhoek: 1:35  
Zonder instrumenten  
USD 21.500,- (ex. works)

## S.Z.D.-48-3 JANTAR STANDARD 3

Standaardklasse  
Glijhoek: 1:40  
Zonder instrumenten  
USD 20.000,- (tijdelijk) (ex-works)

## S.Z.D.-55-1

Een 'high-performance' standaardklasser  
met 'discusvleugel'.  
Tweede op wereldkampioenschappen 1991.  
Glijhoek: 1:44  
Zonder instrumenten  
USD 35.200,- (ex-works)

## S.Z.D.-50-3 PUCHACZ

GVK-lestoestel. Uitermate geschikt voor zowel de basis-  
als de voortgezette opleiding  
Glijhoek: 1:30  
Zonder instrumenten  
USD 33.600,- (ex-works)

De prijzen zijn richtprijzen en kunnen tussentijds wijzigen.

## AANTREKKELIJKE FACTOREN

- Lage prijzen
- Korte leveringstijd
- Goede kwaliteit
- Goede vliegeigenschappen
- Moderne ontwerpen
- Gemakkelijk zelf op te halen

## C . A . S .

Cor Air-Service  
P.Z.L.-vertegenwoordiging België  
Watervlietseweg 1  
4515 SCIJZENDIJK (Nederland)  
Tel.: 01176-1506 / 01150-12734  
Fax: 01150-95907

**Klasse: Standaard**

		28-05-92		29-05-92		30-05-92		31-05-92		
		Driehoek 125.3 km		Driehoek 106.1 km		Driehoek 262.5 km		Driehoek 106.1 km		
		FAI		FAI		FAI		FAI		
(Pl.)	Piloot Nat.	Snelheid Afstand		Snelheid Afstand		Snelheid Afstand		Snelheid Afstand		Totaal
	Toestel/Factor/W-Nr	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	
(1)	KIRIZ Jörg	D	38.8 km		km	42.8 km	61.3 km/u			245.3
	LS 4 / 104 / AH		2		2		2	245.5	1	
(2)	LENDERS Danny	B	km		km	km	51.6 km/u			223.3
	DG 300 / 104 / AH		3		3		3	223.9	2	
(3)	DECONINCK Eddy	B	89.1 km		km	46.1 km	38.9 km/u			205.6
	LS 1 - D / 100 / MY		9		9		3	227.3	3	
(4)	VANDEKERCKHOVE Danny	B	km		km	km	32.9 km/u			202.9
	JANTAR STD 3 / 102 / VR		14		14		14	310.2	4	
(5)	BUKENBERGS Emiel	B	km		km	35.5 km	40.5 km/u			200
	PEGASE / 102 / KZ		6		6		6	200.1	5	
(6)	COLAS Gaetan	F	87.2 km		km	km	39.1 km/u			199.8
	C 101 A PEGASE / 102 / DB		4		4		4	198.8	6	
(7)	KIMPE Manu	B	37.2 km		km	39.8 km	35.3 km/u			192.5
	ST. CIRRUS / 102 / LT		7		7		7	310.2	7	
(8)	DECOCK Johan /									
	DECOCK Peter	B	km		km	20 km	85.1 km/u			123.7
	ASW 19 / 102 / NS		10		10		10	125.7	8	
(9)	VANCAMP Luc	B	km		km	35.5 km	66.9 km/u			99.8
	LS 1 - F / 102 / WI		13		13		13	99.6	9	
(10)	HAEPERS Jos	B	km		km	35.5 km	58.9 km/u			87.5
	LS 1 - F / 102 / ZI		15		15		15	87.5	10	
(11)	DEWINTER Danny	B	13.4 km		km	22.8 km	39.6 km/u			56.6
	ST. CIRRUS / 102 / VI		12		12		12	56.6	11	
(12)	VANDENBORNE Paul	B	km		km	km	37.9 km/u			56.4
	JANTAR STD 3 / 102 / PS		11		11		11	56.4	12	
(13)	HUIZENGA Koen	B	km		km	km	16.1 km/u			21
	ST. CIRRUS / 102 / 6		1		1		1	24	13	
(14)	GEENEN Walter	B	km		km	km	km/u			
	LS 7 / 104 / HE		5		5		5		14	
(15)	VANDEBERGHE Jan	B	km		km	km	km/u			
	ST. CIRRUS / 102 / LX		8		8		8		15	

## Klasse: Ren

		28-05-92	29-05-92	30-05-92	31-05-92			
		Driehoek 191.6 km	Driehoek 125.9 km	Driehoek 310.9 km	Driehoek 125.9 km			
		FAI	FAI	FAI	FAI			
(Pl.)	Piloot Nat.	Snelheid Afstand		Snelheid Afstand		Snelheid Afstand		Totaal
Toestel/Factor/W-Nr		Punten	Plaats	Punten	Plaats	Punten	Plaats	
(1)	VANGAEL Peter B	118.6 km		km		km	52.4 km/u	434.9
	PIK 20 D / 106 / JA		1		7		7 319.1	3
(2)	VANDAM Kris B	km		km		km	56.9 km/u	345
	SPEED ASTIR 2 / 104 / 63		4		4		4 346.1	1
(3)	ROGGEMAN Dirk B	km		km		35.5 km	52.1 km/u	329.9
	PHOEBUS C / 103 / 640		2		3		3 329.8	2
(4)	HEYLEN Freddy B	km		km		35.1 km	51.8 km/u	316.9
	LS 3 / 106 / 2G		3		2		2 316.9	4
(5)	WOUTERS Peter B	km		km		km	43.4 km/u	275.7
	ASW 20 L / 106 / 71		5		5		5 275.7	5
(6)	DEWISPELAERE Frank /							
	GHEYSEN Filip B	km		km		km	41.3 km/u	272.9
	PIK 20 D / 106 / DL		6		6		6 272.4	6
(7)	KENNES Ad NL	111.6 km		km		39.8 km	37.2 km	212.9
	MOSQUITO / 106 / K3		2		8		8 53.3	9
(8)	VANDEBOSSCHE Hans /							
	VANECKHOUT Iony B	km		km		16 km	97.6 km	142.8
	PHOEBUS C / 103 / 19		1		1		1 143.8	7
(9)	VANZENDOORN Rob	km		km		51.9 km	42.1 km	60.3
	ASW 20 L / 106 / RY		7		9		9 60.3	8

# VLIEGEN VANUIT BELGIE DOOR DE TMA LILLE

Sinds 2 april 1992 geldt in Frankrijk de indeling van het luchtruim volgens de nieuwe internationale ICAOnormen.

Klasse luchtr.	Type vlucht	Verkeers-separatie	Dienstverlening	Radio-verbinding	Clearance
A	IFR	Volledig	Verkeersleiding	Tweezijdig doorlopend	Ja
B	IFR	Volledig	Verkeersleiding	Id.	Ja
	VFR	Volledig	Verkeersleiding	Id.	Ja
C	IFR	Volledig	Verkeersleiding	Id.	Ja
	VFR	VFR/IFR	Verkeersinformatie	Id.	Ja
D	IFR	IFR/IFR	Verkeersleiding; informatie over VFR	Id.	Ja
	VFR	Geen	Verkeersinformatie	Id.	Ja
E	IFR	IFR/IFR	Verkeersleiding; indien mogelijk, informatie over VFR	Id.	Ja
	VFR	Geen	Verkeersinformatie indien mogelijk	Facultatief	Neen
F	IFR	(IFR/IFR)	Verkeersraadgevingen en vlucht-informatie	Tweezijdig doorlopend	Neen
	VFR	Geen	Vluchtinformatie	Facultatief	Neen
G	IFR	Geen	Vluchtinformatie	Tweezijdig doorlopend	Neen
	VFR	Geen	Vluchtinformatie	Facultatief	Neen

De klassen B, C en F bestaan in Frankrijk voorlopig niet.

VFR-minima in Frankrijk (voorlopig):

- in luchtruim klasse A: geen VFR toegelaten ;
- in luchtruim klasse B: zichtbaarheid 8 km, buiten de wolken;
- in luchtruim klasse C, D, E; in klasse F, G boven 900 m AMSL of 300 m AGL: zichtbaarheid 8 km, verticale afstand van de wolken 300 m, horizontale afstand van de wolken 1500 m;
- in luchtruim klasse F, G beneden 900 m AMSL of 300 m AGL: zichtbaarheid 1500 m, buiten de wolken, grond in zicht.

De Franse zweefvliegfederatie is erin geslaagd voordelige akkoorden te sluiten met de vluchtleidingsinstanties. Opdat deze akkoorden zouden worden verlengd, is het van kapitaal belang dat ook de Belgische zweefvliegers de Franse reglementen stipt naleven. Onder die voorwaarde kunnen ook zij blijven genieten van de gunstige situatie van hun zuiderburen.

1. Het indienen van een **vluchtplan is verplicht** om de grens te overschrijden.

Groepen kunnen een collectief vluchtplan indienen. Starttijd in **UTC** vermelden (zie

voorbeeld). Na de landing niet vergeten het **vluchtplan af te sluiten!**

2. Indien er een radio aan boord is, moet die **RTT-goedgekeurd** zijn (goedkeuring in toestel) en moet de vlieger een geldige **radio-vergunning** bezitten. De enige goedgekeurde babbelfrequentie voor zweefvliegtuigen in Frankrijk is **122,50**; **gebruik van andere frequenties is verboden!** Bovendien mag boven het Frans grondgebied **uitsluitend Frans of Engels** gesproken worden.

3. De **TMA Lille** is ingedeeld in klasse D of E naargelang de sector (zie kaart).

- De **sectoren klasse E** zijn zonder clearance toegankelijk. er wordt gevraagd om Lille Approche te verwittigen bij het binnenvliegen (frequentie **127,90**).

- De **sectoren klasse D** zijn toegankelijk voor gecontroleerd VFR. **Tweezijdig radiocontact met Lille Approche (127,90) is dus verplicht**. De aanvraag tot clearance staat gelijk met het indienen van een **beperkt vliegplan** voor het kruisen van de TMA. Dank zij een akkoord met de Franse zweefvliegfederatie wordt een systematische clearance toegekend aan de zwevers. Men dient wel de IFR-holding boven radiobaken LL te vermijden. **Bij het verlaten van de TMA Lille moet men Lille Approche verwittigen**: zo wordt het beperkt vliegplan afgesloten. **Bij verzuim zal de vlieger moeten opdraaien voor de nodeloze kosten van "Search and Rescue"!**

- **Boven de streek van Doornik (Tournai) ligt een stuk TMA klasse Lille D!** Een eigenlijk vliegplan is hier niet vereist, maar men moet eveneens **Lille Approche oproepen om een beperkt vliegplan in te dienen en af**

**te sluiten!**

**Opmerkingen:**

- De Franse VFR-minima dienen steeds stipt nageleefd; op aanvraag kan een special VFR (3 km zicht) toegekend worden. De clearance wordt dan niet meer automatisch verleend, maar hangt af van de mogelijkheden en de goede wil van de verkeersleiding.

- **Radiopanne:** binnenvliegen van zones klasse D verboden; zo snel mogelijk gecontroleerd gebied ontruimen en na de landing Lille TWR telefonisch verwittigen (00-33-20.87.52.10).

- **Landen op Lille-Lesquin is voor zwevers verboden.**

- Men kan zweefvliegactiviteiten vooraf melden aan Lille TWR.

4. De **militaire zones van Cambrai-Epinoy** (R 102; zie kaart) zijn soms ook tijdens de weekends actief; binnenvliegen kan dan verboden zijn. De **R 102 A3 is permanent verboden**. Men kan inlichtingen inwinnen over de activiteiten via Lille TWR of via de Officier de Permanence Opérationnelle van Cambrai-Epinoy (OP0, tel. nr 00-33-27.83.89.67, binnenpost 21.55), of de zender RAIZ beluisteren op 132,65. De frequenties van Cambrai TWR zijn 119,70 en 122,10.

5. Bij **buitenlanding in Frankrijk**: vluchtplan afsluiten en telefonisch de Police de l'Air verwittigen (tel. nr 20.87.59.07).

6. Zweefvliegmeteo Lille: tel. nr 00-33-20.87.51.39, fax 00-33-20.88.77.33.

S.V.V.



---

dag stelde. Tot hij er helemaal genoeg van had, met zijn voeten op de grond te moeten blijven. Hij trok zijn stoute schoenen aan - anders droeg hij er alleen maar brave - en ging bij de vliegmeesters vragen dat ze hem zouden leren de lucht in te gaan. Hij werd door een medicijnman op de rooster gelegd, gewogen en niet te zwaar bevonden.

En dan kwam de dag dat een meester hem voor de eerste keer in een grote zweefmachine meenam, en toonde en uitlegde wat hij met zijn handen en voeten moest doen om de brommende sleepmachine te volgen en dan alleen te zweven op de zuchten van de frisse hoge winden... En na vele lessen van verschillende vliegmeesters mocht Franz dan eindelijk zonder meester vliegen. Dat was weer een belangrijke dag, want vliegen kon hij al goed, en neerkomen ook, maar lang in de hemel blijven, dat was nog iets anders. Maar Franz voelde de vleugels van de machine als echte vleugels aan zijn schouders en zweefde en zweefde en ... moest toch maar weer eens naar beneden. Want de zwever was niet van hem, en de vleugels dus ook niet, en dus moesten er nog andere jonge mannen de vleugels lenen.

Daarom droomde Franz weer van iets anders ... van eigen vleugels, helemaal (of bijna) van

hem alleen, waarmee hij zo lang zou kunnen vliegen als hij de frisse zomerwinden kon benutten. En zo kwam het dat hij op zekere dag een oude zweefmachine in de wacht sleepte, opkalefaterde en van dan af alle weekeinden en vakanties bijna nooit meer met z'n voeten op de grond doorbracht en altijd aan z'n vleugels in de hemel zweefde.

En zijn dromen hielden niet op, en zijn verlangens reikten almaar verder, zijn vluchten ook, maar zijn verlangens hielden niet op. En hij wou beter en langer, en nog verder vliegen, maar de oude vleugels droegen niet zo goed als de nieuwe die intussen op de grote markt waren verschenen. En Franz spaarde zijn witte frankskes, tot hij een hele zware hoop centen voor een lichte machine kon omruilen, en hij had meteen een superdeluxe zweefstoel! Om over Kortrijk, Vlaanderen, Frankrijk, ja zelfs in Duitsland te gaan vliegen.

En hij werd zelf vliegmeester, "oppervliegmeester" zelfs, en leerde vele nieuwelingen de edele, heerlijke en vormende kunst van het zweven. Zo worden sommige dromen waar, en sommige sprookjes werkelijkheid.

Misschien ook voor jou?

P.M.

---

## HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

---

Reginald en Anne JOUHAUD, **Histoire du vol à voile français**, Cépaduès-Éditions, Toulouse, 1992, (335 blz., 48 z/w foto's, tabellen, kaarten, tekeningen).

Sinds de "Histoire du vol à voile" van Eric Nessler (1948) was er in het Franse taalgebied

geen geschiedkundig overzicht van onze sport meer gepubliceerd, wat betekent dat de moderne lezer weinig of niets kon weten over het ontstaan en de ontwikkeling van het zweefvliegen in Frankrijk. Dit boek vult dus ongetwijfeld een leemte.

---

Onder de vorm van korte artikels worden + 7000 gebeurtenissen van 1900 tot 1990 beschreven: wedstrijden en records, 1e vluchten van zweefvliegtuigtypes, ongevallen, vliegfeesten, clubleven, enz., worden kronologisch beschreven, met een jaarlijkse samenvatting van de activiteiten.

De auteurs nemen geen blad voor de mond om bepaalde beslissingen uit het verleden te bekritisseren: seriebouw met staatssteun van de Bijave, ondanks zijn gevaarlijke structuurproblemen; gebrek aan steun voor heel wat interessante projecten; gemiste kansen in het begin van het kunststoftijdperk, met als gevolg de teloorgang van de Franse zweefvliegindustrie...

Verder biedt het boek een index van + 800 namen met telkens een beknopt biografisch overzicht. We vinden ook tabellen met de eigenschappen van alle sleeptoeestellen (26 types) en zweefvliegtuigen (meer dan 200 types!) die ooit in Frankrijk gebouwd werden. Een onmisbaar naslagwerk dus. Nochtans valt er een schrijnend tekort aan fotografisch materiaal te betreuren, zeker in verhouding tot de rijkdom van de tekst. De 24 profieltekeningen van belangrijke zweefvliegtuigen compenseren dit nauwelijks.

Dit boek is te verkrijgen via Benelux-verdeler Diffusion Nord-Sud, Lesbroussartstraat 74, 1050 Brussel, tel. 02/648.10.37.

Voor wie eens een ander aspect van het zweefvliegen wil benaderen: Alan WOOD, **History of the World's Glider Forces**, Patrick Stephens Limited (Thorsons Publishing Group, Wellingborough, Northamptonshire, NN8 2RQ, England) 1990. (312 blz., 57 z/w foto's, talrijke tabellen).

Dit boek is een beknopte encyclopedie over de korte geschiedenis van het militaire zweefvliegen. In de praktijk hebben enkel Duitsland, Engeland en de Verenigde Staten tijdens WO II gebruik gemaakt van zwevers als vervoermiddel bij oorlogsoperaties. Voor deze landen krijgen we telkens drie uitgebreide hoofdstukken: geschiedenis van de ontwikkeling van de militaire zweefvliegeenheden, geschiedenis van de operaties waaraan zwevers deelnamen, beschrijving van de toestellen. Ook de Sovjetunie en Japan zetten sporadisch zweefvliegtuigen in tijdens WO II; hiervan krijgen we een beperkt historisch overzicht.

Veel andere landen bouwden tijdens of kort na WO II militaire zweefvliegtuigen.

Zij worden eveneens kort vermeld.

Wat maakte het zweefvliegtuig voor de militairen aantrekkelijk? het kon geruisloos naderen en met grote precisie landen op onvoorbereide oppervlakken'. het was vrij goedkoop en eenvoudig te bouwen; kostbare motorvliegtuigen konden buiten schot blijven van de luchtafweer.

Maar zelfs de primitieve radarinstallaties van WO II waren in staat zwevers te ontdekken, die noodgedwongen op grote hoogte moesten gesleept worden: het verrassingselement verdween. Daarenboven waren de zwevers traag en kwetsbaar.

..

En weldra bood de helikopter een veel efficiënter middel om kleine, goed verdedigde doelwitten aan te vallen.

Zo komt het dat men na 1950 geen militaire zweefvliegtuigen meer gebouwd heeft.

S. Vander Veken

# Beter thuisbankieren Tele foon

Voortaan is uw bank dag en nacht bereikbaar.  
Wanneer het u past. Gewoon met de druktoetsen van uw  
telefoon toestel. De laatste stand van uw rekening? Tarieven  
en koersen? U vraagt het aan de Tele-KB-Foon.  
Geld overschrijven, cheques en overschrijvingsformulieren  
bestellen, reischeques en vreemde munten aanvragen... het  
kan allemaal met de Tele-KB-Foon.

Wilt u er alles over weten? Loop dan eens binnen in een  
KB-kantoor.

Of probeer nu de Tele-KB-Foon op een van de volgende  
nummers : 03/226 25 26 - 02/502 01 00 - 091/24 13 18 -  
011/23 33 33 - 056/25 99 00. Dan bent u meteen gewon-  
nen voor een gratis Tele-KB-Foon-abonnement.

Want beter thuisbankieren begint met de Kredietbank.



Beter met de bank van hier.

---

## ZWEEFVLIEGVARYA

---

\* Twee Franse zweefvliegers leverden op 17 april j.l. een grote prestatie door een doelvucht te maken van het Franse Vinon naar het Marokkaanse Fez, volgens "Aviasport", over een afstand van 1450 km die door de gebroeders Herbaud gevlogen werd met een ASH 25. Bij Ventoux klom de zweever tot 5000 meter. Met Noordenwind hoog over de Pyreneeën en verder langs de Sierra Nevada. De Marokkaanse kust werd gepasseerd op 3500 meter hoogte waarna doel Fez werd bereikt. Een verbetering van het werelddoelvluhtrekord en -afstandsrekord voor zweezitters.

\* Het moderne navigatiesysteem GPS (Global Positioning System) gaat nu ook zijn intrede doen op zweefvliegwedstrijden. Door het International Gliding Committee (IGC) werd onlangs bepaald dat tijdens de SWEGLIDE van 8-17 juni 1992, de 'voor'wedstrijden voor de WK'93 in Zweden, een vijftal GPS-units van het fabriekaat Cambridge Instruments mochten worden gebruikt. Dit als testobject, want als de resultaten naar wens zijn wordt GPS toegestaan op de 23ste WK-zweefvliegen die in 1993 in Borlange in Zweden worden gehouden.

\* De Japanse firma Sony heeft intussen al een klein formaat GPS ontwikkeld en op de markt gebracht onder de naam Sony Pyxis GPS. Het apparaat weegt nog geen 600 gram. Door middel van een 'mark'functie kunnen vijftig posities in het geheugen worden opgeslagen en met de 'track'functie is het mogelijk de afgelegde route te analyseren. Deze Pyxis, genoemd naar een sterrenstelsel, (latijn voor

palmhouten doosje voor het bewaren van hosties) is bestemd als hulpmiddel voor de navigatie voor de water- en luchtvaartsport. Ook wordt al gedacht aan een route-beschrijvingssysteem voor auto's. Deze mini-GPS is al in de handel en wordt door Flight Support Europe b.v. te Oosterhout aangeboden voor f. 3.999,- inclusief BTW. In Duitsland ziet men al toekomstige mogelijkheden om via PC-analyse het systeem van keerpuntfoto's en barograafregistratie geheel te wijzigen en aan te passen aan GPS

\* Het Franse blad 'Vol à Voile' meldt een nostalgische Oldtimer Rally van 22 -29 augustus a.s. onder de fraaie titel 'Ballade des Planeurs Anciens'. In etappes gaan zo'n 20 oude zweevers en een paar 'Avions Anciens' van Angers naar Paray-le Monial, daarbij een bezoek brengend aan de vliegvelden Le Blanc, Bourges en Moulin. In de luchtcaravaan zijn oldtimertypen te zien zoals Brequet, Javelot, M-100, Air-100, Nord2000, Caudron, Castel e.a.

\* Er is weer een nieuw Pools acro-zweefvliegtuig. Bij PZL in Bielsko-Biala werd onder de naam 'SZD-59' een nieuw toestel ontwikkeld. De spanwijdte is 13,2 meter, vleugeloppervlak 9,79 m<sup>2</sup> en de finesse 36. Men is bezig met proefvluchten. De romp is afkomstig van de SZD-48-3 'Bravo'. Veel nieuws is er nog niet maar dat volgt wel in de loop van het jaar. Zoals u weet worden in 1993 de WK-kunstvliegen gehouden op het vliegveld van Venlo en daar zullen zeker 'les dernier cris' te horen en te zien zijn.

---

\* Bezitters van Glasflügel zweefvliegtuigen, zoals de Std.Libelle, Club Libelle Hornet, Mosquito en ander Hänle typen worden verwacht op de grote Glasflügel-Fly-In die op 19 en 20 september a.s. wordt georganiseerd op het vliegveld dan Untermusbach bij Freudenstadt (Zwarte Woud). Men herdenkt dan 25 jaar Standaard-Libelle en 20 jaar 203, de voorloper van de Hornet. Herdacht wordt ook de in 1975 overleden constructeur Eugen Hänle en de firma Glasflügel die in 1982 ophield te bestaan. In totaal werden 1409 Glasflügeltoestellen gebouwd. Wie er meer over wil weten kan schrijven of faxen naar: Alex Reich, Panoramastrasse 9, D-7290 Freudenstadt. Fax (0)74437728

\* Twee zweefvliegers uit Woensdrecht die op zondag 17 mei met hun toestel een noodlanding in een akker in Sprundel hadden gemaakt moesten 2500 gulden aan een boer betalen alvorens zij hun vliegtuigen mochten weghalen.

\* Wervelwind over Woensdrecht.

Naar eerst thans bekend is geworden is afgelopen maandag 4 mei bij de West Brabantse Aeroclub op de Vliegbasis Woensdrecht een

merkwaardig ongeval gebeurd. Persoonlijke ongelukken deden zich niet voor maar de schade is aanzienlijk.

Tijdens het zweefvliegen ontstond in de loop van de middag aan de noordzijde van de vliegbasis een korte, doch krachtige stijgwind. De temperatuur bedroeg ter plaatse zo'n 20 graden Celsius. Door constante opwarming van de grond door de zon maakte zich een luchtbel los die, zoals in rondcirkelende zweefvliegtuigen werden gemeten, met een snelheid van vier meter per seconde omhoog ging: Zweefvliegers in de lucht moeten het juist van die opstijgende warme lucht hebben.

Op de grond echter is dat een ander verhaal. De thermiekbel schoof met verwoestend geweld langs de startbaan en kreeg vat op een geparkeerde lege vliegtuigaanhanger. Het negen meter lange en 400 kg zware gevaarte werd zo'n 5 meter omhoog getild, maakte een halve slag in de ronde en kwam daarna boven op een personenauto terecht. Volgens de eigenaar van auto en aanhangern, zelf een ervaren zweefvlieg-instructeur, bedraagt de schade minstens tienduizend gulden.

A.C.

---

Er roert en 't wat op 't gebied der vliegtuig zuigermotoren

## DE VLIEGENDE FORD V-6 (ZIE NR. 49)

---

(vervolg)

Derhalve moeten volgende veranderingen aangebracht worden:

- herconstructie van de nokken-as om de draaimoment curve naar voor te brengen.

- vervangen der hydraulische stootstangen door mechanische

- inbouwen van sterkere ventiel-veren

- inbouwen van sterkere nokkenas-lagers

- vervangen der zuigerringen door andere die niet uit chroom bestaan

---

- modifikatie van het ganse brandstof-leidingensysteem om mengselverhoudingen en verdeling constant te houden bij hoog toerental
- inbouwen van een tweede ontstekings-systeem
- aanbrengen van een toerentalomvormer van ca.2 tot 1
- constructie van een nieuwe motorophanging
- installeren van het vloeistof-koelsysteem
- een zorgvuldige borging van alle bevestigingsonderdelen daar bij deze configuratie andere trillfrequenties optreden.

De meest moeilijke ombouw was deze die de leidingen betreft alsook het uitlaatsysteem. Dit hebben wij slechts na maanden experimenteren onder de knie gekregen.

Niettegenstaande heel veel moeilijkheden hebben wij toch een gelijkmatige brandstof-verdeling per cylinder bekomen zodat deze een aanvaardbare gelijke temperatuur bewamen. Daar wij de moter een "juiste ademhaling" konden verlenen bewamen wij een supplementaire 20 PK, bij zuiniger verbruik. De motor werd voor het inbouwen op de proefbank geplaatst waar hij gedurende 50 uur lang bij volgas en hoogste toerental uitgetest werd. Een uiterst juiste instelling van ontsteking en gasmengsel werd met volledig succes bereikt.

De resultaten in vergelijking met de Lycoming moter 0-540 vindt U hieronder:

Moter	RPM	Max. koppel aan schroef	PK
Ford V-6	4.800	582 NM (60 kp/m)	196
Lycoming	2.400	565 NM (58 kp/m)	190

0.540

Het benzineverbruik van de V-6 motor bij volgas en 4.800 RPM (schroef 2.400 p/min) bedroeg 59 liter/uur. De Lycoming fabrikant geeft een verbruik aan, onder dezelfde omstandigheden, van 83 liter/uur. De proeven met de V-6 motor worden uitgevoerd met auto-superbenzine, die

dan ook voor het opslepen gebruikt wordt.

De kosten van een complete motor-revisie (loonkosten en wisselstukken inbegrepen) bedragen bij Ford slechts het 6de (zesde) gedeelte van de kosten van een Lycoming motor-revisie.

Tot meer kennis verkregen wordt betreffende de slijtage zal de motor aan 1.000 uur een overhaul bekomen.

Een verder voordeel van deze motor ligt hierin dat, op een hoogte gekomen van ca. 600 meter, de benzinetoevoer afgesloten mag worden. Het sleepvliegtuig heeft dan minder dan 1 minuut nodig om met 95 kts (176 km/uur) de grond te bereiken waardoor nogmaals benzine uitgespaard wordt. Verrassend en interessant is hierbij ook dat de motortemperatuur gedurende de ganse vlucht, ook bij het afdalen, slechts rond de 4 (vier) graden Celcius varieert, vergeleken met de luchtgekoelde Lycoming die tot 125°Celcius schommelt.

Wij mogen ons gelukkig achten dat de Australische Luchtvaartadministratie het project met een welwillend oog positief volgt. Wij zijn verplicht om het sleepvliegtuig 50 uur vliegend uit te testen vooraleer 500 sleepuren mogen volgen. Daarbij aansluitend wordt een gebruikstoelating door onze administratie vooropgesteld.

Verdere inlichtingen over de laatste stand van dit nieuw experiment deelt U graag mede:

Mr. Dave Sharpless - P.O. Box 209 - Everton Park 4053 - Australië.

Rapport vertaald door Fr. Couckuyt - K.F.C.

P.S.: Volgens bekomen inlichtingen zouden ook in Frankrijk proeven gedaan worden met een vloeistofgekoelde motor om in vliegtuigen in te bouwen en dit door de groep Volvo - Peugeot - Citroën in de fabriek van Indenor die voor Peugeot en andere merken de dieselmotoren gebouwd heeft en nog bouwt.

---

# DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGTYPES IN VLAANDEREN

---

We hebben allen onze opleiding genoten op een tweezitter - of zijn er nog zéér-oudgedienden die op een Zögling of iets dergelijks hun eerste vlucht maakten ? - en onze eerste "prestaties" geleverd op een hout-en-doeck-kist. Weinigen hebben er wellicht bij stilgestaan dat het in het merendeel van de gevallen om een toestel ging waaraan de Duitse constructeur Schleicher ten grondslag lag.

Het is dan ook onze bedoeling, op grond van het boek "**RHÖNSEGLER**" van **Richard Ferrière**, dat onlangs in herwerkte Duitse versie is verschenen, een aantal artikelen te wijden aan enkele van de voornaamste producten van die zweefvliegtuigbouwer, vooral dan aan die toestellen welke bij ons het meest ingeburgerd - maar daarom nog niet tot in details bekend zijn (of waren?).

We hopen dat de lezer dank zij de gegevens die we in de komende reeks artikelen willen verstrekken, "zijn" machine(s) beter zal leren kennen en appreciëren.

Inleiding:

Alexander Schleicher en zijn constructiebedrijf

A. Schleicher werd in 1901 nabij Poppenhausen (Rhön) in Duitsland geboren. Hij leerde bij zijn vader het vak van meubelmaker en kwam rond de leeftijd van 23 jaar terecht in het "Weitensegler"-constructiebedrijf op de Wasser-

kuppe, waar hij zelf ook leerde zweefvliegen en weldra zelfs instructeur werd.

In 1927 begon hij een eigen atelier dicht bij Poppenhausen, dat hij uitrustte met het prijsgeld van een opleidingswedstrijd, waarbij hij het grootste aantal dubbelzitterstarts in één dag maakte (69 vluchten voor in totaal 3 u. 30 min., d.i. gemiddeld 3 min. per vlucht!).

In de crisisjaren werd zijn activiteit gesteund door familieleden en in 1931 trok hij op familiegrond de gebouwen op die nu nog steeds het bedrijf herbergen.

Heteerste serietoestel was de scholingszwever "Anfänger", waarvan er tot 1936 in totaal 60 werden vervaardigd. Daarna volgden de "Rhönadler" en de "Rhönbussard" als prestatiezwevers in serieproductie, "tegen prijzen buiten alle concurrentie", zoals in een prospectus uit die tijd staat vermeld.

Reeds in 1935 waren er bij Schleicher 45 personen tewerkgesteld.

In de winter van 1937 brandden de ateliers voor het grootste deel uit. Maar toen de 2de wereldoorlog uitbrak, had de firma toch 120 werknemers in dienst. In de eerste oorlogsmaanden mocht Schleicher nog vliegtuigen bouwen (vooral Rhönbussards, maar ook de Condor III en de ook bij ons vrij bekend geworden Olympia-Meise. Nadien werd hem opgedragen, met zijn resterende 70 werknemers, "Grunau-Baby's" te herstellen, en zelfs de bouw van een soort link-trainer voor zweefvliegopleiding, de Kunz-Schulergronddrainer, werd hem toevertrouwd.

---

Na de oorlog vervaardigde het bedrijf allerlei "officieel" meubilair voor de wederopbouw van het gehavende Duitsland.

Een tweede leven van het constructiebedrijf begon in 1951, toen Duitsland weer zweefvliegtuigen mocht gaan bouwen.

Schleicher achtte het verstandig, zijn personeel een vaste baan te waarborgen door verder te gaan met de bouw van bestaande types die hun degelijkheid hadden bewezen, eerder dan onmiddellijk aan nieuwe ontwikkelingen te beginnen. Daarom hield hij zich aanvankelijk aan drie modellen waarvoor hij het patent verwierf: de Grunau Baby als oefentoestel, de ES 49 voor beginscholing en de Condor IV als prestatie- en wedstrijdmaschine.

In de hierna volgende bijdragen zullen we bij voorrang de in België meest bekende types bespreken, met name de Grunau Baby, de Ka1, de Ka2 of Rhönschwalbe, de Ka4, meestal Rhönlërche II genoemd, de Ka6 (CR en E), de Ka7, de Ka8, de ASK 13, de ASW 15, 17, 19, 20, de ASK 21, de ASW 22 en ten slotte de ASH 25.

## GRUNAU BABY

De Grunau Baby's die Schleicher sedert 1951 bouwde, zijn van het type Baby III, dat steunt op de Baby IIb, zelf een verdere ontwikkeling van de Baby IIa en de Baby I.

Deze laatste werd al in 1931 ontworpen door Edmund Schneider uit Grunau (vandaar de naam trouwens) met de medewerking van de toenmalige zweefvliegekampioen Wolf Hirth. Het was een volledig van hout vervaardigd toestel,

waarvan de romp een zeshoekige doorsnede had, bestaande uit opengewerkte spanten die door langsliggers met elkaar verbonden waren. De hele romp was met triplex bekleed. De essehouten schaats was met een rubberen blok afgeveerd en de staartslof was een veerblad.

De zeer spartaanse cockpit had een minuskuul windschermpje.

De vleugel, met een totale spanwijdte van 12,86 m, was als hoogdekker door twee houten vleugelstijlen ondersteund. De vleugelligger droeg 22 ribben, de beplanking van de vleugelleus was als torsiekast bedoeld, maar voor de rest was de hele vleugel, ook de rolroeren, alleen met doek bekleed. De vleugel bestond uit een rechthoekig deel (profiel Gö 535) dat vanaf de rolroeren in een halfelliptisch uiteinde met symmetrisch profiel overging.

Het hoogteroer omvatte een vast vlak, bevestigd bovenop de romp, volledig vóór het kielvlak, en gestut door twee stijlen, alsook een roer zonder trimvlak. Het kielvlak was volledig beplankt en het groot gedimensioneerde richtingsroer met stof bespannen.

De besturing gebeurde op alle drie de assen via stuurkabels.

Er werden in totaal 80 stuks door Schneider gebouwd.

De Baby IIa, gebouwd vanaf 1933, kreeg 60 cm meer spanwijdte, een steviger vleugelligger, grotere rolroeren en metalen vleugelstijlen. Met dit toestel werd in augustus 1933 het wereldduurrekord door Kurt Schmidt op 36 uur en 36 minuten gebracht, en haalde Hanna Reitsch in februari 1934 boven Rio de Janeiro de rekordhoogte van 2.200 meter.

---

Er werden in totaal zowat 1500 toestellen van dit type gebouwd, zowel door bedrijven als door vliegverenigingen.

De Baby IIb volgde in 1936 de IIa op. Hij kreeg een wiel ingebouwd en had een windscherm op een kader dat aan de borstomvang van de piloot kon worden aangepast. Vanaf 1938 werden ook dubbelzijdige Schempp-Hirth-remkleppen ingebouwd. In de oorlogsjaren alleen al werden ruim 4000 stuks geleverd. Dit maakt van de Grunau Baby IIb tot op heden het zweeftoestel met de grootste oplage.

De door Schleicher gebouwde Baby's (in totaal 13 IIb en 21 III) hadden eveneens een wiel, geïntegreerd in de schaats, en konden op verzoek met een volledig gesloten cockpitkap worden uitgerust. Hoogte- en richtingsroer werden vergroot en meer afgerond.

### Technische gegevens:

	<b>Baby IIb</b>	<b>Baby III</b>
Spanwijdte	13,57 m	13,55 m
Vleugeloppervlak	14,20 m <sup>2</sup>	14,40 m <sup>2</sup>
Slankheid	12,97	12,80
Romplengte	6,09 m	6,30 m
Staarhoogte	1,18 m	1,38 m
Leeggewicht	160 kg	160 kg
Belading cockpit	90 kg	90 kg
Maximumgewicht	250 kg	250 kg
Vleugelbelasting	17,6 kg/m <sup>2</sup>	18,1 kg/m <sup>2</sup>
Overtreksnelheid	45 km/u	50 km/u
Maximumsnelheid	150 km/u	160 km/u
Minimumdaalsnelheid	0,85 m/s	0,90 m/s
bij	55 km/u	55 km/u
Beste glijgetal	17	18
bij	60 km/u	60 km/u
Max. snelheid Iier	80 km/u	80 km/u
Max. snelheid sleep	120 km/u	120 km/u

---

## SPORTCOMMISSIE 22.04.92

---

### **Vergunning Zweefvliegpiloot**

#### **THEORETISCHE PROEVEN**

Block Bert	Mechant Benny
De Keersmaecker Bart	Peeters Ludo
Devolder Raymond	Sys Robert
Geernaert Inge	Van Den Bussche Ghislain
Hoste Serge	Van Der Elst Hendrik
Loman Pieter	Vanneste Koen
Marien Johan	Wuyts Geert

#### **VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT**

Comyn Christophe	Moons Rudy
Demuyneck Pierre	Van Hee David
Hooyberghs Luc	

#### **THEORETISCH EXAMEN HULPINSTRUCTEUR**

Huybrechts Patrick	Sonderkamp Rolf
Pauwels Patrick	

#### **BEVOEGDVERKLARING INSTRUCTEUR**

Evens Ken

### **Zilveren Kenteken**

#### **DUUR.**

Comyn Christophe	De Backer Patrick
------------------	-------------------

### **Gouden Kenteken**

#### **VRIJE AFSTAND**

Vandenbossche Hans

### **Belgische Records**

#### **EENZITTER**

Afstand 1043,35 km  
Gaston Peeters, Fuentemilanos (Spanje) op 17.07.1990

Beste prestatie met vertrek vanuit België: afstand op driehoek FAI:

Pierre Fassin (samen met Henri Stouffs en Hugo Paepe) 777,580 km op 26.05.90.

---

---

# DE PEDAGOGISCHE WAARDE VAN DE ZWEEFVLIEGSPORT (\*)

---

Wanneer men nagaat hoeveel leden en instructeurs van de zweefvliegclubs in binnen- en buitenland tot het onderwijzend personeel behoren, komt men tot het verrassende cijfer van gemiddeld 20 %.

Rekent men daar nog de middelbare-schoolleerlingen en studenten bij die aan zweefvliegen doen, dan haalt men in sommige gevallen zelfs de helft van het aantal leden van de zweefvliegvereniging.

Uiteraard zijn diezelfde bevolkingsgroepen ook en in soms nog grotere mate bij andere sporttakken betrokken, maar voor een sport die met het onderwijs geen uitstaans heeft (in tegenstelling tot turnen, zwemmen, atletiek en voetbal), gaat het toch om opvallende percentages.

En dat is zeker geen toeval, want het zweefvliegen is een bij uitstek pedagogische sport, een sporttak met opvoedkundige waarde.

Die vaststelling geldt niet alleen voor de periode waarin de zweefvlieger in opleiding is. Natuurlijk zijn in dat stadium bepaalde aspecten van de opvoedkunde meer aan de orde, wegens de verhouding tussen instructeur en leerling, waarbij de ervaring die de instructeur bezit, op pedagogisch verantwoorde wijze aan de nieuweling wordt overgedragen.

Precies in dat leerproces is het van belang dat de instructeur kennis heeft van aanleer-technieken, dat hij in staat is, zelf discipline te

tonen en van de leerling te verkrijgen. Door hun opleiding en vooral ervaring zijn onderwijskrachten op dat gebied vaak veel beter op hun taak van zweefvlieg-instructeur voorbereid.

Hoe dan ook, het komt er steeds weer op aan, de zweefvliegleerling de technieken en ook de "feeling" voor het besturen van het vliegtuig bij te brengen. Maar besturing is niet het enige vak in het lessenprogramma van een aankomend zweefpiloot. Weerkunde, vlieginstrumenten, aërodynamica, navigatie, luchtvaartreglementering, allemaal onderwerpen die zowel tijdens de praktijk als in speciale theorielessen worden uitgediept, en die de leerlingpiloot inzicht geven in aangelegenheden die in geen andere sporttak aan bod komen.

De zweefvliegerij is dus wel degelijk een verrijking op het gebied van kundigheden (bv. de besturing) en op het vlak van kennis (bv. meteorologie, aërodynamica), maar biedt daarenboven zeer veel kansen om aan persoonlijkheidsvorming te doen.

Het thermiekvliegen bijvoorbeeld, waarbij van de stijgende luchtmassa's gebruik gemaakt wordt, vergt van de zweefvlieger niet alleen constante aandacht voor het verkeer in het luchtruim, maar ook het waarnemen, interpreteren en exploiteren of vermijden van weerkundige verschijnselen. Door die veelzijdige "bezigheid" tijdens de vlucht - nog afgezien

---

van de pilotagehandelingen, die trouwens stilaan een automatisme worden

zoals autobesturingsmanoeuvres - wordt het concentratievermogen aangescherpt, een eigenschap die in vele andere omstandigheden buiten de sport van nut is.

Ook uithoudingsvermogen, zowel op lichamelijk als op geestelijk gebied, is een persoonlijk kenmerk dat in minimale mate aanwezig moet zijn voor wie de zweefvliegsport gaat beoefenen, maar dat door de praktijk van het vliegen wordt opgevoerd.

Tijdens overlandvluchten bijvoorbeeld, waarbij de piloot vier, vijf uren of langer alleen aan boord voor alles zelf moet instaan (kaartlezen, thermiek zoeken en benutten, de weersevolutie volgen, zuiver piloteren, de snelheden optimaliseren), worden aan zijn concentratie- en uithoudingsvermogen hoge eisen gesteld. Kortom, bij het zweefvliegen heeft de piloot voortdurend beslissingen te nemen, en precies dat is voor zijn persoonlijkheidsvorming zo verrijkend.

We hadden het hiervoren al over de discipline die bij het leren vliegen vereist is. Discipline wat het naleven van de afspraken met de instructeur(s) betreft, maar ook wat de behandeling en het onderhoud van de

vliegtuigen en ander materieel aangaat. Het gebruikte materieel is immers gemeenschapsgoed, dat voor de gemeenschap wordt ingezet, maar ook door de leden van die gemeenschap in goede staat moet worden gehouden, in de eerste plaats om de veiligheid van het vliegbedrijf te verzekeren. Tucht is verder vereist bij het respecteren van de luchtvaartreglementering en van de gebruikslimieten van de zweefvliegtuigen. Wie zich daar niet aan houdt, brengt zichzelf en anderen in gevaar. Dank zij de zweefvliegsport wordt dus ook de verantwoordelijkheidszin ontwikkeld.

Ten slotte is het zweefvliegen een sport die de groepsgeest intact houdt, doordat één persoon alleen onmogelijk zonder de hulp van anderen met een zweefvliegtuig de lucht in kan. Er is samenwerking van verscheidenen vereist om telkens weer één of meer zweefvliegers de kans te bieden, door kunde en kennis de kosteloze energie van de natuur voor heerlijke vliegervaringen te benutten.

(\*) Deze korte tekst is in de eerste plaats bedoeld voor niet-zweefvliegers, bv. te verspreiden ter gelegenheid van club-manifestaties naar het grote publiek toe.

De Ster 18-5-92

# Piloten landen in pasgezaaid boerenkoolveld in Sprundel

## Boer eist geld van zweefvliegers

Van onze verslaggevers

Sprundel / Woensdrecht  
Drie zweefvliegers hebben  
het zaterdagmiddag hevig

ingezaaid met boerenkool. Volgens J. Dijkstra was de schade aan het gewas gering. Grond eigenaar Van Heybeek was echter allerminst blij met de komst van rode gasten. De boer ze niet op zijn grond

wet heeft een ploot altijd het recht een noodlanding te maken als dat nodig is, maar een landeigenaar heeft het recht het betreden van zijn grond te verbieden. „Een zotte situatie”, aldus een woordvoerder van de politie.

## Organisatie stapt naar rechter

### Landbouwer eist landingsgeld

Van onze correspondent

Talesgraaf  
18/5-92

„Als jullie niet bereid zijn onmiddellijk te betalen blijven jullie van de zweefvliegtuigen af en komt er niets aan onze verslaggever

## Zweefvliegers overwegen proces

# „Sprundelse boer was fors buiten boekje”

Van onze verslaggever  
ROOSENDAAL - De Westbrabantse Aeroclub overweegt een proces aan te spannen tegen de Sprundelse landbouwer H. van Heybeek. Juristen van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVL) onderzoeken mogelijkheden om de 2500 gulden terug te vorderen die Van Heybeek zaterdag in cassatie werd omdat twee zweefvliegtuigen op zijn land waren geland.

## Opmerkelijk geschil in Schijf

### Boer 'gijzelt' zweefvliegtuigen

18-5  
Bz. Nub  
Voorz.

strande toestellen toe. Hij werd eerst handig contactje vijf zond gulden.  
De piloten wisten niet v die eis moesten en 1 raad voor hult

---

## BUITENLANDEN

---

Op 16 mei II. organiseerde de Westbrabantse Aero Club op de vliegbasis Woensdrecht, naar jaarlijks gewoonte de Jac Jansen Memorial Cup, waaraan tal van Vlaamse zweefvliegers deelnamen.

De eerste plaats in de standaardklasse werd trouwens behaald door onze eigenste Eddy De Coninck (KAC) Door de evenwel minder gunstige thermische omstandigheden werden verschillende piloten gewongen tot buitenlanden.

De piloten van twee toestellen (één Nederlandse tweezitter en een Belgische eenzitter) maakten een probleemloze landing in een pas gezaaid akkerland.

De eigenaar van de akker hield er echter een andere mening op na.

Ofschoon de piloten zich akkoord verklaarden tot het vergoeden van de (beperkte) schade aan het prille gewas, eiste de eigenaar prompt 5000,- gulden per toestel als schadevergoeding. En dit te betalen alvorens de toestellen mochten worden weggehaald. De Rijkspolitie die door de piloten ter plaatse was geroepen, maakt een P.V. op. De eigenaar raakte door het dollen en bedreigde de piloten alsook het 'kort maken' van het materiaal, om zijn eis kracht bij te zetten.

Na een lang, doch vaak eenrichtingsgesprek, en met bemiddeling van de Rijkspolitie, zwakte de boer zijn eis af tot 2500 gulden voor de beide toestellen.

Om finaal uit de impasse te geraken en de beide clubtoestellen in veiligheid te kunnen brengen, besloten de piloten tot het betalen van de 2500 gulden.

Uiteraard besloten de betrokkenen om onmiddellijk een rechtsgeding in te leiden tegen de terreineigenaar. Na overleg met de respectievelijke zweefvliegorganisaties, werd besloten om tussen te komen in de procedure en advokaatskosten gezien het gemeenschappelijk belang. Uiteraard zullen wij onze leden op de hoogte houden van het verdere verloop van deze zaak.

Naar aanleiding van dit voorval wordt thans de haalbaarheid onderzocht voor het invoeren van een 'buitenlandingsrapport', waarbij de beide partijen zich officieel kunnen kenbaar maken en zonodig een schaderegeling kunnen vastleggen.

Mede naar aanleiding van de recente reacties in de pers aangaande schaderegelingen tussen landbouwers en ballonvaarders in het Waasland, zouden wij alle zweefvliegers willen adviseren om bij een buitenlanding - steeds contact te zoeken met de eigenaar van het terrein - bij eventuele schade aan de gewassen, in eerste instantie in overleg met de eigenaar een regeling te treffen, of zo er aanleiding is tot discussie, onmiddellijk de Rijkswacht vragen om een P.V. op te maken - zo mogelijk foto's nemen van de aangerichte schade - zelfbeheersing en beleefdheid dragen ook steeds bij tot een positief verloop

P.P.

---

# INTERNATIONAL GLIDING COMMISSION

Verslag van de vergadering te Parijs 13-14 maart

---

Tijdens deze jaarlijkse meeting komen afgevaardigden uit alle landen der wereld samen om allerlei problemen, wedstrijden en nieuwe evoluties in de zweefvliegerij te bespreken.

De meeting werd bijgewoond door Aerts Michel, delegate en Patrick Stoufs, alternate.

Wie het volledige verslag van de meeting wil lezen of verkrijgen, neemt best contact met het secretariaat.

De vooravond van de meeting werden alle Europese deelnemers door de Franse zweefvliegfederatie uitgenodigd op een informele vergadering teneinde een soort Europese ZweefvliegUnie op te richten.

Deze Unie zou specifieke zweefproblemen op Europees vlak (zoals vergunningen, luchtruim, opleiding, veiligheid,...) naar best vermogen behartigen.

Op de Nationale Zweefvliegfederatie werd beslist toe te treden tot deze Unie indien ze opgericht wordt (wellicht in het najaar). Deze Unie moet zich niet met die zaken die door het FAI worden geregeld.

## AGENDAPUNTEN

1. Het IGC wenst dat de FAI verandert qua structuur.

Men is niet steeds gelukkig met de werking van het FAI en de vrij autoritaire wijze waarop alles vanuit de top geregeld wordt. Een resolutie "FAI 2000" werd door alle delegates geaccep-

teerd. Voornamelijk in deze resolutie was dat een specifieke luchtsport best door zijn eigen luchtsport Commissie wordt gepresenteerd. Dit is nu niet steeds het geval.

2. Er werd door sommige delegaties gevraagd in welke mate motorzweefers in zuivere zweefvliegcompetities zouden kunnen deelnemen. In de levendige discussie achteraf bleek dat de meerderheid der delegaties voor afzonderlijke wedstrijden zweefvliegtuigen en motorzweefvliegtuigen is.

Er werd aan alle landen gevraagd dit probleem in hun Nationale Federaties te bespreken en volgend jaar met een standpunt naar voren te komen. Er zal dan door het IGC een standpunt worden ingenomen.

Er is op Nationaal vlak reeds één vergadering geweest. Personen die interesse hebben om mee over deze problematiek te discussiëren kunnen contact met mij opnemen of hun standpunt schriftelijk laten kennen (met dank).

3. Luchtruim.

Zelf nam ik deel aan een werkgroep betreffende dit probleem. Tom Zealley uit Engeland was voorzitter van deze werkgroep en zal de belangen van de zweefvliegerij behartigen bij Europe Airports. Een "Gliding Airspace Position Paper" zal zo vlug mogelijk aan het ICAO en andere belanghebbenden worden overgemaakt.

Het nieuwe Airspace Classification System is en komt in de meeste landen in voege.

---

#### 4. Wedstrijden.

B. Smith gaf een overzicht van het WK in Uvalde. Vele deelnemers stelden zich vragen bij het enorme budget van dit WK en of we wel de goede richting uitgaan (zie "Budget WK"). Er werd trouwens gestemd dat elk land dat nu een WK inricht vooraf een gedetailleerde begroting moet indienen en indien er serieuze veranderingen zijn aan dit budget (dat zijn impact kan hebben op het inschrijvingsgeld) dit goedgekeurd moet worden door het IGC. Na het WK moet de organisator op het IGC een gedetailleerde afrekening tonen.

Op het WK 93 in Zweden zal geen POST opdracht gevlogen worden. Ook op het WK 95 in Nieuw Zeeland zal geen Post opdracht gevlogen worden.

Er is sprake om vanaf 95 terug te gaan vliegen met een Nationale Ploeg en een soort ploegenrangschikking op te maken. In geen geval zou de individuele prestatie door deze subcompetitie beïnvloed mogen worden.

Van 10 tot 31 juli zal in Hongarije het Europees Kampioenschap gevlogen worden. 8 Belgische piloten zijn ingeschreven.

#### 5. Gebruik van de GPS.

De meeste delegaties werden met stomheid geslagen over de mogelijkheden van deze apparatuur. Er is het navigatie en verificatie aspect. Men toonde ons uitgeprinte vluchten, waarbij het foto toestel totaal overbodig wordt.

Vanaf 1.10.92 is alle elektronische navigatieapparatuur toegelaten op wedstrijden.

Ook hier werd de delegaties gevraagd dit probleem in hun land te bespreken. Suggesties zijn dus welkom.

#### 6. World Class Glider.

Op het zweefvliegcentrum Oerlinghausen zullen vanaf 14 september tot 9 oktober 92 de testvluchten plaats vinden. Tot nu toe verklaarden 7 van de 12 deelnemende constructeurs dat hun prototype klaar zou zijn tegen deze datum. Er werd door het IGC beslist niet van deze datum af te wijken.

#### 7. Eretekens.

De Pelagia Majewska Medal werd met twee stemmen meer toegekend aan Gisela Weinreich uit Duitsland. Onze landgenote G Litt werd alzo nipt geklopt.

Voor de Lillienthal Medal werd Ray Lynskey uit Nieuw Zeeland voorgesteld. Het FAI beslist over de toekenning.

Al bij al een vermoeiende maar boeiende tweedaagse. We zijn wel een klein landje, maar onze stem is zoveel waard als die van de zogezegde grote landen. Het is naar mijn mening absoluut noodzakelijk aanwezig te zijn wil men op de hoogte blijven en iets mee beslissen in het reilen en zeilen van het grote zweefvliegcircus.

Nogmaals, graag tot meer informatie bereid. Ik zou U dankbaar zijn mocht U mij uw mening over bepaalde problemen te laten kennen.

Aerts Michel

---

## IN MEMORIAM

---

HELMUT REICHMAN +

Een aanvaring in volle vlucht op 11 maart in de streek van Briançon heeft het leven gekost aan de meest bekende zweefvlieger ter wereld, Helmut Reichman. 51 jaar en 3x wereldkampioen (1970, 1974, 1978) was hij niet alleen een groot piloot maar ook een onbetwistbaar theoreticus en pedagoog. Hij bekleedde bovendien een leerstoel "Zweefvliegen" aan de universiteit van Saarbrücken. De meeste zweefvliegers kennen wel zijn standaardwerk "Wedstrijdvliegen".

Helmut Reichman had de topklassewedstrijden opgegeven om zich volledig te wijden aan de opleiding. Erg vertrouwd met de zuidelijke Alpen leidde hij vervolmakingsstages in Vinon, Saint-Auban en Sisteron. Tijdens één van zo'n stages voor de Duitse Junioren ploeg is hij omgekomen bij een aanvaring waarbij ook een andere Duitse piloot, Lars Götz, de dood vond.

---

## MEDEDELINGEN EN SERVICE

---

**Wil er rekening mee houden dat het secretariaat zal gesloten zijn van 13 juli te.m. 7 augustus 1992.**

AANVULLING VADEMECUM '92

Medische geschiktheid blz. 10

Nieuw adres dr. G. Krieken:

Holle Helverik 26

3700 Tongeren

Tel. (012) 41 26 87

Zweven te MONTARGIS (120 km t.z. van Parijs)  
Ruime piste, volledige accommodatie, goede meteo.

Inlichtingen:

C.V.V.M. - AERODROME F-45700 VIMORY

Tel.: 00-352-38987672 (J.L. Arvaux)

DRINGENDE VERKOOP:

- Ka 8 b

- JEANS ASTIR

- LS 1 c

- LS 1 d

Inlichtingen:

Francis Berx, 016/22.09.22

Jan Evens, Fax: 016/25.68.35

TE KOOP:

Fauconet Avialsa A60, zeer goede staat, revis91, Jos Vandormael, tel. 011/46.44.05, na 17u.

TE KOOP:

4 aanhangwagens, open, tel. 03/455.01.78, tussen 18u - 20u.

VOOR RESTAURATIE TE KOOP:

Piper PA 18 Super Cub

- 2 Cellen: 2 rompen, 4 vleugels, 3 tailsets

- 1 Motor Lycoming 150 HP, einde uren

- 1 Motor Lycoming 150 HP, 350 T.T.

beschadigde krukas, rest OK.

- Volleidge PA instrumentarium

Inlichtingen:

Edgard Fabry, Jeugdstraat 11, 3500 Hasselt

Tel.: 011/21.03.51 (na 19u)

Jan Evens, Fax: 016/25.68.35

CORRECTIE HANDICAPSFACOR 92

ASW 24 en LS 7: 104 i.p.v. 103

