

ligablad



Onemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

12de jaargang - nummer 46
april - mei - juni 1991

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

kantoor van afgifte Gent X

Met een motor kan het ook best leuk zijn!!



ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoelmerk

Erlaagd door de Beroepsinspectie van Cultuur
BLOSO-erkenningnummer 08.01

**HOOFDREDACTIE EN
REDACTIEADRES :**

Piet STINCKENS
Anjerstraat 18, 2690 Bree
tel.: (011) 46 34 05

REDACTIETEAM :

Rens PAREDIS
tel.: (011) 85 71 33
Pieter MENTENS
tel.: (011) 73 34 17
Pedro BOON (fotograaf)
tel.: (03) 449 90 36

ABONNEMENTEN :

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

ADVERTENTIETARIEVEN :

Seintjes en koopjes vanwege de leden
worden gratis geplaatst.

SECRETARIAAT :

Georgie Iveronlaan 70, 2100 Deurne
tel.: (03) 322 16 04

BETALINGEN :

Op bankrekeningnummer
066-2003341-54 ten name van z.z.w.
Liga van Vlaamse Zeevliegclubs

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

L. Broet
Hemelrijckstraat 45, 9051 Gent
tel.: (091) 22 63 97

12de jaargang - nummer 46
april - mei - juni 1991

INHOUD

Redactioneel
Zeevliegen is thermiekvliegen
Zomaar een buitenlanding
Int. zeevliegwedstrijd Kortrijk
Poolse renklasser
Waar gebeurd
World Class Glider News
Het hoekje van de boekenvreter
Belgian Civil Register
Eerste Zeeuws-Vlaamse A.C. 25 jaar
Wedstrijdskalender
Mededelingen
Sportcommissie
Te koop

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :
Ary Coelen - C.O.R. - R. Van De Plas - S. Van Der
Veken - Dirk Galle - Johan Stinckens - Patrick
Pauwels

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 1991 op het
redactieadres.

Foto: Sch.-Hirth G61-Wolf

REDACTIONEEL

Hallo zweefvliegervrienden,

Het Ligablad nr. 2 van 1991 valt in de bus. Spijtig genoeg niet met het beste weernieuws. Regenwolken hangen er de laatste tijd immers laag en loodgrijs bij. Alleen de herinneringen aan de twee voorbije relatief goede zweefvliegjaren '89 en '90 kunnen wat zon brengen in ons ellendig waterlandje. Misschien dat de oorzaak van het slechte weer te vinden is bij de BRT-se weerprofeten want "Weer" zijnde zou ik mij niet graag laten voorspellen door zulk een weermannenkwartet. Ik ben er van overtuigd dat in onze zweefvlieggrangen op dat vlak deskundiger mensen rondlopen. Enfin, alles met een korreltje zout nemend want niets is moeilijker dan het gedrag van een wispelturig element als het weer te voorspellen. Dat heeft zelfs Victor Boin '91 mogen ondervinden. Ondanks de puike organisatie van Jan, Patrick en andere Nesten. Maar... Balen geeft niet op. Nieuws daarover verder in dit blad. Net zoals de mensen van Keiheuvel geven ook wij het niet op. Wij houden de moed erin, de zonnepet op en de vliegkaart binnen handbereik. Van non-actieve dagen profiteren wij om op stapel staande proeven, wedstrijden en prestaties grondig voor te bereiden. Zulke voorbereidingen geven ons het gevoel steeds bezig te zijn met de vliegerij en maken dat de minder gunstige vliegdagen niet

helemáál tegenvallen. Hopend op een Liga-blad nr.3 met een grandioze terugblik op het derde kwartaal wenst de redactie u allen een prettige vakantie met opperbest vliegweer. En...niet vergeten!! De neerslag (geen regen) van een prettige ervaring, vlucht of prestatie wordt met dank door de redactie aanvaard.

Groetjes,

Piet

ZWEEFVLIEGEN IS THERMIEKVLIEGEN

ZO BEGON HET

Bronnen:

Segler durch Wind und Wolken, Paul Karlson, 1936

Zwölf Jahre Wasserkuppe, Fritz Stamer, 1933,

Sailplane and gliding, A.E. Slater, 1979

Plaatsnamen zullen ongetwijfeld fouten bevatten, de Duitse boeken zijn geschreven in het verbasterd Gotisch, Duits schrift.

Vogels cirkelen in smalle stijgwinden

Slechts twee personen vermeldden de essentie van het zweefvliegen. In 1903 schreef Wilbur Wright dat "lucht een zelfde stijgsnelheid heeft als de relatieve daalsnelheid van de vogel". In 1905 schreef Wilhelm Kress uit Wenen, dat vogels al cirkelend zweven, omdat de stijgwinden zo smal zijn.

Leonardo da Vinci in 1550 en Octave Chanute in 1909 begrepen hellingvliegen, en beiden dachten dan ook dat vogels enkel hoogte kunnen winnen door windopwaarts te vliegen. Wilbur Wright besloot dat vroegere vliegpogingen mislukten door gebrek aan ervaring met de besturing, ja dat de pioniers dikwijls niet beschikten over efficiënte stuurorganen. Daarom startte hij met zweefvliegtuigen, en niet om te zweven (=bovenblijven, thermiek-

vliegen). Hij begon eerst met een model, vervolgens met vluchten dicht bij de grond, later volgde dan het uit-zweven over grotere afstanden.

Pas tijdens het vierde vliegjaar, op 26 oktober 1903, duurden hun vluchten langer dan één minuut. Wilbur realiseerde dat vier keer en Orville twee keer, waaronder een duurrecord van 1 min 11,8 s van Orville. Na vier jaar vliegerij, won Wilbur op 14 december de toss voor de eerste start met het motorvliegtuig, hij overtrok echter en sloeg tegen de grond. Op de 17de was het toestel reeds hersteld en Orville maakte de eerste vlucht met een eenmotorig vliegtuig. Wilbur maakte dan ook een geslaagde vlucht. Terwijl ze napraatten, blies een rukwind het toestel op de kop, achteraf gebeurde dat nog dikwijls met zwevers. Niemand dacht al aan zweefvliegen om het zweefvliegen.

In 1909 vloog Gordon England een Weiss-zwever vanaf Amberley Down. Hij won eerst veel hoogte en landde in de vallei na 58 s. Dit was een Brits record, het werd niet gemeld aan Flight en niemand dacht eraan verder de mogelijkheden van zweefvliegen te onderzoeken. De zwever diende enkel om er een gepaste motor in te plaatsen. In november 1911 ging Orville Wright naar Kitty Hawk om er te zweven. Flight vermeldde dit en verklaarde in een artikel het verschil tussen motor- en zweefvliegen, maar vermeldde de

wereldrecordvlucht van Orville van 9 min 45 s niet die hij enkele dagen later vloog. Alec Ogilvie, een Engelse vriend van de Wrights, zweefde met hen en vertelde dat het soms riskante vluchten waren, over een sikkelvormige duin. Je moest op de juiste plaats vliegen om de helling dwars op de wind te hebben, dreef je af, dan was een lange vlucht windopwaarts nodig om daar terug te geraken.

Deze vluchten dienden enkel om nieuwe stuurorganen uit te testen. Een foto toont een lange staaf vooraan de zwever, waaraan een zakje aan het uiteinde bevestigd is, moet dit dienen als trimgewicht?

Orville vermeldt het doorvliegen van een thermiek: tijdens een motorvlucht in de Verenigde Staten kwam hij in een gebied met sterk stijgen. Hij maakte een bocht om dat gebied te verlaten, maar zonder succes. Toen besepte hij dat stijgen een lokaal fenomeen moest zijn, ontsnappen kon daarom het eenvoudigst met een rechte vlucht, wat dan ook lukte.

Maar lang daarvoor reeds, in 1896, slaagde A.M. Herring, een assistent van Octave Chanute, erin, door zijwaarts windopwaarts te draaien gedurende 48 s bijna 300 m ver te vliegen. Op het einde van de helling draaide hij spijtig genoeg niet terug om in de andere richting te zweven. Hij landde en probeerde niet opnieuw.

Na de Wrights probeerde niemand meer om boven te blijven met een zwever tot in Duitsland in 1922. Duitsland waar het zweefvliegen

uitgroeide tot een echte sport.

In Duitsland leefde Oskar Ursinus die in 1908 het tijdschrift *Flugsport* opstartte.

Zweefvliegen wordt mogelijk

Na Versailles in 1919 mocht Duitsland geen vliegtuigen meer bouwen. Een artikel uit de jaren 30 vertelt dat Ursinus verrast en ontzet was. Een artikel vermeldt dat hij nabij zijn bureau door de Rhön-bergen, ten NO van Frankfurt, wandelde en een buizerd hoog in de lucht zag cirkelen, dat gaf hem het idee van de zwevende mens. Andere bronnen vermelden dat daar al in 1909 mensen zweefden. In 1920 deed hij een oproep in *Flugsport* tot alle geïnteresseerden om met hun zwevers op de hoogste top, de Wasserkuppe, 950 m, samen te komen. Zij richtten de Duitse zweefvlieg- en modelbouwvereniging op en de eerste wedstrijd werd georganiseerd. Vanaf deze top strekt een heuvelrug zich naar het zuiden uit en zorgt voor een gunstige helling bij westenwind. Er is eveneens een helling naar het zuiden en een, maar een onregelmatige, naar het noorden.

De bijeenkomst was in september, een verzameling van alle mogelijke modellen zwevers was op het appel, de prestaties waren nog miniem. Hier werden echter banden gesmeed en de wil om het bouwen van zwevers verder te zetten en om te vliegen. Het zweefvliegen kwam van de grond.

De volgende wedstrijd was in de herfst van 1921 en het resultaat was een wereldrecord van Wolfgang Klempe-

ren, een student uit Aachen, van 13 min met de "Blauen Mauss". Hij startte met een beetje stijgen en vloog dan zijn hoogte eruit naar de vallei. Friedrich Harth vloog 21 min met gebruik van de energie van windstoten, een vorm van zweven: dynamisch zweven, die nooit populair werd. Tijdens een tweede vlucht bij die storm stortte hij neer en liep een schedelbreuk op. Dat betekende echter niet het einde van zijn zweefvlieggeschiedenis.

1922 werd het jaar met de eerste belangrijke zweefvliegvluchten. Een prijs van 10.000 Mark was uitgelooft voor een vlucht van minstens 40 min, dubbel zoveel als het bestaand wereldrecord. Daarbij moest tussen 2 markeerpunten doorgevlogen worden en vervolgens 5 km over land.

De studenten van Hannover kwamen met hun Vampyr naar de Wasserkuppe. Dat toestel verenigde alle ervaringen van het motorvliegen: een vrijdragende hoogdekker met een redelijk grote spanwijdte. Een modern toestel dat model stond voor de volgende generatie zweefvliegtuigen. Op 18 augustus 1922 won Arthur Martens (geen familie van onze 1ste minister), stichter van de Hannover vliegclub, oorlogsvlieger bij von Richthofen, met de Vampyr de prijs met een vlucht van 43 minuten gevolgd door een zweefvlucht naar de vallei: totale duur 1 h 06 min.

De volgende dag klopte Fritz Hentzen dit wereldrecord met een vlucht van 2 h 11 min met de Vampyr. Een geschiedenisboek vertelt dat die

duurvluchten enkel mogelijk waren omdat een andere piloot aangetoond had dat men direct na de start scherp naar de helling terug moest draaien, anders was men al te ver om het stijgen te bereiken.

In oktober 1922 was de eerste ontmoeting van zwevers in Itford. Geen enkele piloot kende die methode. De gekozen helling was eigenlijk ongeschikt voor hellingvliegen en gekozen door Alec Ogilvie, de enige van het organiserend comité die ooit gezweefd had. Gelukkig was er een prachtige helling naar het noorden gericht. Niemand dacht er ook maar aan scherp te draaien tot Fokker, die op de Wasserkuppe gezweefd had, die techniek demonstreerde. De stijfkopige Engelsen hielden zich echter aan hun techniek om gewoon rechtdoor te vliegen en landden telkens in de vallei.

Onweer

Jaarlijks ging de wedstrijd op de Wasserkuppe door. De resultaten varieerden sterk met het weer. In 1926 werd Max Kegel omhoog gezogen door een overtrekkend onweer. Hij zweefde aan de westhelling en kwam zo voor een aanstormend onweersfront, dat vanuit Fulda aankwam. Dit zoog hem omhoog en voordat hij kon wegdraaien zat hij midden in de wolken. Uiteindelijk, na 50 km geraakte hij terug uit dat onweer en landde in de buurt van Hildburghausen. Hij had geen valscherm aan, blindvlieginstrumenten waren niet ingebouwd, remkleppen bestonden evenmin. Hij vertelde zo'n verschrikkelijk verhaal, dat niemand

tijdens de volgende drie jaar het waagde om onder een onweer te vliegen. Max Kegel stichtte later een zweefvliegtuigenfabriek in Kassel.

Thermiek

Kronfeld was vanuit Rositten op Wasserkuppe gaan vliegen. Hij werd een meester in het wolkengebruik. Reeds in 1921 had professor Georgii voorspeld dat zweefvliegen onder wolken, in thermiek en voor onweersfronten mogelijk was. Kronfeld was tijdens zijn zweefvliegopleiding een hopeloos slechte leerling, en wordt pas echt begeistert van het zweefvliegen als hij het jaar daarop op de Wasserkuppe komt. Al tijdens zijn eerste deelname aan de wedstrijd toonde hij zijn vrienden nieuwe wegen. Hij wilde de theorieën over thermiek en wolken uittesten in vlucht. Wolken zijn een teken van stijgende lucht had hij gelezen en bijgevolg begon hij systematisch onder wolken stijgen te zoeken.

Sedert 1922 was het hoogterecord op de Wasserkuppe onveranderd gebleven, toen Hentzen bij zijn drie-uren-vlucht 350 m hoog boven de top zweefde. Dat was de maximale hoogte die de hellingwind van de Wasserkuppe reikte. In 1928 wordt het hoogterecord onder impuls van Kronfeld op 775 m gebracht.

De Grüne Post looft een prijs van 5000 Mark uit aan degene die 100 km ver over land vliegt. Geen enkele Duitse helling is lang genoeg om deze afstand met hellingvliegen te overbruggen.

Aan de duinen van Rositten had

Ferdinand Schulz 60 km ver gezweefd. Nehring en de studenten van Darmstadt hadden een andere helling ontdekt, langs het Oderwoud. Enkel een gat van enkele km tussen Heidelberg en Bruchsal moest overbrugd worden om aan het Zwarte Woud aan te sluiten. Zij strandden telkens in dat gat, na 70, 72 km. Kronberg wilde de magische afstand van 100 km vliegen. Hij wenste niet te profiteren van de ervaring van de anderen, want dat was niet sportief. Hij koos voor het Teutoburger woud. Over 100 km strekt zich een bergrug uit van NW naar ZO. De helling is laag, maar 100, soms maar 50 m boven het land. Hier en daar zijn moeilijke onderbrekingen in de helling. Zijn eerste poging mislukte, al na 35 km stond de Wien op de grond. Op 15 mei 1929 startte hij opnieuw, de wolken moesten hem over de moeilijke stukken helpen. Langzaam en voorzichtig vorderde hij langs de berg in een smal en bokkig stijgveld. Immer vechtend voor elke meter hoogte. Drievierde uur kruiste de Wien boven de schoorstenen van de fabrieken van het stadje Lengrich, de opgave leek toch te zwaar. Niet opgeven; zacht, fijn stuurde hij de zwever tot een wolk hem omhoog zoog. En verder ging de vlucht, voorbij Bielefeld met rokende locomotieven in het station. Het doel van de vlucht kwam in zicht. Verder ging de vlucht over een dicht woud zonder landingsmogelijkheden. De wind was onder-tussen gedraaid, andere hellingen verstoorden de hellingstijgwind, de Wien verloor langzaam hoogte.

Uiteindelijk dacht Kronfeld aan opge-

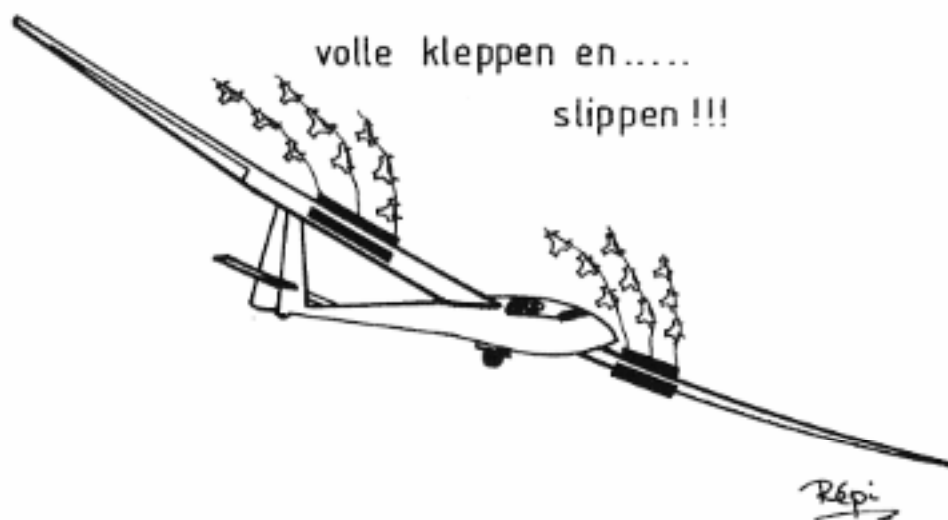
ven, liever zonder brokken landen, en hij draaide om. Maar nu had hij geluk, echt zweversgeluk, hij zag een piepklein wolkje en slaagde erin daaronder voldoende hoogte te krijgen om het doel te bereiken, en dat zonder vario-meter. Met rugwind landde hij in een veld, de slee was beschadigd. De 100 km werden gevlogen, hij won de 5.000 Mark. Wolkenstijgwind had zijn waarde bewezen.

Kronfeld realiseerde op 20 juli 1929 nog een geplande onweersvlucht met de Wien en legde daarbij 143 km af

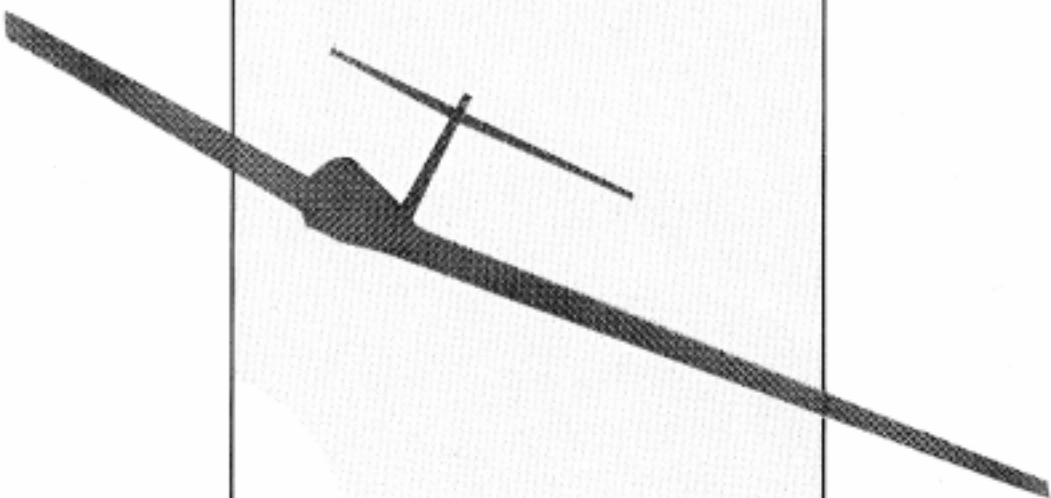
naar Hemsdorf. De helft meer als bij zijn recordvlucht over het Teutoburgerwoud. Dit was tevens de eerste zweefvliegvlucht waarin een valschermdragen gedragen werd. Twee wereldrecords werden in een klap verpulverd: afstand en hoogte. Nu was wolkenvliegen in en op 30 juli stijgt hij hoger dan 3.500 m en zweeft 150 km ver en Groenhoff vliegt met een passagier 36 km ver. Thermiekvliegen en wolkenvliegen is gekend, het zweefvliegen is niet langer verbonden met bergen en hellingen. De sport verovert het vlakke land.

rvdp

H.E.L.P.-LANDING



up in the sky with kinthey



group josi
kinthey, aviation insurer
rue des colonies 11 1000 brussels
tel. 02-515.12.20 or 02-515.13.28

ZOMAAR EEN BUITENLANDING (1)

Vrijdag 25 september 1987. De weersvoorspellingen zijn gunstig. Een NW-wind en geen buienactiviteit. Dus zaterdagmorgen redelijk vroeg (althans voor mijn doen) uit de veren en naar het veld (Axel). De voorspellingen kloppen en het ziet er gunstig uit. Na de gebruikelijke montage-procedure zijn we om 11.30 klaar voor de start met de 00-ZER. Hoewel ik geen speciale overlandbedoelingen had besloot ik voor de start toch maar een kaart en mijn jact met papieren mee te nemen? Je weet tenslotte maar nooit!

Na de start win ik recht achter de lier in de NSM-thermiek snel hoogte, 1000m, dat is tenslotte al een mooi begin. Na een aantal keren naar de Schelde te hebben gestoken besluit ik toch om met de wind mee te gaan, richting Gent. Ik blijf rechts van het kanaal en het zijn prachtige bellen van 3 tot 4 meter. Ten zuiden van de stad Gent besluit ik richting NW te gaan vliegen richting Breskens. Mijn optiek was Breskens en dan via IJzendijke retour veld. Het zag er toen nog gunstig uit.

Stekend tegen de wind zakt 'De Pik' toch vrij snel, maar de bellen bleven goed en na snel opdraaien kwam ik tegen de wind in toch goed vooruit. Ik passeerde rechts op 1.000 meter hoogte het vliegveld Ursel. Ik was met de wind mee op een 0 à 0,5 teruggedreven tot achter het vliegveld en had daar 500 meter. Op Ursel landen was geen probleem dus bleef ik naar

thermiek snuffelen. Met een bel van 1 tot 1,5 bereikte ik de basis op 1.250 meter. Ik begon NO te vliegen maar begreep wel al dat het halen van het veld er niet meer in zat. Na enige tijd besloot ik wat meer noord te gaan vliegen met de hoop net over de grens uit te komen daar de landingsmogelijkheden daar beter zijn. Maar wat zakt zo'n ding toch hard, zeker als het niet gelegen komt.

Toen ik op 500 meter zat zag ik het Leopoldkanaal en Biervliet voor me liggen en met een 0 à 0,5 dreef ik steeds weer verder terug en besloot dus een landingsveld uit te zoeken. Ik kwam tot de conclusie dat de percelen daar toch niet zo erg groot zijn en koos voor een niet begroeide akker met een goede aanvliegbaan. Na de gebruikelijke procedure landde ik binnenkomend over een drietal weiden, netjes in het losliggende akkerland.

Direct dienden er zich zo'n tiental toeschouwers aan met de gebruikelijke vragen van :

- "Was je benzine op?", "Had je motorstoring?" enz... enz... Na omstandig oorzaak en gevolg te hebben aangegeven besloot ik naar de nabij gelegen boerderij te stappen.

Bellen naar Axel gaf geen probleem. De boerin was behulpzaam genoeg, toen ik belde kwam ik wel tot de vaststelling dat de sleutels van mijn auto in m'n zak zaten. Affijn, door de welwillendheid van Willem Verplancke

was dat geen onoverkomelijk probleem.

Na dat telefoongesprek adviseerde de boerin mij om toch even de boer op te zoeken die in de hangar was. "Zijt gij dien van da vliegtuig en wa goede gij daarmee doen?", vroeg hij. Ik bood hem aan dat hij het voor een zacht prijsje kon overnemen maar blijkbaar had hij daar geen behoefte aan. "Manneke, da goade ou veul geld kosten, ik eb veul schoade aon mijne mais, 10.000 fr". Nadat ik verteld had dat ik niet in de mais geland was werd de schade 20.000 Bfr. want zijn koeien waren op hol geslagen. Ik vertelde hem dat wij verzekerd waren en als er schade was zou de verzekering dat zeker vergoeden. De boer werd steeds bozer en agressiever en de schade liep onmiddellijk op tot 50.000 Bfr. met de mededeling dat ik met dat toestel niet wegkwam voordat de schade voldaan was.

Het leek me toen verstandig de rijkswacht erbij te vragen. Een behulpzame buur liet me telefoneren en wist mij te vertellen dat ik het slecht getroffen had met de boer in kwestie, een conclusie die ik zelf ook al getrokken had. Na ca. 15 minuten komt de rijkswacht met zwaailichten en loeiende sirene aangestormd. Ter plekke heeft er een conferentie plaats tussen de rijkswacht en de boer. De boer stelt dat hij ter plekke baas is, dat de rijkswacht er niets te maken heeft, dat hij veel schade heeft en dat ter plekke 50.000 Bfr. moet geschokt worden voordat het vliegtuig weg mag. "Hij is baas op

zijn grond, de rijkswacht is dat op de rijksweg". Na inschakeling van de Regie der Luchtweegen en "Het Parket" wordt de boer gelast het toestel vrij te geven.

(wordt vervolgd)

Charlie-Oscar-Romeo

INTERNATIONALE ZWEEFLIEGWEDSTRIJD KORTRIJK 1991

Van 9 t/m 12 mei werd op het vliegveld Kortrijk-Wevelgem de tweede editie van de Internationale Zweefvliegwedstrijd Kortrijk georganiseerd door de zweefvliegsectie van de Kortrijk Flying Club. De 22 deelnemende toestellen waren als volgt ingedeeld: 6 in de clubklasse, 11 in de standaardklasse en 5 in de open/renklasse.

De weergoden waren de organisatoren blijkbaar gunstig gezind: in deze verregende meimaand kon er toch elke dag gevlogen worden.

Op donderdag 9 mei bracht een noordoost stroming onstabiele lucht; de thermiek begon rond 12 uur. In de namiddag 3/8 Cu met een basis tot ± 1500 m en 1,5 à 2 m/s stijgen. Voor de clubklasse bleek de FAI driehoek 157 km naar Auberchicourt en Saint-Ghislain te groot: niemand kwam rond. Winnaar werd Gérard Corneillie op Squale Marfa met 143,5 km. In de standaardklasse rondde Manu Kimpe op St.Cirrus de FAI driehoek 203 km naar Cambrai en Mons met een gemiddelde van 61 km/h. 6 piloten kwamen rond. In de open/renklasse legde Ad Kennes op Mosquito dezelfde opgave af met 67,9 km/h; slechts een andere piloot slaagde erin de proef te voltooien.

Vrijdag 10 mei bracht min of meer

hetzelfde weertype; de thermiek zette iets vroeger in, maar met een lage basis in het begin. In de namiddag 3-4/8 Cu tot ± 1.200 m, Vz 1 - 1,5 m/s. In de late namiddag lichte buien. In de clubklasse werd het een tweede overwinning voor G. Corneillie van de Tournai Aéro Club: H-T 116 km naar Saint-Ghislain met 45,5 km/h; alle anderen moesten buitenlanden. M. Kimpe van de Limburgse Vleugels beheerste opnieuw het veld in de standaardklasse (55,9 km/h), waar 9 piloten in totaal de FAI driehoek naar Mons en Auberchicourt rondden. De open/renklasse moest integraal aan de grond wegens buien tijdens de FAI driehoek 252 km Bavay - Saint-Pol-sur-Ternoise; Ad Kennes van de Kempische Aeroclub landde het verst: 127 km.

Zaterdag 11 mei begon zeer mistig; er kwam wel thermiek en cumulusvorming rond de middag, maar het zicht bleef slecht. Rond 16 uur trokken hoge en middelhoge wolken binnen en blokkeerden de thermiek. Geen enkele vlieger kwam rond! Werk voor de ophaalploegen! Bij Gent lagen er drie toestellen in hetzelfde veld. Dit werd met foto vermeld in het regionale nieuws van de krant Het Volk. Enkel in de standaardklasse, die op deze dag als eerste was gestart, kwam het tot

een geldige wedstrijddag: op de FAI driehoek 125 km Leuze - Gent haalde één vlieger meer dan 100 km: E. Bukenberghe van Aero Club Keiheuvel op Pégase moest landen te Waregem (108 km).

Zondag 12 mei werd dan, ondanks pessimistische voorspellingen, een knaldag. Jammer genoeg moest de wedstrijdleiding om praktische redenen een korte proef uitschrijven: FAI driehoek 104 km Maubray - Oudenaarde voor alle klassen. En werkelijk, iedereen slaagde erin de proef in een minimum van tijd af te leggen: winnaar in de clubklasse werd Johan Lievens van Phoenix op Ka 7 (1), in de standaardklasse was dat opnieuw Manu Kimpe en in de open/ren Ad Kennes.

's Avonds om 20 uur kon overgegaan worden tot de proclamatie van de resultaten. De bekens werden door sponsor A. Corsellis overhandigd aan Gérard Corneille (clubklasse), Manu Kimpe (standaardklasse) en Ad Kennes (open/renklasse). Vervolgens reikte de Wevelgemse schepen voor Sport de Beker van de Gemeente Wevelgem uit aan de winnaar van de standaardklasse. Manu Kimpe ontving ook de prijs voor de beste all-round prestatie: een reis naar Amerika aangeboden door Sabena. Ook voor de andere piloten waren er talrijke prijzen voorzien, zodat niemand met lege handen naar huis moest. De dag werd afgesloten met een gezellig samenzijn in het clubhuis.

S. Vander Veken.

ALGEMEEN KLASSEMENT - 12/05/91

Klasse		: Ren												Totaal
(Pl.)	Piloot/Toestel	Km/u Driehoek 203 Km	Punten	Pl	Km/u Driehoek 252 km	Punten	Pl	Km/u Driehoek 125 Km	Punten	Pl	Km/u Driehoek 104 Km	Punten	Pl	
(1)	AD KENNES ADRIANUS MOSQUITO /K3	67,9	737,4	1	127,1 km	335	1	98,1 km			78,2	189,3	2	1261,8
(2)	ROGGEMAN DIRK PHOEBUS C /648	56,4	728,8	2	69,1 km	190,8	3	43,5 km			68,9	180,9	4	1100,5
(3)	DECOCK JOHAN PHOEBUS C /DX	141,	403,4	3	82,1 km	222,3	2	23,1 km			54,5	148,1	5	773,8
(4)	DE WISPELAERE FRANK PIK 200 /DL	76,	207,4	4			5	20,1 km			102,	240,7	1	448,1
(5)	HEYLEN FREDDY LS 3 A /26			5			4	22,1 km			75,4	183,1	3	183,1

ALGEMEEN KLASSEMENT - 12/05/91

Klasse		: Club												Totaal
(Pl.)	Piloot/Toestel	Km/u Driehoek 157 Km	Punten	Pl	Km/u H & T 116 km	Punten	Pl	Km/u Driehoek 104 Km	Punten	Pl	Km/u Driehoek 104 Km	Punten	Pl	
(1)	CORNEILLE GERARD SQUALE /UV	143,9 km	417,5	1	116,1 km	280	1	37,1 km			61,5	175,2	2	872,7
(2)	LIEVENS JOHAN SCHLEICHER KA 7 /88	103,1 km	351	3	18,1 km	46,2	4	29,1 km			83,9	321,5	1	718,6
(3)	MALFAIT GUIDO CLUB ASTIR II /V5	136,9 km	394,2	2	58,1 km	140	2	51,1 km			60,1	171,4	3	705,6
(4)	BRILLARD OLYMER ASTIR CLUB /VY	120,1 km	335,2	5	35,1 km	82,8	3	19,1 km			104,1 km	105,4	5	523,4
(5)	DEGEZELLE HENDRIK TWIN ASTIR /5	120,1 km	349,1	4	1 km		5				59,4	169,6	4	518,7
(6)	STANDERT HANS ZUYVOGEL III B /PK	1 km			6 km		6							

ALGEMEEN KLASSEMENT - 12/05/91

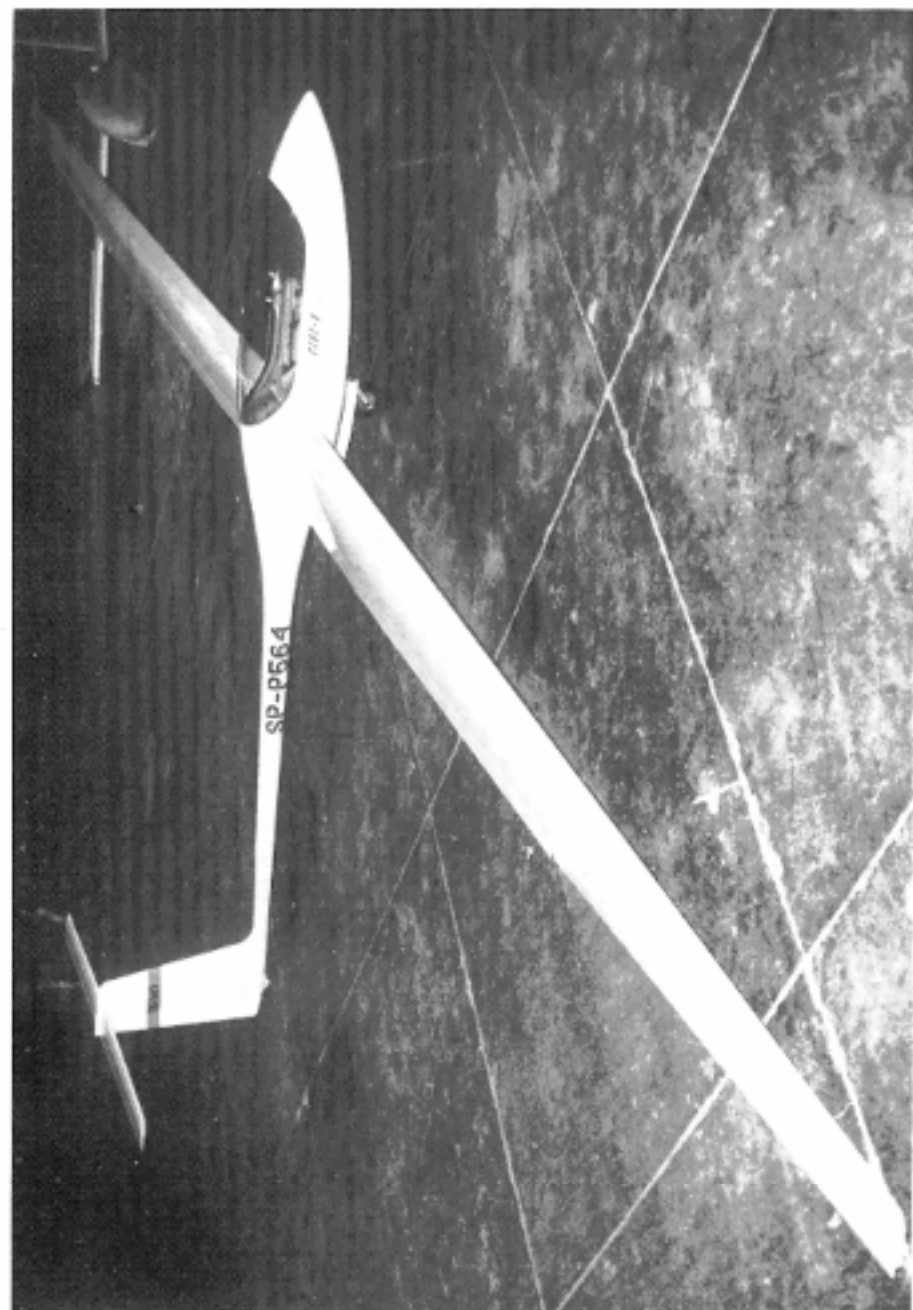
Klasse		: Standaard												Totaal	
(Pl.)	Piloot/Toestel	Km/u Driehoek 203 Km	Punten	Pl	Km/u Driehoek 173 km	Punten	Pl	Km/u Driehoek 125 Km	Punten	Pl	Km/u Driehoek 104 Km	Punten	Pl		
(1)	KIMPE MANU ST CIRRUS /LT	61,	734,9	1	61,6	593,6	1	85,1 km	197,2	2	77,	238,1	1	1763,8	
(2)	LENDERS DANNY OG 300 /AH	60,1	713,2	2	58,1	532,5	2	55,1 km	125,2	6	78,8	236,6	2	1607,4	
(3)	BUKENBERGHE EMIEL PEGASE /KZ	50,5	673	5	42,2	454,7	7	108,1 km	250,6	1	71,7	224,5	4	1602,7	
(4)	HUIZENGA ROENRAAD STANDARD CIRRUS /6	54,4	696,2	3	39,5	426,6	8	66,1 km	153,1	5	68,9	217,2	5	1483,2	
(5)	WOUTERS PETER JANTAR STD 2 /WJ	52,2	683	4	48,1	485,8	5	76,1 km	181,	4	1 km		11	1350,8	
(6)	VAN DAMP LUC LS 10 /NY	196,9 km	488,1	7	50,1	503,9	4	53,1 km	120,4	7	70,8	227,8	3	1340,2	
(7)	BOOM PEDRO STD LIBELLE /777	182,1 km	452,1	8	48,5	512,6	3	1 km		9	62,3	205,7	7	1170,4	
(8)	VANDENBERGHE JAM STANDARD CIRRUS /LX	47,9	657,5	6	57,1 km	96,6	10				61,5	194,6	8	948,7	
(9)	VANGENECHTEN MARCEL STANDARD CIRRUS /ILL		73,1	10	45,8	493,3	6	83,1 km	192,6	3	59,4	193,1	10	939,1	
(10)	VANDEKERCKHOVE D. JANTAR ST 3 /YR	1 km			11	43,3	423,3	9	18,1 km	41,8	8	68,9	212,9	6	679,9
(11)	HAEPERS JOS LS 1 F /2	78,1 km	185,1	9	1 km		11	1 km		10	61,2	193,7	9	378,7	

SUPERLICHTE POOLSE RENKLASSER

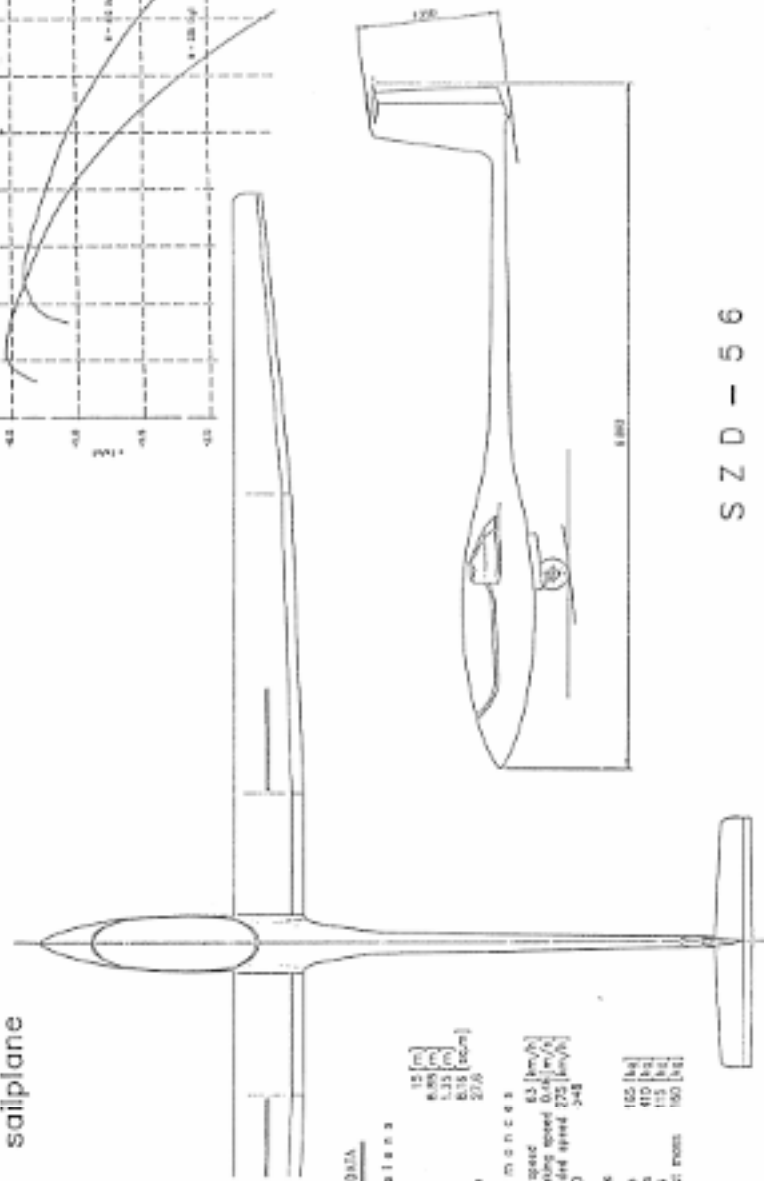
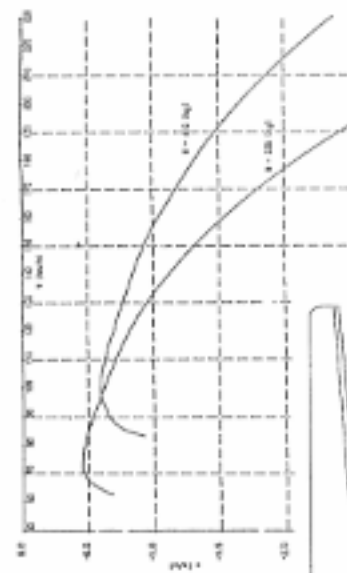
Na het Standaardklasse zweefvliegtuig de SZD-55, waarvan er inmiddels 15 zijn gebouwd, zijn de Polen alweer begonnen met de volgende zwever, de SZD-56, bestemd voor de 15-meter klasse, bij velen beter gekend als de renklasse. Volgens PZL-directeur Jerzy Smielkiewicz, die wij op de interessante AERO'91 Beurs te Friedrichshafen spraken, is dit een toestel van de nieuwe generatie. Het prototype werd in vrij korte tijd ontwikkeld en reeds op 23 november 1990 werden de eerste proefvluchten gemaakt. Bij de fabricage werden nieuwe constructiemethoden en moderne materialen gebruikt zoals de koolstofvezel en Kevlar, waardoor het gestreefde doel werd bereikt. Een zweefvliegtuig met een leeg gewicht van slechts 165 kg. De dunne (13%) vleugel heeft een oppervlakte van 8,16 m² en een slankheid van 27,5, hetgeen goede vliegeigenschappen belooft in de lage en middelbare snelheden. Met een verlaging van de luchtweerstand door een dunne

vleugel en eveneens 'potlood'dunne romp zijn de hoge snelheden gediend. De waterballast weegt bijna net zoveel als het lege vliegtuig nl. 160 kg. De vleugelbelasting heeft daarom een flinke marge en wordt aangegeven van 28,6 kg/m² voor een lichte piloot tot 50 kg/m² volbelast, bij maximum startgewicht van 410 kg. Een finesse van 48 zou reeds vaststaan. De korte stuurknuppel zit aan de rechterzijwand. Dit geeft wat ruimte in de verlaagde cockpit waarin de piloot een liggende positie inneemt. De bedieningshandels voor welvingskleppen, remkleppen en het landingswiel zitten ter linkerzijde. Bij PZL denkt men met de proefvluchten klaar te zijn aan het einde van de zomer. Dan pas zouden de prijzen en leveringsvoorwaarden bekend worden gemaakt. Belangstellenden kunnen wij verwijzen naar de verdeler voor de Benelux, "Vliegwerk Holland" op het vliegveld Midden-Zeeland, tel. (0)1196-13293 waar men ook informatie kan krijgen over de Jantar en de Junior.

A.C.



New generation
sailplane



SZD-56

TECHNICAL DATA

Dimensions

Wing span 15 (m)
Length 6.25 (m)
Wing chord 1.33 (m)
Wing area 8.16 (sqm)
Aspect ratio 27.6

Performance

Minimum drag coefficient 0.01 (m/s)
Minimum sink speed 10.0 (m/s)
Best glide speed 12.0 (m/s)
Best glide speed 12.0 (m/s)
Max. L/D 54

Weights

Empty mass 100 (kg)
All-up mass 110 (kg)
Load mass 10 (kg)
Wing surface mass 150 (kg)

SZD - 56

WAAR GEBEURD...

Vliegveld Zottegem - Oombergen Zweefclub " PHOENIX "

Donderdag 9 mei , O.L.H Hemelvaart... voor velen een bijkomende rustdag dus, maar voor ons; echte liefhebbers en beoefenaars van het zweefvliegen een welgekomen supplementaire zweefvliegdag.

Evenwel kondigde deze dag zich niet zo goed aan , maar de meteo van de Regie der Luchtwegen gaf verbetering rond de middag met vorming van onze zo geliefde cumuli... 3-4/8 Cu op 900m.

Niet getreurd dus... de montage kon beginnen. Een uurtje later zag men dan ook langs alle boorden Ka7's, Ka6's, Ka8's ,Twin Astir, Zugfogel, Asw21, en nog meer moois opglimmen in de ontluikende zon.

Verschillende proeven voor FAI-driehoeken werden dan ook ingegeven, leerlingen konden ook eens langer dan een half uurtje rondtoeren... kortom het zou voor allen ook een zweefhoogdagje worden.

Wat later stond onze Bellanca, 00-RTP, dan ook klaar om allen naar goede hoogtes te brengen en ons hopelijk in een goede "pomp" af te zetten.

Maar ook het weer heeft soms zijn kuren en de beloofde mooie wolkjes kwamen er maar hier en daar even door... met als gevolg dat het buitenlandingen regende. Een onder hen was de Ka6, de 00-0ZZ.

Navraag werd gedaan bij onze sleep-piloot die zei dat alles genoteerd was in onze "C" en zou verdeeld worden door de pleinbevelhebber.

Ik had nu eens een dagje dat ik graag voor ophaalploeg zou gaan en dus... naar de "C".

Binnengekomen zag ik daar vermeld vliegtuig staan, buitenlanding te Ellezelles, juist aan een windgenerator. Geen probleem dus om onze vriend te vinden en dus de wagen in en op naar Ellezelles.

Daar aangekomen en gezocht, gevraagd, en nog gezocht... onvindbaar????

Enfin, geen probleem: vlug de walkie ter hand op 121.075; en we zouden onze vriend wel horen. Evenwel bleef de frequentie stil.

Daar begon reeds een (stil) gevoel van ongemak mij te vervullen.

Aangezien ondertussen de avond zich stilaan begon aan te kondigen telefeerde ik maar naar het plein.

Maar, wat bleek daar toen ik informeerde naar onze piloot.

De buitenlanding was niet in Ellezelles maar wonder boven wonder tussen Aalter en Ruiselede. Oh,oh hoe kon dat nou zijn.... Ik had toch juist gelezen?

Jazeker , ik had juist gelezen maar wat er niet bijstond was de datum.

En ja , toevallig hetzelfde toestel had

twee weken vroeger ook een buitenlanding gemaakt maar die bewuste dag was ik niet aanwezig.

Zo, daar stond ik dan Een toestel gaan ophalen nog voor hij echt buiten geland was, wat hij toevallig die dag ook deed.

Ik met de aanhanger in Ellezelles en onze vriend met zijn vliegtuig in Ruiselede, toch een 50 tal kilometer van mekaar. Niet getreuzeld dus en vlug naar Ruiselede. Daar aangekomen en alles verteld werd er natuurlijk eens flink gelachen, wat dan ook gebeurde in de kantine bij onze aankomst op het plein.

Al bij al bleven we kalm maar met een mooi schuimende palm; ons aangeboden door de Ellezelles-Ruiselede-lander. Zo zie je maar, haast en spoed is zelden goed.

Dirk GALLE

Zweefvliegclub "PHOENIX"

Vliegveld Zottegem-Oombergen.

Verantwoord adverteren kan

hier in het

ligablad

Geef ons een sein.

Wij dragen zorg voor uw advertentie.

Tel. 091/22 83 97

Tel. 033/22 16 04

WORLD CLASS GLIDER NEWS

Hoever het staat met de toekomstige FAI-World-Class-glider konden wij vernemen uit een ons toegestuurd persbericht.

De 42 voorlopige ontwerpen die werden ingezonden door individuele ontwerpers, groepen en/of firma's werden zorgvuldig bestudeerd door een zogenaamd "Judging Panel 1" (JP1) aangesteld door de FAI International Gliding Commission.(IGC) Het JP1, bestaande uit Oran W.Nicks, USA, chairman; Leonardo Briigliadori, Italy; Jean Cayla, France; Petr Kousal, Czechoslovakie en Benno Schamajohann, Germany begonnen hun opdracht op 17 september 1990 in Parijs. Zij werkten eerst intensief per briefwisseling maar ontmoetten elkaar terug in Zlín (Tsjechoslowakije) van 13 tot 15 december 1990 en besloten hun evaluatie in Guilford Engeland op 1 en 2 februari 1991.

Een gezamenlijke ontmoeting met de World Class Management Group (MG) waarin vertegenwoordigd Piero Morelli, Italy, chairman; Alvaro De Orleans-Borbon, Spain; Tor Johannessen, Norway; Hal Lattimore, USA en Cedric O.Vernon, UK werd op 3 februari in Guilford gehouden. Op aanbeveling van JP1 werden 11 ontwerpen, welke volledig in overeenstemming waren met de technische specificaties voor de World Class Glider geselecteerd voor de toelating tot fase 2. De lijst van 11 werd voorgesteld op een FAI-mee-

ting die plaats had op 15 en 16 mei 1991 in Queenstown, New-Zeeland alwaar die op basis van het verslag van de MG en JP1 unaniem werden goedgekeurd.

De elf geselecteerde inzendingen zijn:

AERO CLUB D'ITALIA	ITALY
INRE BANO	HUNGARY
CRISTIANO BORELLI	ITALY
CRISTIAN BRONDEL	FRANCE
VLADIMIR FEDOROV	USSR
ZDRAVKO GABRIJEL	YUGOSLAVIA
ULRICH HORN	GERMANY
DONALD ROBERTS	USA
GUNTHER ROCHELT	GERMANY
ROMAN SWITKIEWICZ	POLAND
VACLAV ZAJIC/M.MECIAR	CZECHOSLOVAKIA

Fase 1 van de wedstrijd, de ontwerp-wedstrijd, werd hierdoor afgesloten.

Fase 2: De prototype-wedstrijd.

De elf geselecteerden werd gevraagd hun intenties in verband met het bouwen van een prototype aan IGC-Management Group te laten worden voor 30 juni 1991.

Tegen dezelfde datum mogen nog andere inzendingen voor Fase 1 toelating vragen aan de IGC MG om hun prototype aan te bieden voor een laatste evaluatie. Niets is dus voor hen nog verloren.

Op 30 juni 1991 moeten ook de aanvragen voor het organiseren van de

evaluatietesten door de Europese Nationale Aero-clubs in hun respectievelijke landen binnen zijn. Overeenstemmend met het reglement zullen deze laatste tests, bestaande uit grondinspecties en testvluchten ten vroegste in augustus 1992 gehouden worden. Verwacht wordt dat dit 3 tot 4 weken in beslag zou nemen, gedurende dewelke een tweede jury, Judging Panel 2, aangeduid door het IGC, de prototypes zal vergelijken en met behulp van de Management Group de uiteindelijke winnaar zal voorstellen. Zoals bepaald in het reglement krijgt de winnaar een jaar om alles wat het nieuwe toestel betreft vast te leggen. Daarna moeten alle plannen en gegevens beschikbaar worden gesteld aan elke fabrikant waar ook ter wereld die een of meerdere exemplaren van deze World Class Glider wil produceren. Vanaf dan zullen voor het eerst alle piloten van een kampioenschap in eenzelfde type zweefvliegtuig vliegen waardoor enkel de vaardigheid van de piloot de beslissende factor wordt.

De World Class Glider, een toestel dat geschikt is voor zowel solo-vluchten in een eerste stadium als vluchten in gevorderde competitie wordt verondersteld goedkoop te zijn, gemakkelijk in gebruik en eenvoudig in het onderhoud. Als gevolg hiervan wordt verwacht dat het meer mensen, vooral jongeren, tot de zweefvliegsport zal aanzetten en dat daardoor het zweefvliegen zich wereldwijd zal uitbreiden.

vertaling: Johan Stinckens

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER.

Als testpiloot van motor- en zweefvliegtuigen en C.F.I. van Lasham Gliding Centre is Derek PIGOTT zonder twijfel een van de meest ervaren zweefvlieg-instructeurs ter wereld. In *Beginning Gliding* (A. & C. Black, London, 1975. Herwerkte uitgave 1988) biedt hij een buitengewoon opleidingshandboek. Het is niet alleen een zeer goede handleiding voor de beginnende zweefvlieger, waarin alle aspecten van de vlucht, de veiligheidsoefeningen e.d. zeer eenvoudig, volledig en duidelijk worden uitgelegd. Het is ook een fantastisch hulpmiddel voor de instructeur, omdat alle mogelijke fouten van de leerling worden opgesomd en geanalyseerd; er worden zelfs verschillende methodes van remediëring vergeleken!

Tervijl *Beginning Gliding* overwegend de praktijk van het vliegen behandelt, geeft *Understanding Gliding* (A. & C. Black, London, 1977. Herziene uitgave 1990) meer informatie over de theorie van het vliegen: aerodynamica, constructie, evolutie van de toestellen, elementaire meteorologie, enz., komen hier aan bod. Opnieuw is de uitleg van Pigott buitengewoon volledig ondanks zijn eenvoud: geen zware wetenschappelijke formules, maar voorbeelden en vergelijkingen.

Voor de zweefvlieger die iets meer wenst te weten over meteo dan alleen wat hem rechtstreeks aanbelangt, is er het boekje *Wetter und Klima* in de

reeks *Wie funktioniert das?* van Meyers Lexikonverlag, Mannheim, Wien, Zürich, 1989 waaronder 300 blz. tekst, 141 tweekleurige grafieken, 16 blz. kleurfoto's, 12 blz. index).

Het eerste deel van het boek is een relatief klassiek overzicht van de grondbeginselen van de meteorologie: de atmosfeer, de elementen van de synoptische meteorologie, hun evolutie met de hoogte, de energieomzettingen in de atmosfeer, waterdamp en wolken, luchtcirculatie... Dit gedeelte stemt volledig overeen met de meeste meteoroboeken voor zweefvliegers.

Het tweede deel van het boek handelt voornamelijk over waarneming en voorspelling van het weer. Het synoptische netwerk, de weerkaarten, de diverse methodes van weersvoorspellingen en hun toepassingen op diverse gebieden, o.a. de luchtvaart, worden hier grondig toegelicht.

De overige delen handelen over klimatologie. Ook hier kunnen we veel nuttige kennis putten. Uit de statistische analyses is heel wat interessante informatie te halen over periodes en gebieden die gunstig of ongunstig zijn voor het zweefvliegen.

Het boek is zeer overzichtelijk, met voor elk onderwerp een bladzijde tekst aangevuld door een bladzijde grafieken, schema's, kaarten... Alles wordt grondig uitgelegd, maar zodanig dat het ook voor de belangstellende leek begrijpelijk blijft. S. Vander Veken

BELGIAN CIVIL REGISTER '91-'92

Wilt u weten welke zweefvliegtuigen er in België zijn geregistreerd?

Daarvoor moet u het Luchtvaartregister raadplegen en dat ligt niet overal ter inzage. De Aviation Society of Antwerpen heeft het u echter gemakkelijk gemaakt door een brochure samen te stellen (alweer de 4de editie) van het gehele Belgische Luchtvaart Register. In dit, tot 1 februari 1991 volledig bijgewerkte boekje, vindt u behalve zweefvliegtuigen ook motorvliegtuigen, ballons, ULM's, homebuilts en meer interessante informatie. Ook adressenlijsten van vliegvelden, clubs en firma's zijn vermeld. De prijs van dit 116 pagina's tellende boekje op A5 formaat is slechts 250 fr. bij afhaling of 275 fr. bij verzending. Als u dit laatste bedrag overschrijft op rekening 001-0599950-81 van A.S.L.K. met vermelding BCR91/92 krijgt u dit boekje thuis gezonden.

A.C.

25 JAAR EERSTE ZEEUWS-VLAAMSE AERO-CLUB

Naar aanleiding van haar 25-jarig clubjubileum organiseert de Eerste Zeeuws-Vlaamse Aero-club op 31 augustus 1991 een grandioos vliegfeest.

Het uitgebreide programma is als volgt:

VLIEGFEST 31 AUGUSTUS 1991

09.00 : 13.00

Landing deelnemers vliegshow

10.00 : 13.45

Voorprogramma, demonstraties

Zeilvliegen

Parasailing

Zweefvliegen

Motorzweven

10.00 : 13.45

Beperkte mogelijkheid voor rondvluchten

11.00 : 18.00

Static Show

Uitstalling vliegtuigen van

deelnemers en EZAC ter

bezoeking voor publiek

14.00 : 17.45

Vliegprogramma

Jubileumvlucht 25 Jaar EZAC

Voorvliegen zweef- en motorvliegtuigen

Demonstraties diverse Luchtmachten

Parachutespringen

Sproeivliegen

Kunstvliegen

Voorvliegen vliegtuigen WO II

Parasailing

Zeilvliegen

18.00 : 19.00

Happy hour voor deelnemers, sponsors en belanghebbenden.

19.00 Opstijging Helheluchtballonnen

WEDSTRIJDKALENDER

OPNIEUW VICTOR BOIN

TE KEIHEUVEL BALEN

Twee dagen hebben de meer dan dertig 'houten bakken' op EBKH gelegen. Het mocht echter niet baten. Victor Boin '91 grauw en grijs. Maar... zonder de waard gerekend. Victor Boin wordt verschoven. (Zucht van verlichting) naar 24 augustus 1991. Uitwijkdatum 25 augustus. Een weekend met weinig of geen andere vliegactiviteiten. Iedereen is dan waarschijnlijk ook terug uit vakantie dus: opnieuw meedingen of inschrijven!!

Inlichtingen: Jan Hannes

Linkestraat 18

3580 BERINGEN

Tel. 011/431087

BENELUXKAMPIOENSCHAP

te Keiheuvel 10/8 - 17/8.

MEDEDELINGEN

OLDTIMER MEETINGS 1991

Belangstellende zweefvliegers en liefhebbers van Oldtimer (zweef)vliegtuigen maken we attent op een paar bijeenkomsten in Duitsland en Zwitserland. Om te beginnen de 19de Internationale Vintage Glider Rally. Deze wordt van 13 tot 20 juli gehouden in het Zwitserse Schaffhausen (net over de Duitse grens) op het vliegveld Schmerlat. Daaraan voorafgaand is er een "Rendez-vous Rally" die door de vliegclub Wächtersberg te Wildberg (Zwarte Woud) wordt georganiseerd van 6 tot 12 juli.

In Westfalen wordt van 12 tot 14 juli een meeting gehouden voor de typen Kaiser Ka1 tot Ka4 op het vliegveld Hamm-Lippewiesen. Wat later in de tijd, van 6 tot 8 september, is er een groot Oldtimer Fliegertreffen op het vliegveld Hahnweide bij Kirchheim/Teck. Daar komen niet alleen zweefvliegtuigen maar ook motorkisten als de Junker Ju-52, Tiger Moth, Stag-gerwimng e.d. Aardig om te weten als u in de buurt met vakantie bent. (ac)

UW CLUBKAMP IN NEDERLAND

Het Maldens Vlak is een van de mooiste zweefvliegvelden van Nederland. Het veld ligt midden in de bossen, vlak bij Nijmegen en Kleef in een zeer thermiekrijke omgeving. Er is een professioneel beheerde kantine en een kamping aan de bosrand. Mocht u een

clubkamp overwegen, neem dan contact op met de Nijmeegse Aeroclub, Johan Hamerlink, tel. 31-8897-73554 of Ton Krijgsman, secr., tel. 31-80-230184.

TRAININGSCURSUSSEN

ST.AUBAN

Het bekende Franse zweefvliegcentrum Saint-Auban, waar de Franse toppiloten worden getraind heeft zijn naam veranderd in "Centre de Formation et de Haut Niveau de Vol a Voile" (CFHN). Dat betekent dat dit Centrum nu ook wekelijks open is voor de training van Europese zweefvliegers, individueel of in clubkampen. Instructie wordt gegeven door de trainer van het Franse Nationale Team en nog 5 instructeurs. Gebruik kan worden gemaakt van de zweefvliegtuigen van het Centrum t.w. Pegase, LS6, LS7, Discus, ASW24, Janus CM, Marianne, DG500, ASH25, Nimbus3D. Uurprijzen: 90 tot 150 FF. Men kan boeken voor een: "Cross-country Camp", "Mountain Cap", "Competition Trainingcamp" en "Large cross-country Flights". Wie belangstelling heeft kan een infoblad met data aanvragen bij: CFHN B.P.33 Aerodrome, 04600 Chateau-Arnoux/Saint-Auban (F). Tel. (0033) 92.64.29.71 of Fax (0033) 92.64.23.84. (ac)



FLIGHT SUPPORT EUROPE BV



INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

LEVERANCIER / IMPORTEUR VOOR:

GROB	Motorvliegtuigen Zweefvliegtuigen Zelf startende zweefvliegtuigen Motorzwevers
BECKER	Boordradio's, navigatie apparatuur
ICOM/BENDIX-KING	"Handhold" radio's
AVIONIC DITTEL	Radio communicatie apparatuur Vario apparatuur
WINTER	Boord instrumenten Barografen
ILEC	Vario apparatuur en reken systemen
BOHLI	Kompassen en vario's
MERTENS/GQ "SECURITY"	Reddings valschermen
HUDIS	Head-up-display systemen
SCHROEDER AVIATION	Trailers
E.W. AVIONICS	Electronische barografen
STROBL	Zonnecel panelen voor boordvoeding
DIVERSE MERKEN	<ul style="list-style-type: none"> - Boord-radio's - Boord accu's - Antennes - E.L.T. noodzenders - Transponders - Head sets - Zuurstof apparatuur - Zweefvliegtuig trailers - Windzakken en -masten - Zonnecel ventilatoren

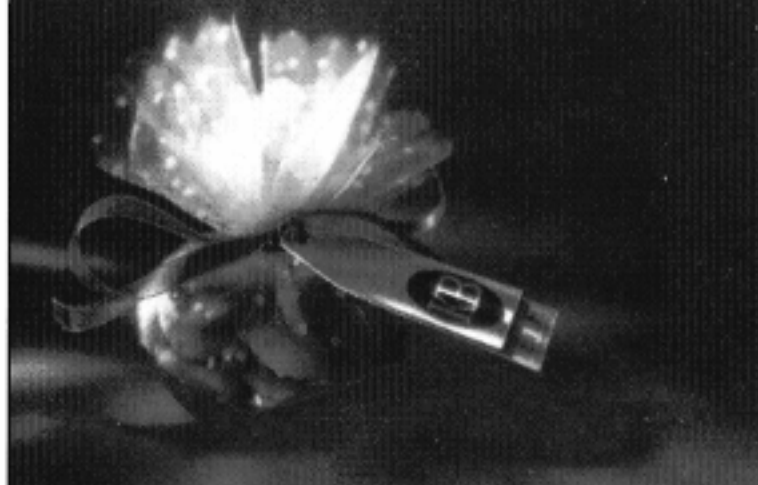
Wij willen U gaarne telefonisch, schriftelijk of persoonlijk informeren en adviseren.
U kunt altijd onze showroom bezoeken, ook in het week-end, na afspraak.

Luchthavenweg 31
NL-5507 SM Veldhoven
Tel 040 - 550420/551155
Fax 040 - 550395

**AANVULLING REGLEMENT
ZWEEFVLIEGVERGUNNING**

In het Ligablad nr. 45 van januari-
maart '91 werd op blz. 38 een
aanvulling van het reglement
gepubliceerd. Helaas ging in de
voorlaatste paragraaf een stukje
verloren. Hierna volgt de correcte
tekst:

...In de referentieperiode (= 12
voorafgaande maanden) moet de piloot
**minstens 10 sleepstarts en/of 15
lierstarts** gemaakt hebben, en zal de
passende startwijze op de vergunning
worden ingeschreven.



KB-NEW LIFE* Een nieuw leven voor de levensverzekering

De Kredietbank heeft een totaal nieuw spaar- en verzekerings-
produkt voor u uitgedacht : KB-New Life. Een soepele formule
met alle voordelen van de klassieke levensverzekering, maar
zonder de nadelen. Met KB-New Life :

- bepaalt u zelf hoeveel en wanneer u spaart;
- geniet u een gewaarborgde interest van 4,75%, vermeer-
derd met een jaarlijkse winstdeelneming;
- verhoogt uw rendement door de fiscale aftrekbaarheid.

Verzeker vandaag
nog uw toekomst.
Met KB-New Life.



U verneemt er alles
over in elk kantoor
van de Kredietbank.

*KB-New Life wordt afgesloten bij Dimiver Leven NV, verzekeringsonderneming toegelaten
onder code-nummer 1007 om tel 21 "Laven" te bezoeleken (KB 21.05.90 - 31.05.96).

SPORTCOMMISSIE 24.04.1991

VERGUNNING

ZWEEFVLIEGPILOOT

A. Theoretische proeven.

Bruneel Francis
Ceulemans Serge
Cools Piet
Coors Filip
Decorte Michiel
Decorte Noël
Demeestere Hans
Hooberghs Luc
Meeuwesen Joseph
Van Cappel Christiaan

B. Vergunning zweefvliegpiloot.

Lauwers Guy
Szygula Daniël
Theunis Patrick
Van Hooft Gilbert

C. Bevoegdverklaring instructeur

Geuens Fernand

Van Den Bossche Hans

DIAMANTEN KENTEKEN

Vrije afstand 500 km

Lievens Johan

BELGISCHE RECORDS

ZWEEFVLIEGEN

Categorie D1 eenzitter.

Snelheid heen en terug. 500 km

Luc De Preter op 27.11.1990 - Naromine, Australië. 92,345 km/u.

Snelheid heen en terug. 750 km

Luc De Preter op 16.12.1990 - Naromine, Australië. 104,63 km/u.

Categorie D2 tweezitter.

Snelheid driehoek. 300 km

Litt Baudouin en Jeanmotte Yves op 28.05.1990 St.Hubert. 109,74 km/u.

Litt Baudouin en Jeanmotte Yves op 15.07.1990 Truckee USA. 138,27 km/u.

Snelheid driehoek. 500 km

Luc De Preter en Peter De Preter op 30.11.1990 Naromine Austr. 108,11 km/u.

Snelheid heen en terug. 300 km

Litt Baudouin en Jeanmotte Yves op 18.06.1990 Truckee USA. 131,236 km/u.

Luc De Preter en J.Koll1 op 18.12.1990 Naromine Australië. 133,42 km/u.

FAI PRESTATIES

ZILVEREN KENTEKEN

A. Hoogtewinst

Theunis Patrick

B. Afstand 50 km

Detavernier Gustaaf
De Werchin Edward
Sampermans Leo
Van den Bossche Hans

C. Duurvlicht

De Werchin Edward
Van den Bossche Hans

D. Bekomen het Zilveren kenteken

De Werchin Edward

Snelheid heen en terug. 500 km

Litt Baudouin en Jeanmotte Yves op
15.07.1990 Truckee USA. 117,1425
km/u.

Snelheid heen en terug. 750 km

Luc De Preter en Manfred Albrecht op
21.12.1990 Naromine Austr. 101,96
km/u.

Afstand heen en terug

Litt Baudouin en Jeanmotte Yves op
21.06.1990 Truckee USA. 608,588
km.

Luc De Preter en Manfred Albrecht op
26.11.1990 Naromine Austr. 637,98
km.

**BESTE SPORTPRESTATIES MET
VERTREK VANUIT BELGIE**

Eenzitter

Afstand op driehoek FAI

Paepe Hugo op 26.05.1990 St.Hubert-
Bouillon-St.Die-Hirzenhaim. 777.580
km

Co-recordman met Henry Stouffs

Tweezitter

Snelheid op driehoek. 300 km

Litt Baudouin en Jeanmotte Yves op
28.05.1990 St.Hubert-Theux-Ulmen-
Bertrix. 109,74 km/u.

TE KOOP

LS-3 STANDAARD. Goede toestand
en breukvrij. Compleet instrumen-
tarium en Anschau-Komet aanhanger.
Prijs 58.000 DM.

K.E. Bauder. Webergasse 17/1 D-7902
Blaubeuren Tel. 07344/5930
Fax. 07344/3245

SIRRUS 75 D-3092

LSV Viersen Keiheuvel
Bert Schmelzer 03-326.30.75

KA2 B 00-ZQA en KA2 B 00-ZTT
bouwjaar 1958.

Beide toestellen zijn op aanhangers
geplaatst en te koop in lot voor de
gezamenlijke prijs van 300.000 Bf. De
toestellen zijn van V.Z.W. Jeugd en
Luchtvaart en zijn te bezichtigen te
EBZW na afspraak met R. De Maeyer
of P.Van Der Auwelaer.
Tel 03/8279934

Dubbelzitter SLINGSBY T31 in goede
staat. Bouwjaar 1956 en afkomstig uit
Engeland. Eventueel samen te verko-
pen met bijbehorende autobus (berging
voor het zweefvliegtuig en camping-
wagen) Het als campingwagen inge-
richte gedeelte bestaat uit een slaap-
bed-kast-toilet-eethoek-spoelbak
(alu.)-gasvuur-ijskast en kleine kast-
jes. (eethoek met vier zitplaatsen)
Prijs zweefvliegtuig afzonderlijk of sa-
men met campingwagen overeen te
komen. Weg wegens gezondheids-
redenen!

Contact: Schueremans Marcel, Schijf-
straat 225 2800 Mechelen. Tel. 015/
20.030.66. Iedere dag na 18 uur.

CAMBRIDGE-electr.vario . C.P.T.40
S
Flight Computer C.N.A.V. 40
Bouwjaar 1984. Koopprijs 96.800 fr.
Gevraagd 42.000 fr.

ZUURSTOFINSTALLATIE
DRAGER.

ZUURSTOFINSTALLATIE
LOOSCOO AMSTERDAM
ELECTR. BOCHTAANWIJZER Klein
model
Bevragen: W. Schepens.
Tel. 03/321.43.11

STANDAARD ASTIR 2
Bouwjaar 1980, 1207 uren.
Compleet instrumentarium en aan-
hangwagen. Tel. Van Caelenberg; bu-
reau : 02/7181470

GEVRAAGD :
Boeken, posters, folders, handleidingen
over zweefvliegen. Oude instrumenten,
Cook-kompas, Crosfell-variometer e.d.
Hans Disma, Vinkenbaan 19, 2082 EN
Santpoort, Tel. NL-23-390559