

ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

12de jaargang - nummer 47
juli - aug. - sept. 1991

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

kantoor van afgifte Gent X

REDACTIONEEL

Hallo zweefvliegvrienden,

De grandioze terugblik op het derde kwartaal waarvan wij in vorige uitgave gewag maakte bleek niet om over naar huis te schrijven. Of het moet zijn dat jullie de redactie binnenkort een fatsoenlijk palmares kunnen voorleggen. De vraag is maar waar je dat dan zou bijeengeschraapt hebben. Enfin, indien ja, wij kijken er hunkerend naar uit. Voor de meesten onder ons zal het vliegseizoen '90'91 een seizoen zijn om zo vlug mogelijk te vergeten. tenminste wat het vliegen in eigen contreien betreft. Zelfs een haast regenloze maand augustus kon daar niets aan veranderen. Het enige positieve was wel het feit dat de door ons erg gehate hoogtebeperking ons niet kon deren.



Er waren immers maar weinig dagen dat het plafond hoger lag. Op deze manier weten wij dus wél dat in goede thermiekrijke vliegomstandigheden de hoogtebeperking een serieuze handicap zal blijven. Het zit er voor de zweefvlieger dit jaar dus bijna op. Een ruim-lokaal vluchtje en wat doellandingen niet te na gesproken. De herfst in het verschiet, de maïs geoogst, velden en akkers er weer uitnodigend bij liggend, maar toch... binnenkort op non-actief. Misschien tijd om je 'theoretisch' op te frissen. Niet bij de pakken blijven zitten en zeker niet het zweven uit je hoofd te zetten.

Tot schrijfs !

PIET



sorry... voor een ietwat laattijdige uitgave !

Piet vierde zijn 25 jaar huwelijksgeluk !

PROFICIAT ! !

(en nu aan 't werk)

HOOGTEWINST VAN 3000 M IN ZWARTBERG ?!

1. INLEIDING

Voor het zweefvliegen is elke verticale, liefst opwaartse, luchtverplaatsing belangrijk. De stijgwinden zijn de enige krachtbronnen die gebruikt kunnen worden om zo hoog en zo ver mogelijk te raken met een zweefvliegtuig. De stijgwinden kunnen geklasseerd worden op basis van hun ontstaanswijze.

Een eerste categorie stijgwinden, welke met de naam thermiek aangeduid wordt, ontstaat op thermische wijze. Hierbij fungeert de zon onrechtstreeks als energiebron. Zij warmt het aardoppervlak en op die manier ook de bovenliggende luchtmassa, op sommige plaatsen, in dergelijke mate op dat warme lucht opstijgt.

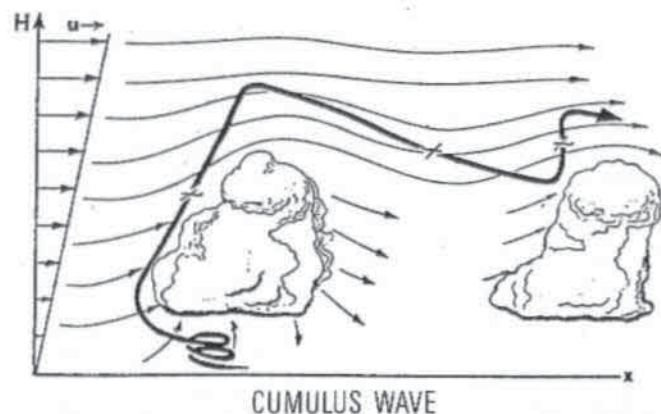
Een tweede categorie stijgwinden ontstaat op mechanisch wijze. Deze stijgwinden krijgen de naam golfstijgwind mee (in de zweefvliegersmond afgekort tot golf) vanwege het golfachtig karakter van deze luchtstroming. Zij ontstaat doordat de wind over een hindernis, bijvoorbeeld een berg, heenmoet waardoor achter de hindernis een golfvormig luchtverplaatsingspatroon ontstaat die op welbepaalde plaatsen een bruikbare stijgwind oplevert.

Combinaties van beide ontstaanswijzen zijn ook mogelijk. Op één dergelijke combinatie zullen we verder ingaan. Men spreekt van cumulusgolfstijgwind en wolkenstraatgolfstijgwind. Deze golfstijgwind kan voorkomen boven vlak terrein onder speciale meteorologische omstandigheden en is verbonden met de thermische activiteit.

2. CUMULUSGOLFSTIJGWIND

Een individuele cumuluswolk die zich vertikaal ontwikkelt in een laag met een grotere windsnelheid zal grotendeels dezelfde horizontale snelheid aanhouden als in de lagere luchtlagen. De cumulus zal dus een obstakel vormen voor de omringende lucht en alzo een golfachtig windpatroon veroorzaken met

zeer gelijkmatig maar zwak stijgen aan de windzijde van de cumulus. Zweefvliegpiloten kunnen in deze golfstijgwind klimmen aan de buitenzijde van de wolk tot soms een stuk boven de wolk. Een windgradiënt van meer dan 5 m/s per 1000 m zonder veel richtingsverandering is noodzakelijk om dit golffnomen met een voldoende sterkte te veroorzaken opdat het bruikbaar is voor zweefvliegtuigen.

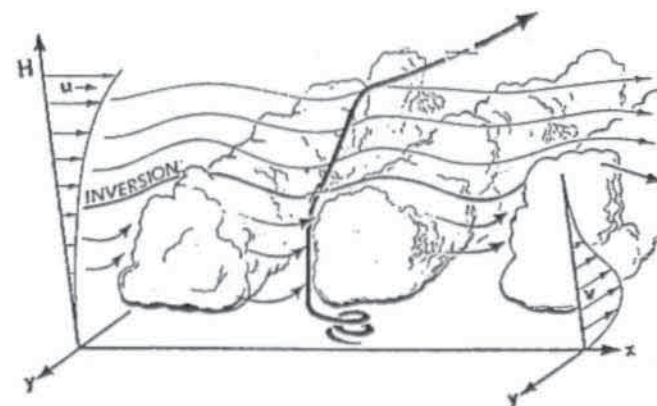


Figuur 1: Model van een cumulusgolf. Het benodigde vertikaal windprofiel wordt links getoond.

3. WOLKENSTRAATGOLFSTIJGWIND

Dit type golfstijgwind is meer effectief voor het zweefvliegen. Deze golven strekken zich uit over grotere afstanden en tot een grotere hoogte, zodanig dat lange afstandsvluchten over de toppen van het wolkenstelsel mogelijk zijn. De convectie treedt op beneden een stabiele laag, wat meestal een inversie is.

De windrichting in de bovenste luchtlag staat bijna loodrecht op de windrichting in de convectieve laag. De wind in de convectieve laag zorgt ervoor dat de thermiek zich oplijnt volgens straten in de windrichting. Als de bovenwind dwars op de wolkenstraten een zekere waarde bereikt, zal er golf ontstaan die in fase is met de afstand tussen de wolkenstraten (figuur 2). Op deze manier zijn al hoogten van 6000 m bereikt.



CLOUD STREET WAVE

Figuur 2: De noodzakelijke windcondities worden getoond door de windprofielen die loodrecht op mekaar staan in de onderste en bovenste luchtlagen.

Noteer dat de verticale schaal overdreven is t.o.v. de horizontale schaal.

4. BESLUIT

Met deze golfstijgwinden kan men dus ook in een vlakke streek zeer hoog raken (boven de wolken). Op deze manier is ook in België een hoogtewinst van 3000 m en misschien meer mogelijk zonder dat men aan wolkenvliegen moet doen, wat trouwens

verboden is in België, of zonder dat men in de Ardennen (Verviers e.a.) moet gaan golfvliegen. De speciale meteorologische condities komen weliswaar zelden voor, maar als men het fenomeen niet kent zal men er ook nooit gebruik van kunnen maken.

LL

ZOMAAAR EEN BUITENLANDING (2)

Inmiddels was de ophaalploeg Willem Verplancke en Guido van der Broeck ter plekke aangekomen. Toegang naar de landingsplaats over het erf van de boer leek ons niet de juiste keuze, daarom werd gekozen voor een "menne" gelegen tussen de landerijen. Via hobbels, putten en dammen, afgesloten met schrikdraad, bereikten ze de landingsplaats. Inmiddels was een flinke dame, de verzekeringsagente van de boer, ook ter plekke aangekomen, gearmeerd door de boer kwam ze met eigen ogen de schade opnemen die door de boer telefonisch was doorgegeven. al snel stond de dame aan onze kant en concludeerde: "meneer, gij hebt het niet getroffen", wat ik volledig kon onderschrijven. Onder bewaking van de Rijkswacht en belangstellend oog van de verzekeringsmadam werd de Pik vaardig en snel afgebroken. Nadat Willem, geschrokken door de aanwezigheid van de Rijkswacht snel en onopvallend een nummerplaat van de aanhanger had verwisseld ging de caravaan op weg. Bij het eerste damgat zaten we met de aanhanger muurvast. Een schop van de Rijkswacht en verenigde internationale schouderkracht bracht uitkomst. De caravaan trok verder over de smalle "menne". 150 meter verder ging de vooraan rijdende splinternieuwe Volvo 280 GLE van de madam in de greppel en daar passeren uitgesloten was zat er niets anders op dan deze weer op het rechte pad te zetten. Na de discussies over vooruit, achteruit en allerlei belastings-

theorieën gelukte het ons met dezelfde internationale schouder- en heupkracht de madam op het rechte pad te brengen. Daarna bereikten we 5 uur na de landing - op ± 20 km van Axel - een ervaring rijker, het veld.

De andere dag, 's zondags. Zittend op een verjaardagsfeestje bij kennissen, blij dat ik ook eens iets te vertellen had, waren m'n woorden nog niet koud of de telefoon ging. De madam geschrokken door de schadeclaim die ze had ontvangen van de boer, vond het nodig mij direct op de hoogte te stellen. Via haar kreeg ik onderstaande schadeclaim vergezeld van de attesten van de veearts:

Geachte A.B.B. verzekeraar,
Op 26 september 1987 is er een zweefvliegtuig op de koeieweide neergeweefd. Na een spoor van verwoesting op de nieuw aangelegde weide veroorzaakt te hebben, hebben wij de weide opnieuw moeten nivelleren, de structuur verbeteren en opnieuw zaaien, door het groot aantal nieuwsgierigen en de drassige omstandigheden door de neerval die gebeurd is waarvoor ik een schadevergoeding van 30.000 eis, vervolgens zijn de koeien op hol geslagen door het rakelings over hun hoofden scheren van het zweefvliegtuig. Op de weide bevonden zich een 150 stuks melkvee, waavan er zo een honderd op hol geslagen zijn waardoor zij de graszone vernield hebben en grachten voor

de afwatering en palen en draden omvergeworpen hebben waarvoor ik een schadevergoeding eis van 50.000 frank. Vervolgens heb ik de veearts ontboden om de geneeskundige zorgen aan het melkvee te doen waarbij er verschillende zware tepelletsels en klauwverwondingen hebben en waarbij er waarschijnlijk velen een abortus te verwachten zal zijn wegens hoogdrachtigheid (okt-nov) van zo'n 100 stuks vee. Bij het schrijven van deze brief op 27 september heb ik opnieuw de veearts ontboden waarbij ik heb vastgesteld dat er verschillende koeien bloed uit de vagina stroomden, vervolgens heb ik veel schade aan de melkmachine en heb ik personen moeten bijvragen voor de koeien te helpen melken. Aan de melkmachine draagt de schade zo'n 20.000 frank. Aan de melkstapel gaat de schade in de honderd duizenden franken oplopen van verlies van een aantal elite koeien voor de melkproductie.

Hierbij gevoegd een verklaring van de veearts van geneeskundig verzorging. Het schadebedrag volgt door een aantal facturen van veeartskosten en melkmachinekosten. Dirk van Remoortel, Beekstraat 114, 9968 Bassevelde.

N.B. Het eigen werk aan het herstel van de landerijen en afsluiting bedraagt 80.000 frank. (Weide verbeteren, afsluitingen, het onmogelijk kunnen melken.)

Brief van De Weweire Rony, dierenarts te Oosteeklo.

Hierbij bevestigd ondergetekende, de Weweire R, aangenomen dierenarts te Oosteeklo dat ik op 26-9-87 rond 19 u. (uur van melken) ontboden werd op

het bedrijf van Van Remoortel Dirk, Beekstraat, Bassevelde voor vaststelling van schade aan zijn melkvee (zeer groot bedrijf ± 150 koeien) opgelopen door het landen van een zweefvliegtuig. Verscheidene koeien zijn door de schrik (± 100 koeien) op hol geslagen en door de afsluiting gesprongen. Velen onder hen hebben zware tepelletsels en kwetsuren aan de poten die hen voor verdere melkproductie zullen uitschakelen ondanks de nodige zorgen die wij hebben toegediend en nog zullen toedienen. Gevaar voor massale abortus is niet uitgesloten wegens hoogdrachtigheid (eind oktober-november). De definitieve schade kan ik nog niet vaststellen, de eigenaar zal dat wel ondervinden, de verdere toekomst zal dat uitwijzen wegens al of niet genezen van tepels en mogelijke abortus.

w.g. De Weweire R, op 27-9-87.

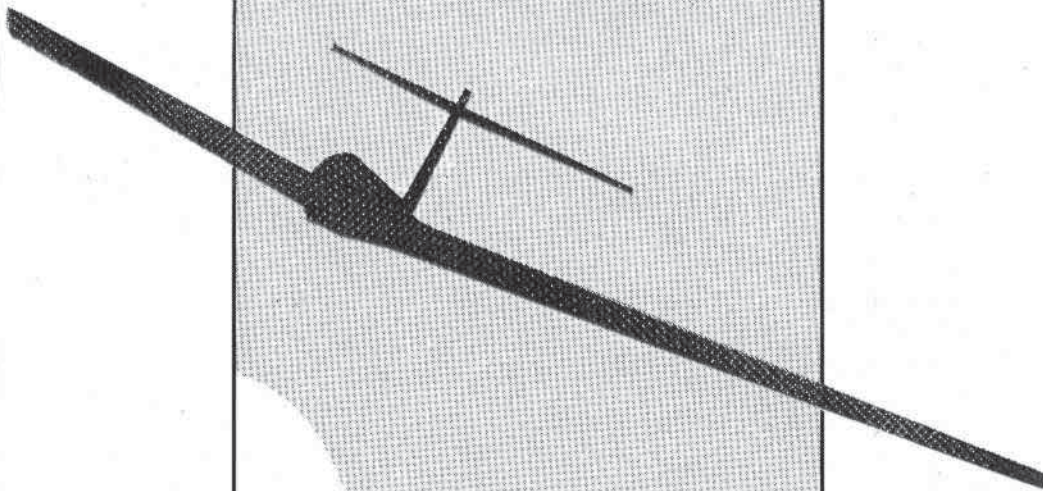
Zoals verwacht is er vandaag reeds een abortus van koe met armesknr 4888 Fe toebehorende aan Van Remoortel Dirk, Beekstraat, Bassevelde. Koe was ± 8 maand drachtig. Voor onderzoek van nageboorte en bloed naar Drooge opgestuurd.

w.g. De Weweire R, op 27-9-87

Me toch wel van de ernst bewust heb ik maandag 28 september direct schriftelijk bericht gegeven aan de verzekering. 8 oktober ontving ik een brief van de verzekering van dhr. V. Remoortel met de volgende alinea's:

Krachtens een speciale verzekering zijn wij gemachtigd om namens de schade lijder op te treden en in zijn plaats de schade te verhalen op de aansprakelijke

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

derden. U beschikt over een tijdspanne van DRIE dagen om de schade tegen- sprekelijk te laten vaststellen. Is de schade binnendie termijn niet vast- gesteld, dan wordt aangenomen dat u instemt met het bedrag van de schade zoals die later zal blijken uit de schade- raming van een vakman of deskundige, of uit de factuur van de herstellingen waartoe dan mag worden overgegaan.

Ik moet zeggen, toen schrok ik pas echt. De brief ontving ik 8 oktober en was 2 oktober gedateerd. De drie dagen waren al ruimschoots verstreken. Een telefonisch onderhoud met de betref- fende verzekeringsmaatschappij stelde me evenwel gerust. "Meneer, u moet dat niet zo letterlijk nemen, als we dat er niet inzetten, horen we het eerste jaar niets." Betreffende brief heb ik doorgestuurd naar mijn verzekering en sinds die tijd is het stil, heel lang stil. is het stilte voor de storm? We houden u op de hoogte.

25-5-1988 ontving ik de bijgevoegde brief van 18-5-1988 met het verzoek het schade bedrag van 240.518 fr. binnen 8 dagen te betalen. Uiteraard heb ik niet betaald en de stukken direct door- gestuurd naar de verzekering.

13 juni 1988 ontving ik via een gerechte- lijk deurwaarder een dagvaarding voor een rechtzitting op 5 sept. 1988 te Gent. De advocaat Mevr. de Croo trad op als verdediger namens Kintey. Er was geen uitspraak en de zitting werd verdaagd.

12 dec. 1990 kreeg ik van de advocaat

bericht dat de zaak voor zou komen op 7 januari 1991 voor de rechtbank te Gent.

Op 7 januari jl. is na een korte zitting de zaak weer verdaagd naar maart a.s.

U ziet zomaar een buitenlanding.

C.O.R.

VLIEG BETAALBAAR PLASTIC

SZD—1 JUNIOR

Overgangstrainer
Glijhoek : 1 op 35
Usd 24.000,- (ex-works)
Standaard geïnstrumenteerd met
2 Tosthaken

SZD 48—3 JANTAR ST—3

Standaard klasser met 150 l water-
ballast
Glijhoek : 1 op 40
Usd 25.500,- (ex-works)
Standaard geïnstrumenteerd met
1 Neus-Tosthaak

SZD 55—1

Een "high-performance" stan-
daard klasser met "Discus-vleugel"
Glijhoek : 1 op 44
Produktie van 1991 al verkocht
Prijzen 1992 ongeveer 61.500 DM
(ex-works)

SZD—50—3 PUCHACZ

Tweezitter lestoestel
Glijhoek : 1 op 30
Usd : 36.000,- (ex-works)
Zowel voor als achter standaard
geïnstrumenteerd en met 2 Tost-
haken

Vergelijk prestaties en prijzen.

Belangrijk om te weten.

- Makkelijk zelf op te halen.
- Korte levertijd.

Nadere informatie :

C. Vermeulen
Watervlietseweg 1
4515 SC IJzendijke (Ned.)
Tel. 01176-1506/01150-12734
Fax. 01150-95907

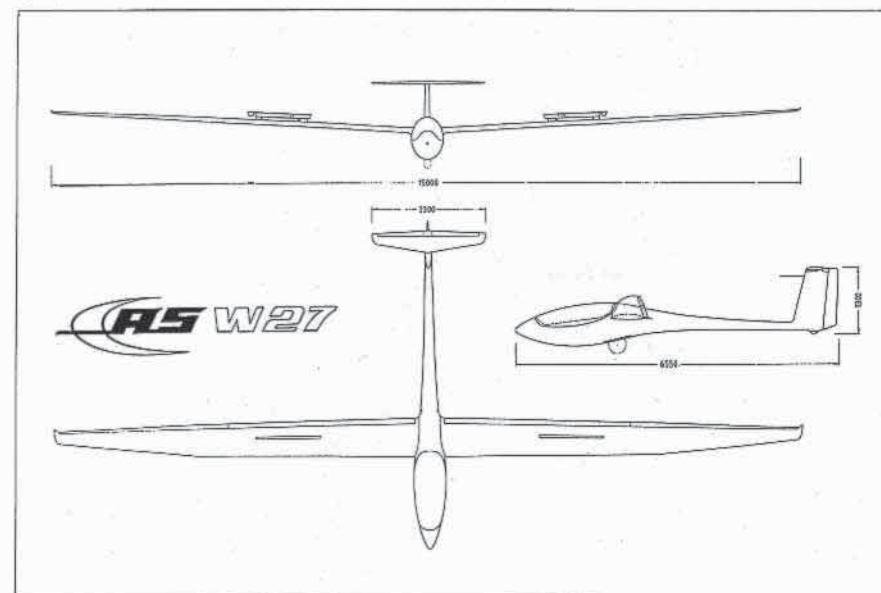
DE ASW 27

Bij de bekende zweefvliegtuigenfabri-
kant Alexander Schleicher kwamen
twee nieuwe toestellen van de tekenta-
fel, de ASW 27 voor de Renklasse en de
ASH 26E, een zweefvliegtuig met hulp-
motot voor de 18-meterklasse. Het Duit-
se maandblad AEROKURIER 3/91 gaf
over beide toestellen reeds een ruime
informatie. Het is de bedoeling van de
constructeurs Gerhard Waibel en Martin
Heide om met twee nieuwe toestellen
te komen in de 15 meter - en 18 meter-
klasse. opsteektips zullen niet nodig
zijn. Door verwerking van zeer lichte po-
lyethyleenvezels, laagvormig vermengd
met koolstofvezel en ook door het klei-
nere vleugeloppervlak is een leegge-
wicht van 225 kg voor de ASW 27
mogelijk.

(ASW 24 is 235 kg). Bij een vleugel-
oppervlak van 9 m² varieert de vleugel-
belasting van ca. 35 kg/m² bij een bela-
ding van 90 kg, tot 55.6 kg/m² inclusief
de volle waterballast.

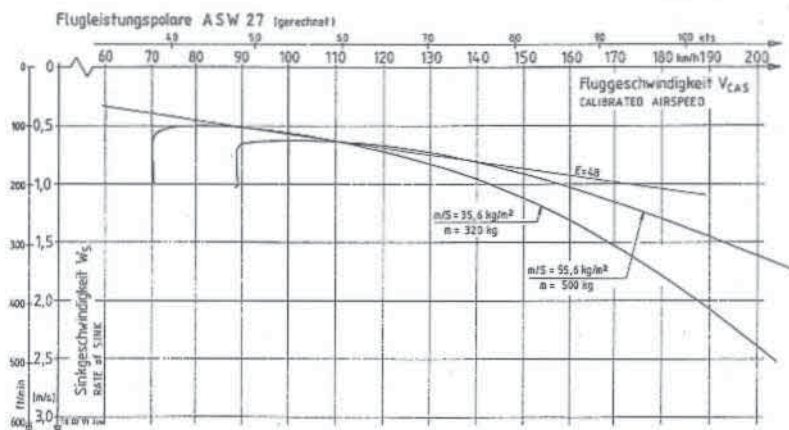
Windtunnelproeven wijzen op goede
vliegeigenschappen. De vleugelslank-
heid is 25, het minimum dalen 0.52 m/s
en het beste glijgetal wordt als 48 op-
gegeven.

Dank zij de onderlinge samenwerking op
Aerodynamisch gebied en de gezonde
concurrentie onder de zweefvliegtuig-
bouwers zal het mogelijk zijn om in de
15-m Klasse een toestel te bouwen, dat
de vliegprestaties van de reeds 20 jaar
oude toestellen van de openklasse, zo-
als b.v. de ASW 17 (20 meter span-
wijdte), kan overtreffen.



TECHNISCHE STEEKKAART

| | | |
|---|---|-------------------------|
| Baumuster Kurzbeschreibung | ASW 27 Übungs- und Leistungsflug. Wettbewerbsflüge in der FAI-15 m-Klasse. Wolkenflug und einfacher Kunstflug. | |
| Spannweite | | 15,00 m |
| Flügelfläche | | 9,00 m ² |
| Flügelstreckung | | 25,00 |
| Rumpflänge | | 6,55 m |
| Cockpitsitzhöhe | | 0,80 m |
| Cockpitbreite | | 0,64 m |
| Höhe am Leitwerk | | 1,30 m |
| Flügelprofil | | DU 89-134/14 |
| Leermasse einschl. Mindestausrüstung | ca. | 225,00 kg |
| Max. Abflugmasse | | 500,00 kg |
| Masse eines Flügels | ca. | 85,00 kg |
| Max. Flächenbelastung | | 55,56 kg/m ² |
| Min. Flächenbelastung | ca. | 32,80 kg/m ² |
| Wasserballast | max. | 180,00 l |
| Zuladung | max. | 130,00 kg |
| Zuladung im Pilotensitz inkl. Fallschirm | max. | 115,00 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | ca. | 280,00 km/h |
| Manövergeschwindigkeit | max. | 210,00 km/h |
| Bei m = 320 kg Flugmasse: Mindestgeschwindigkeit | ca. | 70,00 km/h |
| Geringstes Sinken | ca. | 0,52 m/s |
| Beste Gleitzahl | ca. 48 bei | 100,00 km/h |



ALEXANDER SCHLEICHER GMBH & CO., SEGELFLUGZEUGBAU D-6416 POPPENHAUSEN/WASSERKUPPE

SPORTCOMMISSIE 19.06.1991

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

A. THEORETISCHE PROEVEN

| | |
|--------------------|------|
| BEYLS Nico | LVZC |
| BRIE Erwin | LVZC |
| DE BLOCK Jozef | LVZC |
| DRAPS Paul | LVZC |
| HEEREN Werner | LVZC |
| HUYBRECHTS Patrick | LVZC |
| JANSEN Hugo | LVZC |
| LOOSVELT Bert | LVZC |
| MARGINET Guy | LVZC |
| MEEUWSEN Ingrid | LVZC |
| MEULEMANS Hendrik | LVZC |
| MICHIELS Viviane | LVZC |
| MISSIAEN Viviane | LVZC |
| STEYAERT Marc | LVZC |
| VAN DEUN Albert | LVZC |
| VAN DEUN André | LVZC |
| WOUTERS Kris | LVZC |

B. VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

| | |
|--------------------|------|
| BRASPENNING Louis | LVZC |
| DE MEUTTER Marcel | LVZC |
| JAMBON Peter | LVZC |
| JOHANNES Roeland | LVZC |
| PEETERS Steven | LVZC |
| RADIER Pieter | LVZC |
| STEENSELS Rina | LVZC |
| TER HAAK Ernest | LVZC |
| THIELEMANS Daniel | LVZC |
| TORDEUR Frank | LVZC |
| VAN DEN PLAS Jean | LVZC |
| VAN ORSHAEGEN Paul | LVZC |

C. BEVOEGDVERKLARING PASSAGIER

| | |
|-------------------|------|
| JOOSSENS Jef | LVZC |
| LAUWERS Guy | LVZC |
| RADIER Pieter | LVZC |
| SAS Johan | LVZC |
| THEUNIS Patrick | LVZC |
| VAN DAEL Domien | LVZC |
| VAN DEN PLAS Jean | LVZC |

| | |
|-------------------|------|
| VERSTAPPEN Bert | LVZC |
| WAGNER Frédéric | LVZC |
| WESTHOVENS Myriam | LVZC |

D. BEVOEGDVERKLARING HULP-INSTRUCTEUR

| | |
|------------------|------|
| EVENS Ken | LVZC |
| MATTHYS Philippe | LVZC |

E. BEVOEGDVERKLARING INSTRUCTEUR

| | |
|----------------------|------|
| BURM Marie-Christine | LVZC |
| MONTENS Pierre | LVZC |
| SOMERS Marc | LVZC |

FAI PRESTATIES ZILVEREN KENTEKEN

A. HOOGTEWINST

| | |
|------------------|------|
| DECORTE Michiel | LVZC |
| JOHANNES Roeland | LVZC |
| PEETERS Steven | LVZC |
| VERSTAPPEN Bert | LVZC |

B. AFSTAND 50 km

| | |
|-----------------|------|
| MEEUWSEN Jozef | LVZC |
| SAS Johan | LVZC |
| THEUNIS Patrick | LVZC |
| VERSTAPPEN Bert | LVZC |

C. DUURVLUCHT

| | |
|--------------------|------|
| DECLERCK Xavier | LVZC |
| HUYBRECHTS Patrick | LVZC |
| JOHANNES Roeland | LVZC |
| PEETERS Steven | LVZC |
| TORDEUR Frank | LVZC |
| VAN DEN PLAS Jean | LVZC |
| VAN ROEY Hugo | LVZC |
| VERSTAPPEN Bert | LVZC |

D. BEKOMEN HET ZILVEREN KENTEKEN

| | |
|-----------------|------|
| DECLERCK Xavier | LVZC |
| MEEUWSEN Jozef | LVZC |
| SAS Johan | LVZC |
| THEUNIS Patrick | LVZC |
| VERSTAPPEN Bert | LVZC |

BELGISCHE RECORDS ZWEEFLIEGEN

CATEGORIE D1, EENZITTER

- Heen en terug afstand 766,03 km
Luc DE PRETER, Narromine (Austr.),
16.12.1990

FAI/Afstand op FAI driehoek 1.038,18 km
Paul BOURGARD, Tocumwal (Austr.),
03.01.1991

CATEGORIE D2, TWEEZITTER

- Heen en terug afstand 766,13 km
Luc DE PRERER & Manfred ALBRECHT,
Narromine (Austr.), 21.12.1990

NIEUWE SPORTCOMMISSARISSEN ZWEEFLIEGEN

| | |
|---------------------|-----------|
| CALLEWAERT Geert | Nr 91/355 |
| DECLOEDT Patrick | Nr 91/356 |
| DELEGER Frederik | Nr 91/358 |
| DETAILLEUR Jan | Nr 91/359 |
| NOTE Henri | Nr 91/360 |
| SCHRAEPEN Stephen | Nr 91/362 |
| ULENAERS Peter | Nr 91/363 |
| VAN CAMP Luc | Nr 91/364 |
| VAN DER PUTTEN Paul | Nr 91/365 |
| VAN HOVEN Ludwig | Nr 91/366 |
| VERHEYEN Danny | Nr 91/368 |

RECORDS ZWEEFLIEGEN EENZITTERS (D1)

| | alle categorieën | dames |
|------------------------------|---|-----------------------------------|
| Vrije afstand | BOURGARD P. 977,99 km 15.01.1989 | LITT G.: 534km 29.05.1978 |
| Doelvlucht | BLUEKENS M.: 642,50 km 16.12.1990 | LITT G.: 315,50 km 12.05.1974 |
| Heen & terug afstand | DE PRETER L.: 766,03 Km 16.12.1990 | LITT G.: 320 km 12.05.1974 |
| Afstand op driehoek FAI | BOURGARD P.: 1038,18 km 03.01.1991 | — |
| Snelheid op driehoek 100 km | BOURGARD P.: 166,87 km/u 02.02.1987 | LITT G.: 96,78 km/u 08.07.1988 |
| Snelheid op driehoek 300 km | BOURGARD P.: 124,89 km/u 13.02.1990 | LITT G.: 82,70 km/u 24.04.1987 |
| Snelheid op driehoek 500 km | BOURGARD P.: 126,28 km/u 06.02.1990 | LITT G.: 72,65 km/u 03.07.1976 |
| Snelheid op driehoek 750 km | BOURGARD P.: 110,49 km/u 22.12.1981 | |
| Snelheid op afst h/t 300 km | BOURGARD P.: 121,96 km/u 25.01.1989 | |
| Snelheid op afst. h/t 500 km | DE PRERER L.: 116,01 km/u 01.01.1975 | |
| Snelheid op afst. h/t 750 km | DE PRETER L.: 104,63 km/u 16.12.1990 | |
| Hoogtewinst | LITT A.: 9300 m 23.01.1976 | LITT G.: 7.400 m 21.01.1976 |
| Absolute hoogte | LITT A.: 10.300 m 23.01.1976 | LITT G.: 8.000 m 21.01.1976 |

RECORDS ZWEEFLIEGEN TWEEZITTERS (D2)

| | alle categorieën | dames |
|------------------------------|---|--|
| Vrije afstand | VAN DER HEYDEN Y. /LUX J.P. 19.06.1989 : 425 km | LITT G./LOWARD J.: 06.09.1959 : 67 km |
| Doelvlucht | MOIES P. & L.: 404 km 16.05.1980 | LITT G./LOWARD J.: 06.09.1959 : 67 km |
| Heen & terug afstand | DE PRETER L./ALBRECHT M. 21.12.1990 : 766,13 km | LITT G./ VANDEN- BROECK: 321 km 05.07.1984 |
| Afstand op driehoek | JEANMOTTE Y./LITT B. 29.05.1990 : 1041 km | — |
| Snelheid op driehoek 100 km | DE PRETER L./DOEN E. 21.01.1979 / 101,05 km/u | LITT G./VANDEN- BROECK: 43,9 km/u 22.04.1982 |
| Snelheid op driehoek 300 km | LITT B./JEANMOTTE Y. 15.07.1991 : 138,27 km/u | LITT G./VANDEN- BROECK: 49,1 km/u 29.06.1984 |
| Snelheid op driehoek 500 km | DE PRETER L./DE PRETER P. 30.11.1990 : 108,11 km/u | — |
| Snelheid op driehoek 1000 km | JEANMOTTE Y./LITT B.: 29.05.1990 : 104,2 km/u | |
| Snelheid op H/T 300 km | DE PRERER L./KOUJ J. 18.12.1990 : 133,42 km/u | |
| Snelheid op H/T 500 km | LITT B./JEANMOTTE Y. 15.07.1990 : 117,1425 km/u | |
| Snelheid op H/T 750 km | DE PRETER L./ALBRECHT M. 21.12.1990 : 101,96 km/u | |
| Hoogtewinst | SANDER G & J. 25.12.1986 : 6.600 m | LITT G. & B. 29.04.1985 3.450 m |
| Absolute hoogte | SANDER G. & J. 25.12.1986 : 8.231 m | LITT G. & B. 29.04.1985 4.850 m |

BESTE SPORTPRESTATIES MET VERTREK VANUIT BELGIË

| | alle categorieën | dames |
|---------------|--------------------------------------|----------------------------------|
| Vrije afstand | BERTELS N.: 658 km 23.04.1976 | LITT G.: 534km 29.05.1978 |
| Doelvlucht | BLUEKENS M.: 642,50 km 25.04.1972 | LITT G.: 315,50 km 17.08.1966 |

EENZITTERS (vervolg)

| | |
|-----------------------------|--|
| Heen & terug afstand | STOUFFS H.: 637,33 Km 20.05.1990 |
| Afstand op driehoek FAI | STOUFFS H.: 777,580 km PAEPE H. |
| Snelheid op driehoek 100 km | ZEGELS B.: 111,06 km/u 05.07.1973 |
| Snelheid op driehoek 300 km | JEANMOTTE O.: 104,3 km/u 16.08.1976 |
| Snelheid op driehoek 500 km | BOURGARD P.: 102,9 km/u 09.05.1979 |
| Hoogtewinst | WITTER W.: 4.950 m 01.09.1983 |
| Absolute hoogte | VRANKEN K.: 5.813 m 05.07.1972 |

TWEEZITTERS

| | |
|------------------------------|---|
| Vrije afstand | MOIES H. & L.: 404 km 16.05.1980 |
| Doelvlucht | MOIES H. & L.: 404 km 16.05.1980 |
| Heen & terug afstand | JEANMOTTE Y./LITT B.: 19.05.1990 : 403 km |
| Afstand op driehoek | JEANMOTTE Y./LITT B. 29.05.1990 : 1041 km |
| Snelheid op driehoek 100 km | HUYBRECKX M./TAEYMANS A. 17.06.1983 / 100,2 km/u |
| Snelheid op driehoek 300 km | LITT B./JEANMOTTE Y. 28.05.1990 : 109,74 km/u |
| Snelheid op driehoek 500 km | STOUFFS H. / de BROQUEVILLE. S 03.07.1976 : 63,24 km/u |
| Snelheid op driehoek 1000 km | JEANMOTTE Y./LITT 29.05.1990 : 104,2 km/u |
| Snelheid H/T 300 km | JEANMOTTE Y./LITT B.: 19.05.1990 : 87 km/u |
| Hoogtewinst | NIZET M. & P.: 3.400 m 06.11.1982 |
| Absolute hoogte | NIZET M. & P.: 4.700 m 06.11.1982 |

alle categorieën**dames**

| |
|--------------------------------------|
| LITT G.: 320 km 12.05.1974 |
| — |
| BERTELS A.M.: 86,42 km/u 17.07'82 |
| LITT G.: 77,64 km/u 01.05.1976 |
| LITT G.: 72,65 km/u 03.07.1976 |
| LITT G.: 3.000 m 07.05.1981 |
| LITT G.: 3.000 m 07.05.1981 |

alle categorieën**dames**

| |
|---|
| LITT G./LOWARD J.: 06.09.1959 : 67 km |
| LITT G./LOWARD J.: 06.09.1959 : 67 km |
| LITT G./ VANDEN- BROECK G.: 132 km 15.06.1969 |
| — |
| LITT G./VANDEN- BROECK: 43,9 km/u 22.04.1982 |
| — |
| — |
| — |
| — |
| — |

DANNY W. IS SOLO !!

Solo zweefvliegen is niets speciaals, maar wel als men 71 jaar is. In de loop van het jaar 1989 kwam Danny W. tot onze verwondering zich inschrijven als kandidaat piloot zweefvliegen.

Vermits er geen leeftijdsgrens bestaat in de huidige reglementatie was er geen bezwaar om Danny op te nemen bij de groep leerling piloten.

Tot zijn eerste solo in de maand mei 1991 AZM op Zoersel, was hij een geduldige leerling, van essentieel belang bij het zweefvliegen. Het is dank zijn geduld dat hij zijn doel heeft bereikt. Na een doktersonderzoek, en met een oefenvergunning op zak startte hij onmiddellijk met de praktische lessen.

Tijdens de winterperiode schreef hij als eerste in voor de theoretische lessen, en legde met succes zijn examen af voor het zweefvliegbevijs. Na 2 seizoenen oefenen, werd een evaluatie gemaakt met de betrokken instructeurs AZM. Na beraad werd besloten Danny niet te weerhouden van het solo vliegen.

Een kandidaat zweefvliegen die deze sport wenst te beoefenen, en voldoet aan al de voorwaarden, mag men niet weerhouden van het solovliegen, met als enig argument: je bent te oud sorry. (zolang de huidige reglementatie niet wijzigt).

Een reporter van een krant heeft Danny opgezocht om zijn exploit in een artikel

te vertalen, verschenen op 11.07.1991. Voor degene die het niet gelezen hebben, geven we een gedeelte van het relaas weer.



Daniel Willems werd geboren te Peutie in 1920. Zeven jaar later, toen Charles Lindbergh in zijn "Spirit of Louis" de oceaan overstak, raakte hij geboeid door vliegtuigen. Toen hij tien was, mocht hij met een oom mee, die bij Sabca werkte in Evere, en zag hij van dichtbij de wonderlijke tweedekkers die voor overland-vluchten werden ingezet. Als hij het nu vertelt, ziet hij ze nog voor zijn ogen. In zijn woning in Zoersel toont hij ons een klein zweefvliegtuig dat radio-bestuurd vliegt.

Waarom wachtte hij dan zestig jaar? Daniël: die vraag heb ik me ook al gesteld. Ik heb er nooit tijd voor gevonden. Ik had zeer drukke beroepsbezigheden, werkte soms thuis in de weekends door. Ik deed heel boeiend werk en dat nam me helemaal in beslag. Toch is dat idee altijd in het achterhoofd blijven spoken: eens doe ik het.

Nu had ik hier in Zoersel al vaker naar de lucht staan staren als de kadetten rondjes vlogen. Op een zaterdag in augustus 1989 ben ik een praatje gaan maken met de leden van de Antwerpse club Meeuw. Ik vroeg of ik eens mee mocht en toen wist ik het, nu of nooit meer. Het was niet zo simpel.

Daniël: "Ik wist dat de monitoren kritisch waren". Tenslotte moesten ze de verantwoordelijkheid nemen om mij al of niet alleen te laten vliegen. Ik was heel gespannen en besefte dat ik fouten maakte. Maar ik wist wel dat ik het niet zou opgeven. Dat heb ik nooit gedaan. Jaques Fine, een van de instructeurs: "Ik zag soms de spieren in zijn nek zwellen van de inspanning. Niemand van ons durfde de beslissing aan om hem solo te laten vliegen. Tot hij in het begin van dit seizoen plots tot rust kwam. Intussen had hij bij de vele starts al behoorlijk wat ervaring opgedaan. Zijn technische bagage kwam niet eerder tot haar recht omdat hij zo verkrampt was. En ineens was het er. als hij nog eens een foutje maakte corrigeerde hij snel. Hij nam steeds de juiste beslissing, en toen wisten we het: "we lossen hem".

Heb je nu geen spijt, dat je niet eerder

begon? Daniël: "Spijt, daar heb je niets aan. Ik heb het gedaan, en ik beleeft er plezier aan. Iedere week ben ik hier. Ik heb wel eens gedacht dat ik het twintig jaar eerder had moeten doen, dan had ik nog een palmares bijeen gekregen. Maar ik lig er niet wakker van."

Hoe zit dat met de medische keuring? Daniël: "dat is op mijn leeftijd een jaarlijkse verplichting. Ik laat een cardiogram maken, en ik ga naar de sportarts. Deze keer heeft hij mij behoorlijk op de proef gesteld, voor de verlenging van mijn brevet. Ik heb je laten fietsen als een vijftiger, zie hij. Dat had ik wel gevoeld.

Over zijn conditie heeft Daniël niet te klagen. Tijdens het gesprek blijkt dat hij op zijn 56ste aan een judo-opleiding is begonnen, op zijn 64ste een zwarte gordel heeft behaald, dat hij geregeld tennist en fietst. De rimpels en de witte haren verraden zijn leeftijd, maar niet zijn gestalte slank en kaarsrecht. Hij drinkt nooit alcohol en kan het roken laten. Als dat geen voorbeeld van een echte zweefvlieger is!

DE L 23 SUPER BLANIK

The L 23 Super Blanik is an all-metal, two-seat, self-supporting, high wing glider developed by a modernization of verified L 13 Blanik glider. The purpose of modernization was to increase a pilot comfort and utility features of the glider. It is designed for training of all stages starting with the elementary up to specialized training, i.e. blind flying, high pilotage and to ordinary soaring.

It is equipped with all instruments required to fly control. On special customer demand it is possible to equip the glider with a radiostation, artificial horizon, etc. The glider can also be equipped with breathing apparatuses.

The glider is certificated in accordance with the requirements specified in OSTIV X/86 and JAR 22 in U category.

Dimensions

| | |
|-----------|----------------------|
| Span | 16,2 m |
| Length | 8,5 m |
| Height | 1,9 m |
| Wing area | 19,15 m ² |

Weights

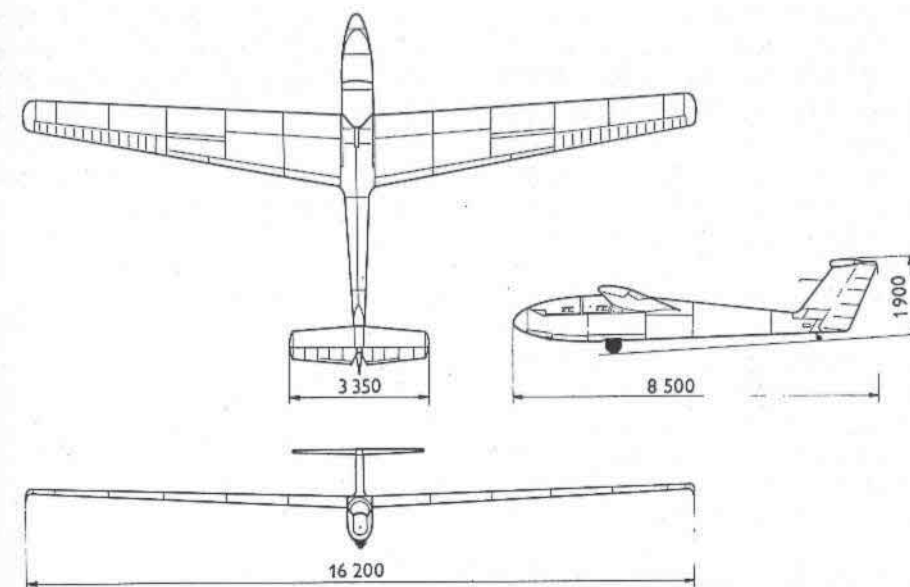
| | |
|-----------------------------------|------------------------|
| Glider empty weight | 310 kg |
| Maximum allowed weight for flying | 510 kg |
| Surface load - maximum | 26,6 kg/m ² |

Performance (with flying weight of 510 kg)

| | |
|--|------------------|
| Maximum gliding at the speed of 90 km/hr | 1 : 28 + / - 5 % |
| Maximum descend at the speed of 80 km/hr | 0,82 m/s |
| Maximum allowed speed | 250 km/hr |
| Maximum turbulence speed | 160 km/hr |
| Maximum speed of aircraft tow | 150 km/hr |
| Maximum speed of winch tow | 120 km/hr |
| Minimum speed | 60 km/hr |

During high pilotage training the following manoeuvres can be performed:

Climbing turn · Zooming · Spin · Inverted flight · Lazy eight · Wing-over · Half loop and roll · Half roll and loop · Roll · Loop





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

NEDERLANDER BEAR SELEN WERELDKAMPIOEN ZWEEFVLIEGEN !!!

De 36-jarige Bear Selen uit Nuenen is voor de tweede maal wereldkampioen zweefvliegen in de Standaardklasse geworden. Hij behaalde dit fraaie resultaat na twaalf wedstrijddagen in Uvalde, Texas, U.S.A.

Bear heeft zeer constant gevlogen en ook de laatste dag van zijn kwaliteiten blijkt gegeven. Twee benen van de laatste opdracht vloog hij samen met snelle vliegers: Stig Oye en Peter Fischer. De Fransen waren negen minuten voor Selen gestart. Bear heeft ze hierdoor goed in de gaten kunnen houden.

De Fransen luisterden echter de Nederlandse frequentie af om het starttijdstip van Selen te weten te komen. Doelbewust gaf Bear daarom pas 20 minuten na zijn vertrek zijn starttijd door.

Veel spanning daardoor bij Rietje Schuit, die bang was dat hij het zou vergeten omdat dit afweek van de routine. De Fransen gaven per abuis op onze frequentie door (die ze afluisterden) dat ze een valse start maakten. Het grappige is dat dit uiteindelijk toch de echte starttijd werd omdat ze in tijdnood kwamen!

Van de 46 vliegers in de Standaardklasse behaalde hij op een zweefvliegtuig van het type Discus veruit het hoogste puntenaantal van 11.213. Als tweede

eindigde de Pool Janusz Trzeciak met 11.040 punten. De Amerikaan Eric Moser eindigde als derde met 11.034 punten.

GERARD KURSTJENS BEHAALT 8^e POSITIE IN EINDKLASSERING !!!

In de Open Klasse behaalde Gerard Kurstjens uit Grubbenvorst in een veld van 24 vliegers een verdienstelijke 8^e plaats met 10.829 punten.

De Pool Junusz Centka won in deze klasse met 11.111 punten. Holger Back uit Duitsland kwam op de laatste dag net iets te kort en werd tweede met 11.101 punten. De Fransman Gerard Lherm eindigde als derde met 10.989 punten.

ALGEMEEN KLASSEMENT

| | |
|----------------------|-------------|
| Standaardklasse: | |
| 1. Bear Selen | 10.155 pnt. |
| 2. Jacques Aboulin | 10.078 pnt. |
| 3. Janusz Trzeciak | 10.046 pnt. |
| Open Klasse: | |
| 1. Janusz Centka | 10.222 pnt. |
| 2. Holger Back | 10.102 pnt. |
| 2. Gerard Lherm | 10.102 pnt. |
| 8. Gerard Kurstjens | 10.058 pnt. |
| 15-meter Klasse: | |
| 1. Brad Edwards | 10.133 pnt. |
| 2. Doug Jacobs | 10.064 pnt. |
| 3. Bruno Gantenbrink | 10.040 pnt. |
| 25. Sikko Vermeer | 9.055 pnt. |
| 41. Daan Paré | 7.812 pnt. |

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Het werk van Hartmut BUCH, Segelfliegen (Transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980). vervult feitelijk meerdere functies tegelijk: inleiding tot het zweefvliegen, geschiedkundig overzicht, leerboek voor de zweefvlieger...

Het geschiedkundig overzicht is weliswaar beknopt, maar toch interessante informatie, meer bepaald over de ontwikkeling van het zweefvliegen in de oostbloklanden, de DDR in het bijzonder. De frote mijlpalen van het zweefvliegen vinden we natuurlijk ook terug.

Dan volgen overzichtelijke hoofdstukken over aerodynamica en constructie, met goed gekozen illustraties. Het hoofdstuk meteorologie blijft echter te beperkt; en het hoofdstuk over de opleiding geeft weliswaar een algemeen beeld van wat de leerling te wachten staat, maar het is geenszins als handleiding bruikbaar.

Na een hoofdstukje over prestatie- en wedstrijdvlucht wordt het boek afgesloten met een nogal uitvoerige typenkatalogoog, met interessant cijfermateriaal en 3-zijdenaanzichten van vele bij ons onbekende toestellen van oostblokmake, naast de meer vertrouwde types.

Das buch vom Luftsport, die Erben Lilienthals van Günther BRINKMANN (Motorbuch Verlag, Paul Pietsch Verlage GmbH + Co, Postfach 10 37 43

D-7000 Stuttgart 10, Beneluxvertegenwoordiger Aeropress, P. Stockmanslaan 53, NL-5652 RB Eindhoven) is ontstaan ten gevolge van de NDR-uitzending "Die Erben Lilienthals". Het behandelt dan ook de meest diverse luchtsporten: zweefvliegen, motorzweven, motorvliegen, valschermspringen, zeilvliegen, vliegen met glijscherm of ultralichte vliegtuigen, ballonvaren en modelbouw. De helft van de 304 bladzijden (318 illustraties, waarvan 70 in kleur) zijn echter aan het zweefvliegen en motorzweven gewijd.

Het ganse boek wekt constant de geestdrift van de lezer voor het vliegen, in welke branche ook. Maar het ontwijkt de problemen niet waarmee de luchtsporten steeds vaker te kampen hebben: luchtruimbepkeringen, protest tegen geluidshinder, ongevallen, gebrek aan public relations... De aspecten van luchtsport in dienst van de gemeenschap worden ook toegelicht: luchtredding, vliegende brandweer, bewaking in dienst van het natuurbehoud, enz...

Brinkmann biedt hier het ideale boek om de niet-vlieger met de microbe van de luchtsport te besmetten, en om de symptomen van de kwaal bij de vlieger te versterken.

Tenslotte nog een woordje i.v.m. het boek van Winfried KASSERA, Der lautlose Flug, Erlebnisse, Eindrücke und Tips aus dem Segelflug (Motorbuch

Verlag). Hier krijgen we een kleurrijke beschrijving van de wereld van het zweefvliegen onder al haar vormen. Kassera volgt de kandidaat zweefvlieger vanaf de eerste vlucht, doorheen de opleiding, de eerste solovlucht, de vergunning... Hij leidt ons in de wereld van de kunstvlucht en de wolkenvlucht, ontrafelt de motieven die ertoe leiden instructeur te worden, beschrijft de vreugdes en de pijnen van de instructie. Ook types van zweefvliegtuigen worden toegelicht, de klassen, het handicapstelsel, de puntenberekening bij wedstrijden, de uitrusting...

Ook de kostenvergelijkingen tussen privé- en clubtoestel zijn zeer interessant: dit hoofdstuk kan ieder helpen een bewustere keuze te maken. Kassera vergeet niet de grondploeg onder de loupe te nemen: wat is een goede helper? Hij bespreekt tevens de teamvlucht en de wedstrijden, de gevaren die de zweefvlieger bedreigen, de spanning van de overlandvlucht... Dit boek van 160 blz., met 56 foto's en 20 tekeningen, leest men zoals een roman.

Stéphane Vander Veken.

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

VAN MINISTERIE NAAR PARASTATALE ; HET B.L.O.S.O. BLIJFT HET B.L.O.S.O.

In de voorbereidende studies voor de herstructurering van de nieuwe Vlaamse Administratie, wees niets erop dat het B.L.O.S.O. niet geïntegreerd zou blijven binnen de uit te bouwen ministeriële departementen. Binnenskamers werd weliswaar soms de idee van een parastatale geopperd, o.m. door Minister Dewael en door Directeur-generaal Lams, als mogelijke oplossing voor de ingewikkelde personeelssituatie. De verwezenlijking ervan leek dusdanig complex dat de idee evenwel eerder als een "zoethouder" dan als een realistische optie werd ervaren. De verrassing (bij sommigen zelfs verbijstering) was dan ook groot toen de Vlaamse Executieve in haar beslissing van 30 juli 1990 over de nieuwe structuur van de Vlaamse Administratie, voor het B.L.O.S.O. een rol zag weggelegd als openbare instelling. De Vlaamse Raad verleende haar goedkeuring hierover op 12 december 1990.

L'histoire se repète... In de pioniersjaren van de sportadministratie werd bij wet van 25 maart 1956 het toenmalige NILOS (Nationaal Instituut voor de Lichamelijke Opvoeding en de Sport) opgericht als een parastatale, ressorterend onder de bevoegdheid van het Ministerie van Volksgezondheid en bestuurd door een zgn. "Hoge Raad". Voor de futuristen: in 1964 werd het NILOS als aparte instelling opgeheven en geïntegreerd in het Ministerie van Nationale Opvoeding en Cultuur...

HET OUDE B.L.O.S.O. IS DOOD,
LEVE HET VLAAMS COMMISSARIAAT-
GENERAAL VOOR DE BEVORDERING
VAN DE LICHAAMELIJKE ONTWIKKE-
LING, DE SPORT EN DE OPENLUCHTRE-
CREATIE, TE NOEMEN "HET B.L.O.S.O".

Welke zijn de bevoegdheden van de nieuwe parastatale ?

Door het decreet van 12 december 1990 betreffende het bestuurlijk beleid wordt het B.L.O.S.O. een openbare instelling met rechtsperloonlijkheid.

Dit wil zeggen dat de overheid een deel van haar beslissingsbevoegdheden verleend aan een dienst, weliswaar nog steeds een overheidsdienst, die hierover een eigen beslissingsmacht krijgt.

De bevoegdheden die het nieuwe B.L.O.S.O. volgens het oprichtingsdecreet krijgt toebedeeld, situeren zich in algemene zin, rond de bevordering, de coördinatie en de organisatie van de sportbeoefening, de sportieve vrijetijdsbesteding en de openluchtrecreatie;

In specifieke zij worden een aantal werkdomeinen in een 11-tal punten omschreven.

1. de studie, de planning, de ontwikkeling en de promotie van de sport in binnen- en buitenland.
2. het toezicht op en toepassing van reglementering inzake sport en openluchtrecreatie.
3. het organiseren en uitbouwen van de internationale betrekkingen en de uitbouw van de noodzakelijke samenwerkingsverbanden in binnen- en buitenland met betrekking tot sport en openluchtrecreatie.
4. het verzorgen van informatie en documentatie inzake sporttechnische begeleiding.
5. het begeleiden, coördineren en stimuleren van de activiteiten van plaatselijke, provinciale en landelijke verenigingen en instanties.
6. de sportpromotie via:
 - 1) de organisatie van sportlessen, sportkampen, sportklassen en dergelijke
 - 2) de organisatie van landelijke promotiecampagnes, deelacties, hulpverlenende initiatieven en ondersteuning van activiteiten.
 - 3) de steun aan de schoolsport.
7. de organisatie van de kaderopleiding via het vastleggen van de vormingscursussen voor sporttechnische- en bestuurskaders.
8. de algemene sportbegeleiding via de subsidiëring van zowel openbare als particuliere initiatieven.
9. de medewerking aan de uitbouw van een degelijk topsportbeleid.

10. het beheer en de animatie van de bestaande of op te richten eigen sportcentra en de coördinatie van alle bouwinitiatieven.
11. beheer en besteding van de gelden van het Sportfonds.

Voor de uitvoering van deze taken zullen aan het Commissariaat-generaal een aantal roerende en onroerende goederen ter beschikking worden gesteld door de Vlaamse Executieve en kan er geput worden uit een aantal INKOMSTEN die in geite terug te brengen zijn tot 4 grote categorieën:

- de jaarlijkse door de Vlaamse Raad toegekende kredieten;
- de inkomsten van het Sportfonds;
- de opbrengsten van eigen initiatieven of organisaties;
- middelen afkomstig van "derden". Niet alleen wordt hierbij verwezen naar schenkingen, legaten, toelagen van andere organisaties, enz. ..., maar wordt ook duidelijke gemikt op de inkomsten van sponsoring, coproducties en cofinanciering.

Belangrijk is hierbij ook de bepaling over de aanwending van de middelen van het Sportfonds, waardoor in feite het decreet op het Vlaams Sportfonds wordt in werking gesteld. Hierin wordt volgens bepaalde regels het gebruikt van de gelden uit dit fonds vastgelegd, met vooral aandacht naar de particuliere sportsector.

Cruciaal punt bij dit alles is de vraag of de middelen die de parastatale ter beschikking gesteld krijgt zullen volstaan om een behoorlijk beleid te voeren. Niet bepaald geruststellend is het gegeven dat in vergelijking met de ons omringende landen, de Vlaamse Overheid tot dusver karig is geweest met het Cultuur- en SPORTbudget. Daarenboven moeten wij in het licht stellen dat vanaf nu - in tegenstelling tot vroeger - toen een aantal kosten zoals huisvesting, verzekering, aankoop van meubilair, en... gedekt werden door de gemeenschappelijke begroting van de Vlaamse Gemeenschap - deze toch wel belangrijke lasten autonoom door de parastatale dienen gedragen te worden.

De kans is hierdoor reëel dat bij onvoldoende financiële armslag, bij het te voeren beleid:

1. prioriteit zal worden gegeven aan zuiver economische en commerciële factoren, ten koste van sociale aspecten. Het zonder meer toepassen van economische wetmatigheden in de sport zou de dood van de sport-voor-Allen beweging betekenen;
2. de werking en het personeel van het B.L.O.S.O. zullen worden afgebouwd. Domeinen die "populair" zijn zullen worden overgenomen door "derden", waarbi evenwel de inkomsten zullen verdwijnen die in het nieuwe B.L.O.S.O. juist zouden moeten bijdragen toe de financiële levensvatbaarheid.

Hoe wordt het B.L.O.S.O. bestuurd?

Aan het hoofd van de instelling staat een RAAD VAN BESTUUR. Deze is samengesteld uit een voorzitter, 9 leden vertegenwoordigers van de Vlaamse Executieve en 9 leden vertegenwoordigers uit de sportsector, tesamen 19 leden. Deze Raad bestuurt het B.L.O.S.O., treedt op in rechtsgedingen, sluit overeenkomsten af, doet het personeelsbeheer (maar voor de personeelsleden die niet tot het niveau 1 behoren is een delegatie van de commissaris-generaal mogelijk) en keurt de rekeningen goed. Kortom deze Raad bepaalt het beleid inzake de sport voor de Vlaamse Gemeenschap.

Maar de Raad kan dit niet ongecontroleerd uitoefenen. Het is de Vlaamse Executieve die het B.L.O.S.O. zal blijven controleren. In de praktijk betekent dit via de delegatiebesluiten, die de werking van de Gemeenschapsminister van Cultuur en de Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting zullen uitoefenen. Zij zullen twee regeringscommissarissen aanduiden die met raadgevende stem de vergaderingen van de Raad bijwonen, en die verder over de ruimste bevoegdheden beschikken (hierover verder meer).

De Raad van Bestuur beschikt eveneens over een administratie, die belast is met het dagelijks bestuur en die de besluiten van de Raad van Bestuur moet uitvoeren. Hiermede wordt in het bijzonder de Commissaris-generaal belast, deze staat tesamen met de adjunct-commissaris-generaal aan het hoofd

van de administratie. Beiden zetelen eveneens in de Raad van Bestuur met raadgevende stem.

De onderlinge verhoudingen worden verduidelijkt in het organogram.

De Vlaamse Executieve duidde de volgende Raad van Bestuur aan:

- voorzitter: de Heer A. Diegenant
- leden, vertegenwoordigers van de Executieve:
 - de h. L. Peeters
 - de h. O. Crucke
 - mevr. A. De Lille
 - de h. E. Laenen
 - de h. M. Hoogmartens
 - de h. E. de Boever
 - de h. W. Melotte
 - de h. G. Goubert
 - de h. J. Serruys
- leden, vertegenwoordigers van de sportwereld:
 - de h. W. Goethals
 - de h. W. Tourné
 - de h. K. Poté
 - de h. P. Janssens
 - de h. F. Dupaix
 - de h. R. Bruneel
 - de h. A. Gobert
 - de h. F. Adang
 - de h. J. Peeters

Hoe wordt het B.L.O.S.O. gecontroleerd?

De controle op de parastatale gebeurt door de Vlaamse Executieve via twee commissarissen die ruime bevoegdheden bezitten.

Deze regeringscommissarissen controleeren elke beslissing van de Raad van

Bestuur en zien of deze niet strijdig zijn met de wetten of met het algemeen belang. Zo ja, kunnen zij binnen de 4 dagen een beslissing van de Raad opschorten en moeten zij beroep aantekenen bij de Vlaamse Executieve. in geval van beroep moet de Vlaamse Executieve binnen de 20 werkdagen de betwiste beslissing van de Raad vernietigen of anders wordt deze beslissing definitief. anderzijds kan de Vlaamse Executieve, of de gemachtigde regering-commissaris, eisen vanwege de Raad van Bestuur, dat deze binnen een door de Executieve vastgestelde termijn, beaardslaagd over een bepaalde aangelegenheid. Dit kan gebeuren als het algemeen belang of de naleving der wetten het eisen. Heeft de Raad van Bestuur binnen de vastgestelde termijn geen beslissing genomen, of kan de Vlaamse Executieve met deze beslissing niet instemmen, dan kan de Vlaamse Executieve de beslissing zelf nemen.

Als commissarissen werden de heren De Ceulaer en Ketels aangesteld.

Wat met het personeel?

Administratief wordt het B.L.O.S.O. geleid door een Commissaris-generaal, bijgestaan door een Adjunct-Commissaris-generaal. Hiervoor benoemde de Vlaamse Executieve respectievelijk mevr. C. Galle en de heer A. Gryseels.

Het oprichtingsdecreet vermeldt o.m. het volgende:

Art. 47

Het B.L.O.S.O. kan, binnen de perken van zijn begroting, buiten het statutair personeel, aanvullend contractueel personeel aanwerven en zich verder alle medewerking verschaffen om zijn taak te vervullen.

Art 48

1. De raad van Bestuur benoemt en bevordert de personeelsleden van niveau 1.
2. De raad van Bestuur kan bevoegdheden inzake personeel voor de andere niveaus in het reglement van inwendige orde overdragen aan de commissaris-generaal.

Art. 49

1. De Vlaamse Executieve bepaalt de nadere regelen inzake de overdracht van personeel van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en van de personeelsleden, betaald door het Sportfonds, naar het B.L.O.S.O.
2. Zij behouden ten minste de administratieve en geldelijke anciënniteit, de toelagen, vergoedingen of premies en andere voordelen die zij hadden of verkregen zouden hebben krachtens een reglementering indien zij binnen het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap het ambt hadden blijven uitoefenen dat zij bij hun overdracht bekleedden.

Inmiddels werd met uitzondering van enkele personen het statutair en precair personeel overgeheveld naar de parastatale.

Het statuut (geldelijk en administratief) van het personeel dat nu tot het B.L.O.S.O. behoort zal worden vastgesteld door de Vlaamse Executieve, op advies van de Raad van Bestuur. Tot zolang dit laatste niet is gebeurd, is het koninklijk besluit van 8 januari 1973 tot vaststelling van het statuut van het personeel van sommige instellingen van openbaar nut van toepassing. Dit K.B. van 08.01.73 stelt een statuut in dat zeer gelijklopend, maar niet identiek is met de regels die het statuut van het rijkspersoneel organiseren. De werving, de stage, de directieraad, de beoordeling, de verlopen, de hiërarchie der graden, ..., dit alles wordt gelijkend op het statuut van het rijkspersoneel geregeld.

Conform aan het hierboven geciteerde artikels 47 zullen de niet-statutairen op contractuele basis verder kunnen tewerkgesteld worden, met in achtnaam van de begroting. Zij zullen evenwel slechts in statutair verband kunnen worden opgenomen in functie van het door de Executieve goed te keuren kader en mits geslaagd te zijn in een examen.

Hoe dan ook, wie in staat zal zijn om de personeelsproblematiek met tal van **MENSELIJKE GEVOELIGHEDEN BIJ STATUTAIREN EN NIET-STATUTAIREN** te ontwarren, krijgt de eer toebedeeld de aanzet gegeven te hebben tot wat een vernieuwd dynamisch bestuur zou moeten worden.

Michel Van Espen Inspecteur-Coördinator
Stefaan Van Mulders A.A.D.-Juridische dienst

TECHNISCHE CONTROLE BEWIJS VAN LUCHTVAARDIGHEID

Met de "winter-werk-periode" in aantocht, hernemen wij hierna beknopt de procedure voor het:

Aanvragen van een B.v.L.

- volledig ingevuld en ondertekend aanvraagformulier, samen met de vastgestelde administratievergoeding van 100 Fr., overmaken aan het secretariaat
- per kerende worden aan de eigenaar het controleplan en het blanco B.v.L. toegestuurd
- aan de hand van het controleplan voert de Technische Controleur de inspectie uit, zo het toestel luchtwaardig wordt bevonden maakt hij het B.v.L. geldig
- de eigenaar stuurt onmiddellijk het origineel controleplan naar het secretariaat en bewaart de rose kopie bij het eigenlijke B.v.L.

Wedergeldigmaken van een B.v.L.

- volledig ingevuld en ondertekend aanvraagformulier, samen met de vastgestelde administratievergoeding van 100 Fr., overmaken aan het secretariaat
- per kerende wordt aan de eigenaar het controleplan toegestuurd
- aan de hand van dit controleplan voert de Technische Controleur de inspectie uit, zo het toestel luchtwaardig wordt bevonden maakt hij het B.v.L. opnieuw geldig

- de eigenaar stuurt onmiddellijk het originele controleplan naar het secretariaat en bewaart de rose kopie bij het eigenlijke B.v.L.

De passende aanvraagformulieren kunnen worden bekomen bij de coordinator van je club of op het secretariaat van de LVZC.

De leden die het volledig reglement eens willen op nalezen, vinden dit terug in de "Documentatiemap voor Technische Controle. Deze map is in het bezit van elke Technische Controleur alsook van de administratieve coordinator van elke club.

Gezocht

Medewerkers voor jaarlijks symposium (zaalschikking/onthaal/bar/...) op zaterdag 1 februari '92 in het P.V.C. te Malle.
Neem contact op met het secretariaat.

Te koop:

PHOEBUS C 17 m glijgetal 1/42
Wedstrijd geïnstrumenteerd
Prijs: 480.000 BEF.

Gekeurde aanhangwagen met dekzeil inbegrepen.
Alles in prima conditie!
tel. 050/38 69 92

Clubklasse: proef: H & T 102 km
6 piloten op 23 kwamen rond.

| | ptn. |
|-----------------------------------|------|
| 1: Seyler Ries (N) Ka 13 | 652 |
| 2: Souderkamp Rolf (B) Twin Astir | 573 |
| 3: Reyers Hans (N) Club Libelle | 572 |
| 4: Lammerant Luc (B) Club Libelle | 570 |
| 5: Nagelkerke Leo (N) ASK 21 | 562 |
| 6: Romeyn Henry (N) ASK 21 | 560 |
| 7: Van Bommel Ignas (N) Ka 6 E | 408 |
| 8: Lecloux Eric (B) Twin Astir | 331 |
| 9: Lauwers Alouis (B) Ka 6 CR | 303 |
| 10: Van Horssen Peter (NL) Ka 8 | 273 |

Standaardklasse: proef: drh FAI 169 km
5 piloten op 33 kwamen rond

| | ptn. |
|---|------|
| 1: Klunder Nijland Roelof (N) Pegase 101 | 526 |
| 2: Teuling Dick (N) Discus B | 524 |
| 3: Kimpe Manu (B) Cirrus St | 520 |
| 4: Van Gils Marco (N) ASW 15 | 448 |
| 5: Damen Flip (N) LS 7 | 432 |
| 6: Geenen Walter (B) LS 7 | 334 |
| 7: Regeer Johannes (N) Hornet | 313 |
| 8: De Vries Sijmen (N) DG 300 | 301 |
| 9: Braet Freddy (B) St. Libelle | 282 |
| 10: De Boer Eric (N) DG 100 | 276 |

Open- en Renklasse:
proef: drh FAI 177 km
6 piloten op 22 kwamen rond.

| | ptn. |
|--------------------------------------|------|
| 1: Lemmens Johan (N) Mini Nimbus | 535 |
| 2: Van Gastel Paul (N) DG 202 17m | 532 |
| 3: De Wijs Bert (N) LS 3 A | 522 |
| 4: Bastiaanse Rien (N) LS 6 C 17m | 511 |
| 5: Smit Leen (N) LS 6 C 17m | 507 |
| 6: Van Breemen Fred (N) Ventus C 17m | 493 |
| 7: Kennes Ad (B) Mosquito | 245 |
| 8: Wolff Joost (N) LS 6 C 17m | 239 |
| 9: Drubbel Tim (N) ASW 20 | 87 |
| 10: Aalbers Peter (N) LS 3 | 71 |

De reuze barbecue van zaterdagavond werd door een 300-tal mensen bijgewoond. Later op de avond streken de "Buddy Holly's" neer, een Rockband die de gemoederen van iedereen in vuur en vlam zetten.

Na een spetterende avond kon iedereen gaan genieten van een welverdiende nachtrust.

De volgende dag kwam Yves Collier slechts een kleine kans op een wedstrijddag voorspellen. Er werd dus vroeg opgebouwd op het opzettende front voor te blijven. Toen alle toestellen op de piste stonden werd de bevolking steeds maar dreigender. Een snuffelstart deed het laatste sprankeltje hoop volledig verdwijnen omdat hierbij al in regen gevlogen werd.

Na overleg werd de proef gecancelled, een beslissing die later wel iets te vroeg genomen bleek te zijn omdat een tijdelijke weersverbetering doorzette. "Alsof de duivel ermee speelt!" zei een der piloten.

Hoewel, zo bleek later, een klasse opslepen en laten starten - laat staan alle klassen - zou niet echt mogelijk geweest zijn.

Een veilige en gezellige wedstrijd was het, en zo wensen de organisatoren het ook te houden.

Een grotere respons van de Belgische piloten zou echter welkom zijn.

Tot volgend jaar!

Eddy De Coninck

Verzekeren op "hoog" niveau.

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



Aviabel keert zeer hoge kapitalen uit bij overlijden of invaliditeit.



AVIABEL, de luchtvaartverzekeraar

AVIABEL

Brugmanlaan 10 - 1060 Brussel - Tel. : 02/349.12.11
Fax. : 02/349.12.99