

ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

13de jaargang - nummer 56
oktober - november - december 1993

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

kantoor van afgifte Gent X

Met een motor kan het ook best leuk zijn !!



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

Voor meer inlichtingen bel of schrijf naar:

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

REDACTIONEEL

Ziezo! Mijn eerste jaar als hoofdredacteur van het Ligablad zit erop! Dit is nu mijn vijfde produktie. Hopelijk valt de inhoud mee. Jammer genoeg heb ik ditmaal ernstig moeten snoeien in de ontvangen informatie om binnen het voorziene aantal bladzijden te blijven. Maar geen nood: voor bepaalde thema's is er reeds plaats voorbehouden in nummer 57.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om alle leden van het redactieteam, maar ook de regelmatige en occasionele medewerkers, en last but not least onze verantwoordelijke uitgever, te danken voor hun inzet. Zonder hen zou het samenstellen van uw favoriete zweefvliegblad "mission impossible" zijn.

Enkele clubs hebben blijkbaar mijn oproep begrepen en sturen af en toe nieuwtjes over hun activiteiten. Er zijn echter nog steeds een paar voorbeelden van misplaatste bescheidenheid. Kom op, jongens, laat iets van je

horen! Of wil je soms dat die anderen het Ligablad monopoliseren?

1993 was op zweefvlieggebied zeker geen topper. Laten we hopen dat het volgende seizoen die matige herinneringen zal verdrijven. Aan allen een gelukkig nieuwjaar en vele goede vluchten voor 1994!

Stéphane

P.S.: Mag ik vragen aan de mensen die over een tekstverwerker beschikken om mij hun bijdrage op te sturen op diskette (plus printout)? Dit zou mij veel typewerk besparen, want ik beschik niet over een scanner. Ik gebruik WordPerfect 5.1, maar kan ook heel wat andere formaten omzetten. Of bewaar je tekst als ASCII-bestand, dan zijn alle problemen opgelost. Je diskette (formaat 5,25" of 3,5" DD of HD) wordt je na verschijnen van het Ligablad teruggestuurd. Bij voorbaat dank.

LIGANIEUWS

TECHNISCHE CONTROLE TOESTELLEN

De jaarlijkse samenkomst van Technische Controleurs (TC) en Administratieve Coördinatoren (AC) vond dit jaar per regio plaats. Er werden geen veranderingen aangebracht aan het controlesysteem, wel werd er overeengekomen om het kwaliteitsniveau verder te verhogen.

Om het werk van onze TC's vlotter te laten verlopen, wordt er gevraagd om de spelregels te volgen. Voor de goede orde hernemen we in het kort de te volgen procedure:

- de eigenaar vult het blauw aanvraagformulier (tijdig!) in en maakt dit tezamen met 400 BEF over aan het secretariaat (indien het een verlenging betreft, BvL-nummer invullen a.u.b.);

- per kerende post ontvangt de aanvrager het controleplan (CPL);
- de aanvrager maakt het toestel "inspectieklaar" en spreekt af met de TC wanneer de inspectie kan plaats hebben. Hij zorgt er ook voor dat alle noodzakelijke documenten in orde zijn: reisdagboek volledig ingevuld, keuringsdocument van de sleephaak, enz. ("levensakte" van het toestel moet beschikbaar zijn);
- de TC van de betrokken club voert de inspectie uit; Zo hij het toestel luchtwaardig verklaart, verlengt hij onmiddellijk het BvL-document. Het witte exemplaar van het CPL wordt overgemaakt aan het secretariaat, de roze kopie wordt bij het BvL gevoegd.

Wie alles nog eens wil nalezen, verwijzen we naar de Technische Nota TN 01/92 die in het bezit is van elke TC. Neem zondig contact op met het secretariaat voor de administratieve kant; voor zuiver technische aspecten kan je terecht bij de Technische Coördinator A. Van den Borne (zie Vademecum).

Tot slot: de winter duurt lang en de TC's vliegen ook graag, dus probeer alles klaar te hebben voor einde maart!

NIEUWE ZWEEFVLIEGVERGUNNINGEN

Alles wordt geautomatiseerd... zo ook de vergunningen. Begin september werd er door een werkgroep binnen de K.B.A.C. finaal besloten tot het gebruik van de computer voor het afleveren van de vergunningen. Vanaf 1 januari 1994 zitten de documenten dus in een nieuw kleedje:

- de eigenlijke vergunning en het geldigheidsluikje worden in één document samengevoegd;

- het document mag worden vernietigd bij het verstrijken van de geldigheidstermijn, er wordt steeds een nieuw document afgeleverd;
- de gebruikelijke pasfoto vervalt (jammer voor de ene, zucht voor de andere);
- het onderscheid in kleur tussen oefenvergunning en zweefvliegvergunning blijft behouden.

NIEUWE AANHANGWAGEN VOOR LS3

In het voorjaar gaf de Raad van Beheer zijn akkoord om de aanhangwagen van de LS3 OO-ZBQ te vervangen. Dank zij de inzet van het secretariaat werd er voor deze belangrijke investering een sponsorship bekomen vanwege het koerierbedrijf DHL-International voor een periode van drie jaar. Onder het toezicht van de Coördinator van de Wedstrijd- en Selectiecommissie worden thans de laatste aanpassingen uitgevoerd, zodat de aanhangwagen operationeel zal zijn bij het begin van het nieuwe seizoen. Namens de Raad van Beheer en alle leden oprecht dank aan DHL!

GEBRUIK VAN DE TOESTELLEN LVZC - CIRRUS EN LS3

Elk jaar wordt er door de W & S-commissie een gebruiksplan opgemaakt voor de beide toestellen. Einde december ontvangt elke clubsecretaris hieromtrent de nodige instructies. Piloten die één van beide toestellen wensen te gebruiken voor deelname aan wedstrijden, vragen dit aan via hun clubsecretariaat. Voor wat betreft gebruiksvoorwaarden verwijzen we naar de circulaire WSC/MA/pp/135 van 10.11.1989. Zonodig kunnen hiervan kopieën aangevraagd worden op het Ligasecretariaat.

INDIVIDUELE BIJDRAGE 1994

De jaarlijks te betalen bijdrage omvat drie kosten-elementen:

- bijdrage voor de collectieve verzekering vlieg-risico / grondrisico;
- bijdrage voor de werking van onze vereniging;
- abonnementsgeld voor het Ligablad.

Om drastische verhogingen te vermijden werd er door de Raad van Beheer op 21.11.1991 besloten om dit bedrag jaarlijks te indexeren. Zoals de voorbije twee jaren besloot de Raad van Beheer dit jaar tot een opslag van 50 BEF. Dit betekent voor 1994 een individuele bijdrage van 1 950 BEF, waarvan 1 120 BEF verzekering, 80 BEF abonnement en 750 BEF voor de algemene werking.

Uiteraard zal je opmerken: en wat met de BLOSO-toelagen? Inderdaad, als erkende landelijk georganiseerde vereniging ontvangen wij toelagen voor de eigenlijke werking, personeelskosten en deelname aan internationale wedstrijden in het buitenland. Doch je weet inmiddels ook dat de "middelen van de overheid" steeds beperkter worden. Vandaar dat de vermindering van de toelagen moet gecompenseerd worden door meer eigen inkomsten.

INFORMATIE OMTRENT DE INTERNE WERKING VAN ONZE VERENIGING

Enkele jaren terug hebben de voorzitter en de secretaris enkele informatieavonden gehouden om de interne werking nader toe te lichten in de clubs. Het nut van zo'n bijeenkomst bleek overduidelijk. Vandaar een nieuwe oproep: maak een afspraak met het secretariaat om tijdens een winterse vergadering het "Ligabook" eens open te slaan.

ADRESWIJZIGINGEN

Gelieve adreswijzigingen onmiddellijk door te geven aan het secretariaat a.u.b. Het vraagt weer zoveel energie om adressen van de onbestelde Ligablaadjes en andere correspondentie via de clubsecretarissen op te zoeken. Bovendien zijn de extra portokosten niet te onderschatten.

ZWEEFVLIEGKALENDER 1994

Langs deze weg worden alle kopers van harte bedankt voor hun steun aan het Zweefvlieg-fonds. In een zeer korte tijd was de voorziene oplage reeds verkocht en zullen we de gegadigden moeten teleurstellen. Volgend jaar zal hiermee beslist rekening gehouden worden.

Ter info: met de steun van het zweefvlieg-fonds werd in 1992 een telefax-toestel gekocht. Dit jaar werd de vervanging van het kopieerapparaat op het secretariaat mogelijk gemaakt.

FAI-SPORTVERGUNNINGEN 1994

Piloten die een FAI-sportvergunning wensen voor 1994, moeten dit aanvragen via hun clubsecretariaat, en dit voor 1 maart!

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT:

- Cursusboek "Theorie van het Zweefvliegen", KNVvL-uitgave 1050 BEF
- Cursusboek "Praktijk van het Zweefvliegen", KNVvL-uitgave 780 BEF
- Individueel vluchtenboekje 70 BEF
- Attestenboekje voor instructeurs, KBAC-uitgave 220 BEF

- F.A.I. Sportcode, General Section & Gliding, KBAC-uitgave 200 BEF
- Sticker "Zilveren Brevet F.A.I.", diameter 8 cm 30 BEF
- Checklist (basisvorm of uitgebreide versie) gratis

- Voor promotiedoeleinden zijn eveneens ter beschikking:
- algemene folder: "Zo word je zweefvlieger" (gratis)
 - VHS-videobanden (mits uitleenovereenkomst)

CHARRONBEKER 1993

De Charroncommissie dankt de piloten voor hun deelname aan de competitie en stelt vast dat het overgrote deel van de proeven zonder correcties konden ingevoerd worden.

Gelukwensen voor de winnaars in de respectieve klassen:

- Timmerman Vital van Limburgse Vleugels in open/renklasse
- Van Den Borne Paul van Kempische Aëroclub in standaardklasse
- Lammerant Luc van Leuvense Universitaire Aëroclub in clubklasse
- Huybreckx Marc van Aëroclub Keiheuvel in motorklasse
- Peeters Gaston van Diestse Aëroclub in tweezitterklasse

De clubrangschikking wordt gewonnen door Aëroclub Keiheuvel. Proficiat!

Nagenoeg alle clubs deden mee aan de competitie, wat getuigt van sportieve inzet. Dit maakt de Charronbeker tot een evenement waarbij elke club in de L.V.Z.C. betrokken is. Wij mochten ons voor de eerste maal verheugen in de deelname van de pas tot de Liga toegetreten Tiense club "De Wouw", die vliegt

op Goetsenhoven. Eveneens onze gelukwensen voor hun vlekkeloze proeven ondanks de eerste deelname.

In de open/renklasse kwalificeerden zich 34 vliegers, in de standaardklasse 57, in de clubklasse 82, in de motorklasse 4 en in de tweezitterklasse 37. Dit brengt het aantal deelnemende piloten op 214.

De Charroncommissie controleerde hiertoe nauwgezet de 330 ingezonden proeven.

Om de enkelingen, die toch nog zondigen tegen alom bekende afspraken, de kans te geven hun proeven in de toekomst volledig te laten valideren, volgt hieronder een lijst van de vastgestelde gebreken:

- | | |
|--|----|
| 01. niet aanbrengen van datum op de formulieren | 8 |
| 02. militaire installaties op foto's | 2 |
| 03. ontbrekende afdrucken bij kleurnegatieven | 1 |
| 04. start- en landingstijden niet ingevuld | 2 |
| 05. foto niet in fotosector | 1 |
| 06. proef is geen FAI driehoek | 12 |
| 07. afstand fout berekend | 1 |
| 08. tweezitterproef niet op naam van hoogste brevet .. | 2 |
| 09. duurvluicht en andere proef in één vlucht gecombineerd | 3 |
| 10. data proef en sportcommissaris stemmen niet overeen .. | 1 |
| 11. geen foto formulier na aankomst | 2 |
| 12. geen handtekening sportcommissaris na aankomst | 3 |
| 13. geen foto formulier voor de start | 1 |

14. geen schets buitenlanding	1
15. opgegeven buitenlandingsplaats stemt niet overeen met foto ..	1
16. onleesbare keerpuntfoto's	3
17. geen foto's omgeving na buitenlanding	1
18. foto's van verkeerde keerpunten	1
19. foto's keerpunten blank	1
20. getuigen buitenlanding zijn clubleden (geen sportcomm.)	1
21. proef doorgegeven als G.O., terwijl in feite FAI drh ...	1
22. geen keerpunktopieën buitenland	1
geen dikke viltstift gebruikt = onleesbaar op foto ..	1
...4. ontbrekend barogram	1
25. ontbrekende film	3
26. optelfout bij puntenberekening	1

In verband met het meten van proefafstanden wordt in de nabije toekomst gedacht aan lengtemetingen waarbij coördinaten toegepast worden in de formule uit de Sportcode die door de FAI als enig homologeerbare geldt. Deze methode kan het eeuwige probleem van verschillende afstanden voor een zelfde proef, zelfs binnen één en dezelfde club, eens en voor altijd oplossen.

Hierbij wordt uitgegaan van het standpunt dat piloten zullen moeten kiezen uit een zeer uitgebreide lijst van keerpunten gedefinieerd met gedetailleerde omschrijving en coördinaten die door de G.P.S.-commissie gehomologeerd werden. De samenwerking tussen de G.P.S.-commissie en de Charroncommissie in dat verband verloopt optimaal.

De afstandsberekening zal dan door het rekenprogramma van de Charroncommissie - en de verspreide kopieën hiervan - automatisch gebeuren. Alleen de aldus berekende afstanden zullen als juist gelden. We houden u op de hoogte!

Wat het Charronreglement betreft is een **BE-LANGRIJKE AANPASSING van het PUNTENSYSTEEM** te vermelden.

Uit verschillende hoeken werd ons gesuggerd het puntenevenwicht tussen de verschillende proeven aan een herziening te onderwerpen. Hierbij ging men er van uit dat in het bestaande reglement de FAI driehoek een te zwaar gewicht had ten overstaan van de overige proeven. Na grondige overwegingen waarbij de standpunten van alle partijen tegen elkaar werden afgewogen, werd eenparig tot het volgende besloten:

FAI drh	6 ptn/km
G.O. (H+T, drh, dubbele drh, veelh., diaboio), doelvlucht, zig-zag	5 ptn/km
Cat's cradle	4 ptn/km
B.A. Optimax, vrije afstand	3 ptn/km
Hoogtewinst	2 ptn/10m
duurvlucht	1 pt/min

Aan het verzoek om afschaffing van de barograaf tijdens de afstandvluchten voor de Charronbeker kon geen gevolg worden gegeven.

Wat de kleurenafdrukken betreft, die tot op heden bij de ongeknippte kleurennegatieffilm moesten gevoegd worden, is het volgende standpunt ingenomen:

de kleurenafdrukken, evenals de zwart-wit afdrukken, dienen niet meer bijgevoegd te worden indien de lezing op negatief onduidelijk kan gebeuren. Indien de negatief-foto's van twijfelachtige kwaliteit zijn, of om enige andere reden de interpretatie van de filmstrook niet perfect mogelijk is, mag de piloot op eigen initiatief afdrukken bijvoegen ter verduidelijking. Dit geldt voor kleur en zwart-wit afdrukken.

Om de verantwoordelijke sportcommissarissen wat meer tijd te geven, wordt de deadline

voor het binnenbrengen van de proeven der verschillende clubs bij de Charroncommissie verlaat naar **1 november i.p.v. 1 oktober**. De clubs waarvan de proeven na 1 november nog niet in ons bezit zijn, zullen niet geklasseerd kunnen worden. We geven en nemen dus!

Deze enkele, zonder twijfel belangrijke veranderingen aan het reglement, werden na scrupuleus overleg doorgevoerd. Hoewel het hele zweefvlieggebeuren steeds meer door omstandigheden buiten en tegen onze wil wordt

beïnvloed, wensen we het Charronreglement als een stabiele rots van de zweefvliegerij in Vlaanderen te behouden.

De Charroncommissie wenst u allen een heilzame winterrust, met veel nagenieten van mooie vluchten in het voorbije jaar en dromen van nog betere vluchten het komende seizoen. Het volgende najaar ontvangen we daar graag de resultaten van.

Eddy De Coninck

RANGSCHIKKING OR - KLASSE

NAAM	PROEF1	PROEF2	PROEF3	CLUB	PUNTEN
1 .TIMMERMAN VITAL	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	LV	7598.2
2 .JANSSENS PAUL	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI+OPT	ACK	7453.7
3 .VAN DAM KRIS	DRFAI+OPT	DRFAI	GO +OPT	AZM	6693.1
4 .KENNES AD	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	KAC	6407.6
5 .PEETERS GASTON	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	DAC	6202.3
6 .TAEYMANS STAN	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	KAC	6095.2
7 .BEERTS LUC	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	DAC	5587.0
8 .LENS THEO	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	5260.4
9 .BONGAERTS E	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	DRFAI	ACK	5223.2
10 .VAN DER SPIEGEL PAUL	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	DAC	4828.3
11 .PEETERS KOEN	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	DAC	4310.1
12 .VAN GAEL PETER	DRFAI	GO	DRFAI	KAC	4289.1
13 .VAN LOOY WALTER	DRFAI	DRFAI	DRFAI	AZM	3816.9
14 .ROGGEMAN DIRK	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KFC	3632.1
15 .HUIZENGA KOEN	GO	DRFAI	DRFAI	KFC	3589.7
16 .GOVAERTS WILLY	DRFAI+OPT	DRFAI		ACK	3536.2
17 .DE MEY	GO	GO	GO +OPT	ACK	3440.1
18 .RUYMEN MARC	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	DRFAI	KVDW	3287.2
19 .DE KOK HANS	DRFAI	GO	DRFAI	ACK	3238.6
20 .SNELS ANDRE	DRFAI	DRFAI	GO	KAC	3178.5
21 .BUKENBERGS EMIEL	DRFAI	DRFAI+OPT	GO	ACK	2723.9
22 .SZEKER J	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	DAC	2664.3
23 .GOVERS PATRICK	DRFAI+OPT			ACK	2357.5
24 .GEUENS FERDINAND	GO	DRFAI+OPT		ACK	2303.4
25 .VAN BALLAERT AUGUST	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	KAC	1999.2
26 .DE WISPELAERE FRANK	GO +OPT	DRFAI	DRFAI	KFC	1921.8
27 .BURM CHRISTINE	DRFAI+OPT	DRFAI		DAC	1841.4
28 .WOUTERS PETER	DRFAI	DRFAI		KAC	1682.2
29 .HEYLEN FRED	DRFAI			ACK	1558.9
30 .VAN ROOY JAN	DRFAI			KAC	1456.0
31 .COOLS PIET	GO	GO		ZAC	877.0
32 .VAN ECKHOUT TONY	GO			ZAC	873.8
33 .VANDERVEKEN STEPHANE	GO	DRFAI+OPT		KFC	692.4
34 .VAN GAAL JEAN	GO			LV	607.5

RANGSCHIKKING M - KLASSE

NAAM	PROEF1	PROEF2	PROEF3	CLUB	PUNTEN
1 .HUYBRECKX MARC	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACK	5505.2
2 .HUYBRECKX EDDY	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	DRFAI	ACK	5089.3
3 .VAN DINGENEN PAUL	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	ACK	4531.0
4 .SCHMELZER BERT	DRFAI	GO	GO	ACK	3486.1

RANGSCHIKKING 3 - KLASSE

NAAM	PROEF1	PROEF2	PROEF3	CLUB	PUNTEN
1 .VAN DEN BORNE PAUL	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KAC	5919.6
2 .GREENE WALTER	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KAC	5808.4
3 .BAEYENS TIM	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI+OPT	ACK	5803.9
4 .DE CONINCK EDDY	DRFAI	DRFAI	GO	KAC	5705.4
5 .DE WACHTER EMIEL	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACK	5644.8
6 .MERTENS HUGO	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ALB	5377.2
7 .THEUNIS PATRICK	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACK	5238.8
8 .VAN PEE GUY	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	ALB	5157.7
9 .REYNDEERS WIM	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	AZM	5001.0
10 .THEUNIS GUY	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACB	4947.1
11 .KIMPE MANU	DRFAI	DRFAI	GO	LV	4892.3
12 .JANSSENS WIL	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	ALB	4351.4
13 .HAEPERS JOS	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	ACK	4133.1
14 .VERSTAPPEN BERT	DRFAI	DRFAI		DAC	3832.4
15 .LENDERS DANNY	GO	GO	DRFAI	KAC	3807.7
16 .DE KEERSMAECKER BART	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	AZM	3786.0
17 .BOVIN STEFAN	DRFAI	DRFAI	DRFAI	LUAC	3777.3
18 .DEKONINCK JOSEF	DRFAI	DRFAI	GO	ACK	3698.0
19 .VAN BULDERS JOS	DRFAI	DRFAI	DRFAI	LV	3624.0
20 .EVENS KEN	GO	DRFAI	GO	ALB	3531.2
21 .SCHOETERS JO	DRFAI	DRFAI		ACK	3512.3
22 .VAN DE PLAS JEAN	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	ACK	3414.5
23 .SPEETJENS JAN	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ALB	3401.6
24 .HUYBRECHTS PATRICK	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	ACB	3311.6
25 .VAN AUTREVE FRANZ	GO	DRFAI	DRFAI+OPT	KFC	3257.5
26 .JENNEN RIK	DRFAI	DRFAI		ACK	3234.6
27 .VAN BAELEN LOUIS	DRFAI	DRFAI		ACK	3150.0
28 .BRAET F	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	3119.0
29 .VAN CAMP LUC	DRFAI	DRFAI+OPT		KAC	3027.9
30 .STINCKENS PIET	DRFAI	DRFAI	DRFAI	LV	2885.8
31 .DECOCK PETER	DRFAI	DRFAI		ZAC	2434.7
32 .BREUGELMANS LIESBETH	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	2415.6
33 .VANGOSSUM WILLY	DRFAI	DRFAI		DAC	2359.9
34 .VAN VLERKEN E	DRFAI	DRFAI+OPT		ACK	2338.1
35 .BROOS PATRICK	DRFAI	DRFAI		DAC	2318.8
36 .PIETERS STEVEN	DRFAI	DRFAI+OPT		DAC	2203.1
37 .VAN BAELEN CHRIS	DRFAI	DRFAI		DAC	1994.1
38 .DE MAEGT M	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	1844.0
39 .VAN DORMAEL JOS	DRFAI			LV	1830.0
40 .DESCHRYVER MARC	DRFAI	DRFAI		KAC	1830.0
41 .ABRAHAMS WALTER	DRFAI	DRFAI+OPT		ALB	1607.1
42 .SNOECK MARCEL	DRFAI	GO	+OPT	ALB	1548.3
43 .VAN DEINCK RENE	GO	+OPT	GO	ACK	1332.4
44 .DE WINTER DANNY	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	HW	VZP	1328.9
45 .CHARLTON MALCOLM	DRFAI	DRFAI		DAC	1236.0
46 .TOURNEL LUDO	DRFAI			ALB	1223.1
47 .SAS JAN	DRFAI			ACK	1217.6
48 .DAEMS JEF	DRFAI			ACK	1107.7
49 .VANDENBERGHE JAN	DRFAI			ZAC	976.5
50 .PAUWELS PATRICK	DRFAI			DAC	948.0
51 .MATTHIJSSSEN MICHAEL	DRFAI			VZP	943.2
52 .DEWERCHIN EDWARD	GO	HW	DU	KFC	919.6
53 .DIMEESTER FREDDY	DRFAI+OPT	D	DRFAI	KFC	856.1
54 .SCHEPENS WALTER	DRFAI+OPT			ACK	846.0
55 .SCHRAUWEN HERMAN	DRFAI			AZM	810.0
56 .VAN DONINCK DIRK	DRFAI			ACK	772.2
57 .VERHOEVEN PETER	DRFAI			ACK	528.0

CLUB RANGSCHIKKING

CLUB	PUNTEN	AANTAL PILOTEN	GEM/PILOOT
1 .ACK	115650.3	41	2820.74
2 .DAC	84023.3	43	1954.03
3 .KAC	61510.0	24	2562.92
4 .ALB	53310.3	31	1719.69
5 .LV	27602.3	14	1971.59
6 .AZM	22932.5	9	2548.06
7 .KFC	22484.2	14	1606.01
8 .VZP	11349.2	13	873.02
9 .KVDW	11059.4	9	1228.82
10 .ZAC	10256.8	12	854.73
11 .LUAC	8433.6	2	4216.80
12 .ACB	8258.7	2	4129.35
13 .ZKB	0.0	0	
14 .GAC	0.0	0	
15 .ONAF	0.0	0	

RANGSCHIKKING C - KLASSE

NUM	NAAM	PROEF1	PROEF2	PROEF3	CLUB	PUNTEN
1	.LAMMERANT LUC	DRFAI	DRFAI	DRFAI	LUAC	4656.3
2	.DE BLOCK(BEAKER) JOHAN	DRFAI	DRFAI	GO	ACK	3398.9
3	.APPELTANS PETER	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ALB	3378.9
4	.MEYERS YVO	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	ALB	3165.1
5	.PICCART GUY	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	ALB	3117.0
6	.VAN HESPEN ALAIN	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	ACK	2048.2
7	.MARIEN JOHAN	DRFAI	DRFAI		ACK	1934.5
8	.DE BRAUWER RENE	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	1846.5
9	.ABICHT PHILIPPE	DRFAI+OPT	DRFAI		ACK	1655.3
10	.DEMUNTER H	DRFAI	DRFAI	DU	DAC	1568.5
11	.STOCKMANS THEO	DU	DU	DU	KVDW	1410.0
12	.FABRY PETER	DU	HW	DU	ALB	1300.4
13	.VERHEYEN DANNY	DRFAI	DU	DU	ALB	1109.8
14	.VAN DEN EYNDE FIL.	GO	DRFAI+OPT		ACK	1069.3
15	.VAN POUCKE DANNY	DRFAI	DU	DU	DAC	1024.7
16	.KOPPEN PAUL	DRFAI			ACK	1018.4
17	.VANDEN BOER PAUL	DU	HW	DU	ALB	1014.9
18	.MEEUSSEN JEF	DRFAI	DU		KAC	999.3
19	.ERDREICH YVES	GO	DU	DU	KFC	993.9
20	.PEETERS GUIDO	DRFAI			ACK	960.0
21	.LAUWERS GUY	GO	DU	DU	KAC	940.9
22	.VAN BRUSSEL PAUL	HW	DU	DU	ALB	912.6
23	.PLESSERS JACKY	DU	DU	DU	HW	893.2
24	.VALVERKENS EDUARD	DU	DU	DU	KVDW	882.0
25	.VAN HIMBECK CARL	DU	DU	DU	VZF	861.0
26	.VAN CALSTER A	DU	DU	DU	DAC	853.0
27	.ARIEN TONY	GO	DU	DU	DAC	848.3
28	.GIELEN JOS	DRFAI	DRFAI+OPT		ACK	847.9
29	.JACQUES WILLY	DU	DU	DU	LV	834.0
30	.DIERCKX A	DU	DU	DU	DAC	826.0
31	.CLAESSENS PETER	DU	DU	DU	ALB	821.0
32	.VANROBAYS JAN	HW	DU	DU	ZAC	800.8
33	.WESTHOVENS MYRIAM	GO	DU	DU	ALB	784.9
34	.LOUW EMIEL	DRFAI	DU	DU	DAC	782.6
35	.VAN HOUTTE HERMAN	DU	DU	DU	ZAC	766.0
36	.BAERTS MICHEL	DU	DU	DU	ALB	756.0
37	.FABRY MICHAEL	HW	DU	DU	ALB	755.1
38	.VAN DOMMELEN KARL	DU	DU	DU	AZM	749.0
39	.MAES ROLAND	DU	DU	DU	KFC	735.0
40	.MEICHAERT BEMNY	HW	DU	DU	ZAC	720.0
41	.JEANDARME ERIC	HW	DU	DU	ALB	714.3
42	.DE PRET YVES	GO	DU	DU	AZM	709.2
43	.LATOUR JEAN-PIERRE	DU	DU	DU	KVDW	705.0
44	.VANDAMME WILLY	DU	DU	DU	ALB	701.0
45	.BEYLS NICO	GO	DU	DU	ZAC	700.3
46	.LUYCKX RUDY	DU	DU	DU	KAC	697.0
47	.BOEVE E	DU	DU	DU	DAC	682.0
48	.NEVENS	DU	DU	DU	LV	675.0
49	.VANDENWALLE ERIC	GO	DU	DU	KVDW	667.9
50	.EVENS MATHIEU	GO			LV	657.9
51	.DEGREEF I	DU	HW	DU	DAC	656.7
52	.DE MEUTER MARCEL	DU	DU	DU	AZM	651.0
53	.GIJBELS ERVE	GO	DU	DU	LV	650.5
54	.VERHEYEN	DU	DU	DU	KAC	634.0
55	.DECORTE NOEL	HW	HW		ZAC	631.6
56	.BERGER BERT	HW	DU	DU	ALB	630.5
57	.JANSEN DAVE	DU	DU	DU	LV	626.0
58	.DE MAEYER J	DU	DU	DU	DAC	626.0
59	.DEWILDE A	DU	DU	DU	DAC	624.0
60	.VOETS L	HW	D	DU	DAC	616.5
61	.VAN GUYSSIE WILLY	GO	DU	DU	ALB	610.4
62	.TANGHE MICHEL	DU	DU	DU	VZF	593.0
63	.MARTIN PHILIPPE	GO			ZAC	592.5
64	.CROMBEZ K	GO	DU	DU	DAC	592.0
65	.BOLLEN BART	GO			LV	589.5
66	.LAUWERS ALOIS	GO	DU	DU	KAC	573.6
67	.VAN WAEYENBERGE ETIENNE	DU	DU	DU	ZAC	569.0
68	.LEGASSE JOOST	DU	DU	DU	VZF	565.0
69	.DE BACKER PATRICK	DU	DU	DU	VZF	560.0
70	.VAN CAPPEL CHRIS	HW	DU	DU	ZAC	554.8
71	.KNEVELS LUC	DU	DU	DU	LV	544.0
72	.GALLE DIRK	DU	DU	DU	VZF	542.0
73	.SCHERBER JAN	DU	DU	DU	ALB	537.0
74	.MEESSENS J	DU	DU	DU	DAC	529.0
75	.VANDECASTEELE HEIN	HW	DU	DU	ZAC	527.8
76	.BLOCKX G	DU	DU	DU	DAC	525.0
77	.MESSIAEN WOUTER	DU	DU	DU	ZAC	521.0
78	.VAN WAEYENBERGE DANNY	DU	DU	DU	VZF	520.0
79	.HAELVOET VINCENT	DRFAI+OPT			KFC	518.4
80	.PEERS KARL	DU	DU	DU	ALB	512.0
81	.LOOS WALTER	DU	DU	DU	KAC	510.0
82	.DESMET WILLEM	DU	DU	DU	KFC	510.0

RANGSCHIKKING T - KLASSE

NAAM	PROEF1	PROEF2	PROEF3	CLUB	PUNTEN
1 . PEETERS GASTON	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	4511.1
2 . PEETERS KOEN	DRFAI	DRFAI	DU	DAC	3141.8
3 . LLEVERS JOHAN	DRFAI	GO	GO	VZP	3107.8
4 . BRAET F	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	2883.3
5 . GOVERS PATRICK	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACK	2707.1
6 . DIERICK MICHEL	GO	DRFAI	GO	KFC	2307.5
7 . ABRAHAMS WALTER	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	ALB	2003.5
8 . BROOS PATRICK	DRFAI	DRFAI	DU	DAC	1993.3
9 . LENDERS DANNY	DRFAI			KAC	1886.3
10 . RUYMEN MARC	DRFAI	DU	DU	KVDW	1818.3
11 . HOIËLBEKE HUGO	DRFAI	DRFAI	DU	LV	1587.6
12 . VERSTAPPEN BERT	DRFAI	DRFAI	DU	DAC	1567.4
13 . LOBBENS ROBERT	GO	DRFAI		KFC	1561.2
14 . LAUWERS ALOIS	DRFAI	DU	DU	KAC	1321.0
15 . SCHOETERS JO	DRFAI			ACK	1226.3
16 . DE WACHTER EMIEL	GO			ACK	1185.0
17 . GEUENS FERDINAND	DRFAI+OPT			ACK	1181.3
18 . TAEYHANS STAN	DRFAI	DRFAI		KAC	1174.7
19 . EVERE KIM	DRFAI+OPT	DU		ALB	1123.0
20 . CALLEWAERT GEERT	DRFAI	CC	DU	ALB	1100.4
21 . TASSENT GILBERT	HW	HW	HW	KFC	992.0
22 . VANDEWALLE ERIC	DRFAI	DU	DU	KVDW	945.2
23 . COOMANS RUDI	GO	DU	DU	KVDW	840.8
24 . GEENEN WALTER	DRFAI			KAC	815.9
25 . BEERTS LUC	GO +OPT	DU	DU	DAC	797.6
26 . SZEKER J	DRFAI	DU		DAC	762.8
27 . VANGOSUM WILLY	DRFAI	DU		DAC	753.7
28 . DE BAKKER AD	DRFAI	DU		KAC	752.5
29 . VAN DAM KRIS	DRFAI			AZM	716.3
30 . BURM CHRISTINE	DRFAI	DU	DU	DAC	709.2
31 . LOUW EMIEL	DRFAI	DU	DU	DAC	693.8
32 . DE MAEGT M	DRFAI	DU		DAC	643.8
33 . SNOECK MARCEL	GO	DU	DU	ALB	611.7
34 . APPELTANS PETER	DU	DU	DU	ALB	560.0
35 . CLAEYS LEON	DU	DU	DU	VZP	530.0
36 . DE WINTER DANNY	HW	HW	DU	VZP	509.3
37 . RUYMEN YVES	DU	DU	DU	KVDW	503.0

UITSLAG FOTOWEDSTRIJD 1993

De fotowedstrijd die door de LVZC georganiseerd werd, kende voor deze eerste editie slechts een matig succes. Amper vier kandidaten stuurden hun werken in. Dit maakte de taak van de jury echter niet gemakkelijker, aangezien er nu één inzending buiten de prijzen moest vallen.

Na beraadslaging werden dan toch drie laureaten verkozen:

1ste plaats:

Philippe Abicht, ACK, voor de originaliteit en de humor van de foto met titel "Stop", genomen te Issoudun (F) in september 1993. Toestel is een LS6 (zie cover).

2de plaats:

Walter Van Looy, AZM, voor de compositie en

het technisch aspect

3de plaats:

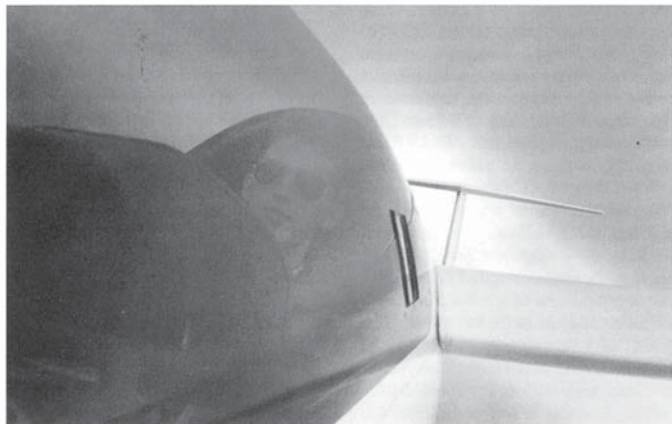
Guy Piccart, Albatros, voor de goede beeldcompositie

De ingezonden foto's zullen, zoals voorzien, tentoongesteld worden op het symposium. Daar zullen ook de prijzen uitgereikt worden aan de gelukkige winnaars.

Wil je er volgend jaar ook bij zijn? Grijp dan even naar de camera voor iets anders dan Charronformulieren en keerpunten! Het hoeven trouwens niet per se luchtfoto's te zijn; ook aan de grond zijn er interessante zweefvliegonderwerpen. Kortom, we rekenen op jou! Afgesproken?



2^e plaats: Walter Van Looy, AZM



3^e plaats: Guy Piccart, Albatros

ZWEEFVLIEGVARYA

GPS komt steeds meer in de belangstelling. Het aanbod van dit instrument wordt groter en daardoor daalt ook de prijs. De FAA (Federal Aviation Administration) in Amerika heeft goedkeuring verleend voor het GPS voor alle fasen van de vliegerij. Verwacht wordt dat aan het eind van 1993 alle 24 satellieten in hun omloopbanen zitten. Dan is op ieder punt ter wereld de juiste ontvangst mogelijk. GPS wordt niet alleen gebruikt in de zeilsport en luchtvaart, maar straks ook voor het wegverkeer. Intussen is er bij Motorbuch-Verlag een boek over GPS verschenen onder de titel: "Handbuch der Satelliten Navigation". Waar op te letten bij aanschaf? Hoe gaat de navigatie? Hoe functioneert het systeem? Men moet er rekening mee houden dat GPS in de versnelling zit en dat de allerlaatste typen nog niet in dit boek voorkomen. Over de nieuwste GPS instrumenten (zoals Garmin 55/95/100 en Filser Electronic LX en FX) verstrekt Flight Support Europe b.v., postbus 4314, 4900 CH Oosterhout(NL) alle informatie. Het handboek (190 pagina's) is via AEROPRESS te Eindhoven verkrijgbaar. Prijs 1020 BEF (exclusief verzendkosten).

Wie betaalt de steeds hogere kosten voor deelname aan Wereld- en Europese zweefvliegkampioenschappen? De vliegers? De aëroclub? De sportorganisatie? De overheid? Men begint daarover na te denken. De Zweefvliegcommissie van de Deutscher Aero Club (DAeC) heeft bepaald dat de kosten voor dit soort kampioenschappen niet meer uit de lidmaatschapsgelden van de DAeC worden betaald. Er zullen andere bronnen worden aangeboord in de richting van overheid en

sportfondsen. De vliegers zullen zelf ook fors moeten bijdragen. Sponsoring zal dus dringend nodig worden.

Een ander geluid is te lezen in AEROKURIER 12/93. Daarin schrijft WK-deelnemer Justin Wills op vier pagina's zijn beschouwingen over de toekomstige wedstrijd-zweefvlieg-sport, het toenemend aantal deelnemers en de steeds hogere kosten van de WK's zweefvliegen. Opgemerkt wordt dat men de WK zou kunnen gaan organiseren in de "lage-kostenlanden" of in landen waar de overheid flinke subsidies geeft. Maar beter zou het zijn als de omvang van het aantal deelnemers wordt beperkt, ook met het oog op de ongevalrisico's. Kleinere wedstrijden (zoals een "Nationale") kosten niet zoveel. Waarom dan geen afzonderlijke "klasse WK's" (in de omvang van een NK) op diverse velden? Het zijn de problemen van de komende jaren, die de IGC (CIVV) gedelegeerden van grote, kleine en/of "dure" zweefvlieglanden zullen moeten oplossen. Te meer ook nu er weer een nieuwe "Wereldklasse" dreigt bij te komen. Dat is niet erg, maar er moet wel een nieuw organisatie-systeem komen voor WK's. Ook aan de IGC gedelegeerden zouden er volgens Wills hogere eisen moeten worden gesteld, en na iedere vergadering dient een algemene publicatie te verschijnen, want nu laat de communicatie te wensen over. Als het zou kunnen in een apart tijdschrift met discussie-mogelijkheden.

In navolging van Finland, Oostenrijk en Zweden heeft de NieuwZeelandse organisatie van de 24ste WK Zweefvliegen aan de posterijen

aldaar voorgesteld om ook een zweefvliegpostzegel uit te geven. Dit betekent namelijk een grote zweefvliegsportpromotie over de gehele wereld. Helaas hebben de postautoriteiten dit verzoek afgewezen. Kleinschalige aanvragen tot uitgifte van een thema-postzegel helpen doorgaans niet. Deze verzoeken dienen minstens drie jaar tevoren te worden gedeponeerd, met krachtige steun van de Nationale Aëroclub, de landelijke filatelie-organisatie en de FAI.

In Straatsburg werd op 1 oktober j.l. de eerste jaarvergadering gehouden van de nieuwe EGU, de European Gliding Union; (niet te verwarren met de IGC, International Gliding Commission van de FAI, de huidige naam voor de vroegere CIVV). Er werden 6 werkgroepen gevormd en als bestuur werden gekozen: Francois Van Haaff (NL) voorzitter, Dr. Tom Zealley (GB) en Bruno Gantenbrink (D) 2e voorzitters, Patrick Pauwels (B) penningmeester, Raymond Gros (F) algemeen secretaris en Bruno Liège (F) schrijver. Of er een EGU communicatiesysteem komt met de Aëroclubs, inzake besprekingen, voorstellen, besluiten e.d. is nog niet duidelijk.

Fliegermagazin bericht, dat aan het Gymnasium van het voormalige DDR-plaatsje Laucha een plaats vrij is voor een leraar (m/v) Sport en Talen, die kan zweefvliegen en deze sport ook kan onderwijzen. Een zweefvlieg-instructiebevoegdheid is nodig. De plaats Laucha ligt in Thüringen. De zweefvlieghelling bij het mooie Unstrutdal was vroeger zeer geliefd. Voor en in WO2 was hier een Reichs(segel)flugschule gevestigd waar menig Duitse piloot het zweefvliegen heeft geleerd voordat hij gemotoriseerd de lucht in ging.

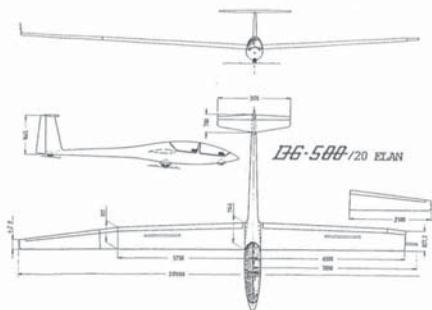
De Nederlandse organisator van zweefvliegekampen, Henk Jonker, zoekt via een advertentie instructeurs voor opleidingskampen in Polen voor de zomer van 1994. Al eerder verzorgde hij een (motor)zweefvliegekamp in Tsjechië. De aandacht wordt nu gevestigd op het Poolse vliegveld Jelenia Gora waar hij in samenwerking met Poolse zweefvliegers een heel seizoen de beschikking krijgt over twee Puchacz tweezitters en voldoende lier- en sleepcapaciteit. Het streven is om van dit bekende Poolse vliegveld een zweefvliegcentrum te maken. Nadere informatie: Henk Jonker, Van Aremburgelaan 51, 2274 BN Voorburg(NL), tel. 00 31 7034 77208.

De bekende internationale zweefvliegwedstrijd te Hockenheim, in het Rijndal tussen Mannheim en Karlsruhe, wordt in 1994 vroeg in het jaar gehouden. De termijnen zijn: trainingsdagen 28 en 29 april en wedstrijddagen 30 april t/m 7 mei. Prijsuitreiking 8 mei 1994. Men kan kiezen voor de klassen: club/tweezitter, standaard, open en 15-meter. Verschillende vliegers mogen afwisselend op een toestel vliegen. Buitenlandse deelnemers zijn van harte welkom en de verst komende krijgt een beloning. Totaal kunnen 75 toestellen deelnemen en daarom wordt een snelle inschrijving aanbevolen. De papieren hiervoor zijn aan te vragen bij: SFC Hockenheim, Birkenallee 110, D-68766 Hockenheim. Tel. 00 49 6205 7671 of Fax 00 49 6205 37009.

De laatste stand van de tot nu toe behaalde 1 000 km diploma's was op 18 november j.l. 239. Het jongste diploma werd behaald door de Spanjaard Juan Gresa Valero die op 12 augustus 1993 met een DG-600 vanuit Fuentesmilanos 1 002,7 km vloog.

Ary Ceelen

ZWEEFVLIEGTUIG NIEUWS



DG-500 MET KORTERE VLEUGELS.

Glaser-Dirks Flugzeugbau, die de Duitse spanwijdte-trend met de vleugels volgt, heeft de DG-500/22 tweezitter gekortwiekt met twee meter. Hierdoor kan dit type meedoen met de "Duitse 20-meter spanwijdte tweezitterwedstrijdklasse", (om het eens kort op z'n Duits te zeggen). Op 9 augustus j.l. werd de eerste proefvlucht gemaakt met deze versie die een 20-meter vleugel met wingtips heeft. De vliegeigenschappen waren vrijwel gelijk

aan die van de 22-meter vleugel. Dit prototype draagt de naam DG-500 V ELAN. Voor de seriebouw van het toestel, dat onder de naam DG-500/20 ELAN op de markt wordt gebracht, wordt een vleugel van 20 meter met winglets gemaakt. Met geringe kosten kan dit toestel ook uitgebreid worden tot de DG-500/22 ELAN. De 20-meter tweezitter is niet alleen bestemd voor de Duitse wedstrijdklasse, maar wordt ook aanbevolen voor clubs en vliegscholen.

Ary Ceelen

ZWEEFVLIEGEN IN BELGIË VOOR WO II

VERVOLG (deel 3)

De voornaamste nieuwigheid in 1937 was het invoeren van de vliegtuigsleep. Hiermee werd de mogelijkheid geboden tot thermiekvliegen en kunstvlucht. Het slepen werd uitgevoerd door leden van verscheidene clubs, die daarvoor Rhönadler, Grunau Baby II, Falke en

Professor, evenals de tweezitter Austria gebruikten. Laatstgenoemde machine was van Robert Kronfeld gekocht om tweezitterscholing in sleepvlucht mogelijk te maken. Zover kwam het echter in 1937 niet: uit veiligheids-overwegingen moest men een aangepast ter-

rein en een beter sleepvliegtuig zoeken. De eenzits sleepvluchten, zowel met de Austria als met de andere types, verliepen volledig bevredigend en leidden de Belgische zweef-sport op hoopgevendende nieuwe paden. Ondertussen hielden de clubs zich ijverig bezig met de opleiding van hun leden dank zij de lier-startmethode, en werden zo vele A en B brevetten behaald.

De zweefvliegers hadden tot 1936 al hun energie moeten aanwenden om hun sport te blijven beoefenen. Begin 1937 ontving de heer Coppieters, voorzitter van de Centrale Afdeling Zweefvliegen, na herhaald aandringen eindelijk een overheidssteun van 75 000 F. Dit liet toe het hoogst nodige nieuwe materieel aan te schaffen en daarmee een oefenweek in Saint-Hubert te starten. Bij die gelegenheid slaagde de San erin, op 30 augustus 1937, met een Rhönadler het hoogterecord te brengen van 125 op 1 210 m. Tijdens een zweefvliegweek die eind september te Tienen door de club "Le Milan" werd ingericht, poogde men de eerste thermiekvluchten overland. Dr Paul Moers vloog 14 km van Saint Hubert tot Nassogne, en Neyns, eveneens op Grunau Baby, raakte 28 km ver, tot Baillonville.

Te Saint-Hubert verwezenlijkten Dr Jancke en majoor Damblon op 20 april 1938 een vlucht van 24 min. op Austria; deze vlucht voor een sneeuwfront was tevens de eerste tweezittervlucht in België. Ondertussen had Louis de San als lid van de Belgische ambassade te Berlijn de kans gekregen om de Duitse rijkszweefvliegschool Grunau te bezoeken; hij behaalde er de "amtliche C" (officieel erkend C-brevet) en maakte een vlucht van 6 u.

21 min., alsook een hoogtevlucht tot 3 900 m. Ondertussen had Gildemeyn in Engeland de eerste proef voor het prestatiebrevet (zilveren brevet) afgelegd. In september 1938 werd dank zij een tegemoetkoming van de Duitse Aëroclub het eerste Duits-Belgische zweefvliegkamp georganiseerd te Marburg: 16 jonge Belgen werden door instructeur Frowein opgeleid.

Zoals vermeld was de leiding van de zweefvliegactiviteiten in de handen van de Centrale Afdeling Zweefvliegen van de Koninklijke Belgische Aëroclub, en de werking ervan was vastgelegd in een aantal koninklijke besluiten. Eind 1938 bestonden er in België 10 clubs: "Le planeur" te Luik, "La section gantoise de vol sans moteur" te Gent, "Verviers-aviation" te Verviers, "Le Milan" te Tienen, "L'entre Sambre et Meuse" te Namen, "Club Vilain-XIV" te Brussel, "Zweefvliegenclub" te Brugge, "Scheldemeeuw" te Antwerpen, "Les Ailes de Belgique" te Brussel, "Le club de vol à voile" te Verdenne.

Voor de aanvangsscholing gebruikte men SABCA-zwever, Zögling, Avia-15, en de Kassel-12 met een bespannen romp achter de zitplaats. Gevorderde piloten vlogen met Grunau Baby, Falke, Prüfling, en nu ook voor vliegtuigsleep met Rhönadler en Rhönbussard. Op de Austria-tweezitter van Kronfeld werden de B-brevethouders door een instructeur opgeleid voor thermiekvluchten. Er werd ook een Engelse Falcon III-tweezitter in dienst genomen. De opleiding op tweezitters, eerst aan de lier, dan in vliegtuigsleep, als voorbereiding op de proeven voor het prestatiekenteken, vormde de hoofdactiviteit van de Centrale Afdeling.

Het C-brevet kon in België slechts op twee plaatsen behaald worden: Hébronal en Couvin. Voor B-brevethouders beschikte men ook over een nieuwe motorzwever, die met een 6-pk Saroléa-motor 1 000 m hoogte bereikte. Op die hoogte schakelde de leerling de motor af en zocht hij thermiek op. Deze methode was merkkelijk goedkoper dan de scholing met vliegtuigsleep. Zo verreed men ook dat de vlieger na het loskoppelen uit pure onwetendheid aangaande thermiek een zuivere glijvlucht uitvoerde.

In totaal stonden er ongeveer 20 toestellen ter beschikking van de Belgische zweefvliegers. Het materieel was echter grotendeels verouderd. De vliegers, vooral die van de oude garde, waren zeker tot betere prestaties in staat indien men hun betere toestellen aanbood, en dat was de hoofdbekommernis van de Belgische piloten.

(Wordt vervolgd)

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGTYPES IN VLAANDEREN (deel 7)

Dit keer komen enkele eenzitters aan de beurt, die het tijdperk van de "plastiektoestellen" hebben ingeluid: de Phoebus, de Libelle en de LS 1. Deze machines waren bij hun verschijnen op de markt doorgaans vrij duur en meestal alleen voor privébezitters betaalbaar. Pas later werden ze tweede- of derdehands door clubs aangeschaft en voor de "betere" piloten voorbehouden.

DE PHOEBUS

Op de Duitse zweefvliegkampioenschappen van 1964 werd de 3de plaats (na 2 Ka 6'en) bekleed door Rudolf Lindner op een Phoebus, ontworpen door H. Nägele en R. Eppler. Het jaar nadien haalde Lindner zelfs de eerste plaats. Het toestel was een verdere ontwikkeling van de Phönix, de eerste zwever die de doorbraak van de GVK-bouwwijze realiseerde.

De Phönix was dank zij de profiel- en oppervlaktestudies van Dr. Eppler op het getouw gezet en had een vleugel zonder hoofdlijger met enkele ribben en in schalenbouwwijze. De sandwich bestond uit een balsavulling, die ook nog bij de Phoebus werd toegepast. Er werd toen nog polyesterhars gebruikt in plaats van epoxy. De romp bestond uit een onderste halve schaal en een bovenste, een werkwijze die nadien alleen nog bij de Phoebus werd gebruikt, tegenover de links-rechtshelften in de andere constructies.

De Phönix vloog voor het eerst in 1957.

Lindner werkte van 1963 tot 1970 voor Nägele en Eppler bij Bölkow, waar hij zich speciaal op de verbetering van de Phoebus ten opzichte van de Phönix toelegde.

Zo werd de oppervlakte van de constructie sterker door dikkere glaslagen, het profiel en

de vleugelbelasting werden veranderd om snelheidswinst (max. 200 km/uur) te verkrijgen, en de spanwijdte werd tot 15 m verminderd om binnen de standaardklasse te vallen. Opvallend voor de Phoebus is de behoorlijk grote vleugeloppervlakte van 13,16 m², de grootste onder alle standaardtoestellen van kunststof. De grote roeroervlakken voldeden zelfs voor de latere 17 meter-versie (de Phoebus C).

De T-staart is een pendelhoogteroeer met vooraan een typisch eivormig tegengewicht op een stang. De Phoebus A had een vast wiel, de B een intrekbare wiel en de C had een 17 meter-vleugel, die gewoon door verlenging van de bestaande vleugel met 1 meter werd geconstrueerd, en een remvalscherp in de staart. Er werden van de A en de B-versie in totaal 120 stuks vervaardigd (1964-70) en van de Phoebus C ontstonden er 133 exemplaren (1967-70).

Technische gegevens :

	PHOEBUS A	PHOEBUS C
Spanwijdte	15 m	17 m
Vleugeloppervlak	13,16 m ²	14,04 m ²
Slantheid	17,1	20,55
Romplengte	6,98 m	6,98 m
Leeggewicht	210 kg	243 kg
Belading cockpit	140 kg	134 kg
Maximumgewicht	350 kg	459 kg
		(ball. 80 kg)
Vleugelbelasting (kg/m ²)	22,5	23-32,6
Maximumsnelheid (km/u)	200	200
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,65	0,63
bij (km/u)	80	83
Beste glijgetal	37	39
bij (km/u)	90	93

DE STANDAARD-LIBELLE 201-B

Terwijl Lindner in 1964 aan de bouw van de Phoebus bezig was, begon Eugen Hänle, in

samenwerking met Wolfgang Hütter, aan een verdere ontwikkeling van Hütters H-30, een kunststoftoestel met V-staart (later voortgezet in de "Salto"). Het resultaat is de H-30 Libelle. Het is een zuivere schaalromp zonder balsa, ondersteund door enkele holle spannen. De vleugel heeft een ligger van glasvezelroving, enkele GVK-balsasteunen en een balsa-sandwichhuid. Ook de staartvlakken zijn van GVK-balsa, maar de roervlakken bleven met stof bespannen. In latere versies werd een remvalscherp ingebouwd.

Van deze voorloper van de Standaard-Libelle worden tussen 1964 en 1969 in totaal 111 exemplaren gebouwd, waarvan de helft naar de VSA is uitgevoerd. Intussen had Eugen Hänle de firma Glasflügel opgericht, die in een groot atelier de serieproductie van de Standaard-Libelle aanvatte. Deze Libelle is het lichtgewicht onder de standaardklassezwevers, zeer eenvoudig en snel te monteren, maar qua prestaties iets zwakker dan zijn concurrenten (destijds de Cirrus en de LS1). De eerste exemplaren hebben nog balsa in de sandwichvleugel, maar zodra Conticellschuim te verkrijgen is, wordt deze inerte stof als vulling aangewend. De Schempp-Hirthremkleppen van de 301 gingen boven en onder de vleugel uit, maar in de Standaard-Libelle alleen nog naar boven. Het profiel is een Wortmann FX 66-17 A II-182. Vanaf versie 201 B(allast) is waterballast van 55 liter mogelijk, en wordt het totale vlieggewicht tot 350 kg verhoogd. Van de Standaard-Libelle werden er tussen 1967 en 1974 ruim 600 stuks gebouwd, waarvan er 125 rechtstreeks voor de Amerikaanse markt waren bestemd. Wereldwijd zijn er nog heel veel Libelles in gebruik, ook bij ons.

Technische gegevens :

	H-301 Libelle	Standaard Libelle
Spanwijdte	15 m	15 m
Vleugeloppervlak	9,53 m ²	9,80 m ²
Slankheid	23,6	23
V-stelling	2 °	3 °
Romplengte	6,20 m	6,20 m
Leeggewicht	185 kg	200 kg
Belading cockpit	115 kg	110 kg
Maximumgewicht	300 kg	350 kg (ball. 55 kg)
Vleugelbelasting (kg/m ²)	31,6	28,6-35,7
Maximumsnelheid (km/u)	???	210
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,58	0,68
bij (km/u)	82	81
Beste glijgetal	40,5	34,5
bij (km/u)	94	92

DE LS-1

De LS-1 ontstond in de jaren 1965-67 in alle stilte in de door Walter Schneider beheerde firma Rolladen-Schneider. Toen in 1965 Wolf Lemke, vliegtuigbouwingenieur, door Schneider werd aangeworven, begon de firma aan de seriebouw van standaardklasse-toestellen.

De LS-1 was oorspronkelijk gepland met een staalbuishoofdspannend zoals de Cirrus en een kruisvormige staart zoals de Libelle. Uiteindelijk werden die constructiekenmerken opgegeven en werd voor de vleugel na diverse experimenten het Wortmannprofiel FX 66-S-196 gekozen, dat tot en met de LS-1 f werd gebruikt. Het prototype vloog voor het eerst in mei 1967.

Typisch is (tot en met de LS-1 d) het pendelhoogteroeer dat sterk pijlvormig is en ver voor het kielvlak uitsteekt.

De LS-1 f, die vanaf 1974 werd gebouwd, kreeg een gedempt stabilo van klassiekere vorm, dat op de LS-2 (waarvan er slechts één exemplaar gebouwd werd) was uitgetoet. Dit toestel werd ook veel slanker opgevat dan zijn voorgangers, en is vrij eng bemeten in de cockpit, die van een grote ééndelige kap is voorzien. Voor het comfort werd een geveerd wiel ingebouwd en voor betere prestaties werden waterballastzakken in de vleugels voorzien. Bijzondere vooruitgang werd hier geboekt in het gemak van de montage en bij de gewichtsbesparing.

De LS-1 behoort tot de meest succesvolle standaardklasse-toestellen, maar raakte in België nooit erg verspreid. Pas de latere ontwikkelingen van Lemke en Schneider, vooral vanaf de LS-4, boekten meer succes bij ons.

Technische gegevens :

	LS-1 d	LS-1 f
Spanwijdte	15 m	15 m
Vleugeloppervlak	9,74 m ²	9,75 m ²
Slankheid	23,1	23,1
V-stelling	3 °	3 °
Romplengte	7,20 m	6,80 m
Leeggewicht	210 kg	200 kg
Belading cockpit	110 kg	110 kg
Maximumgewicht	341 kg (ball. 60 kg)	390 kg (ball. 90 kg)
Vleugelbelasting (kg/m ²)	29-35	30-40
Maximumsnelheid (km/u)	240	250
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,63	0,60
bij (km/u)	78	72
Beste glijgetal	36	38
bij (km/u)	90	90

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Naast zweefvliegboeken zoekt men ook wel eens naar luchtvaarttijdschriften met een zweefvliegrubriek. Wat is er zoal op de markt te vinden?

In het Nederlands:

1) Het LIGABLAD natuurlijk!

2) THERMIEK, het zweefvliegblad van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart. Dit tweemaandelijks tijdschrift telt ± 44 bladzijden quarto, en bevat uitsluitend artikels over onze sport, natuurlijk met nadruk op de Nederlandse evenementen: wedstrijden, beurzen, cursussen, bestuurlijk nieuws... Daarnaast staan ook tal van meer algemeen informatieve artikels: nieuwe toestellen, meteorologie, techniek van het overlandvliegen, enz. Even het vermelden waard: de regelmatige rubriek "Het Breukstukje", waarin de ongevallen en incidenten grondig besproken worden.

Correspondentie-adres: Secretariaat Zweefvliegen, Apeldoornseweg 203, NL-6816 SM Arnhem, Nederland. Tel. (085)51 45 15, fax (085)51 04 46. Abonnement door overmaking van 40 gulden op giro 179618, t.n.v. KNNvL, Den Haag, met vermelding: abonnement Thermiek.

In het Frans:

1) Onze Waalse tegenhanger BARBULES verschijnt driemaandelijks en telt ± 74 bladzijden octavo. Hier vind je alles wat zweefvliegen in het andere landsgedeelte betreft. Anders

als bij ons kan de redactie blijkbaar rekenen op regelmatige inzendingen van wedstrijdvliegers op nationaal en internationaal niveau. Deze first-hand artikels geven een interessant beeld over wedstrijden waar de Vlaamse vliegers meestal afwezig zijn. Voor internationale wedstrijden knelt bij ons natuurlijk het financiële schoentje, maar voor Belgische wedstrijden kan deze uitleg niet gelden. BARBULES stelt dan ook geregeld de vraag: waar blijven de Vlamingen? De subsidies van ADEPS zijn trouwens niet meer wat ze eens waren, en de Waalse vliegers moeten ook diep in de eigen portemonnee putten of sponsoren vinden om naar het buitenland te gaan.

Correspondentie-adres: Christian Pirson, avenue Léopold 51, 1330 Rixensart. Tel. (02)653 97 32. Abonnement door storting van 500 BEF op rekening 210-0057624-58 van de Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile, rue Montoyer 1 boîte 4, 1000 Bruxelles.

2) Uit Frankrijk komt VOL A VOILE MAGAZINE, een luxueus tweemaandelijks tijdschrift dat geheel aan zweefvliegen gewijd is. Het telt 36 bladzijden quarto op zwaar geglansd papier, vaak met kleurenfoto's naast talrijke Z/W afbeeldingen, en meestal een kleurenposter. De inhoud is natuurlijk gecentreerd op Frankrijk, maar er zijn ook diepgaande analyses i.v.m. veiligheid, vliegtechniek, geschiedenis van het zweefvliegen... Jammer dat de bladzijden / prijs verhouding een beetje tegenvalt, zeker voor mensen die weinig interesse hebben voor de Franse wedstrijden en resultaten. Hier ziet men wel goed hoe professioneel

het zweefvliegen benaderd wordt bij onze zuiderburen. Tussen haakjes: VOL A VOILE was oorspronkelijk het tijdschrift van de Fédération Française de Vol à Voile, maar heeft zich enkele jaren geleden losgescheurd om kritisch te kunnen zijn t.o.v. de beleidsopaties van het bestuur!

Correspondentie-adres en abonnement: VOL A VOILE MAGAZINE, 59 avenue Aristide Briand, F-93190 Livry-Gargan, Frankrijk. Tel. (1)43 02 10 64, fax (1)43 01 83 11. Abonnement 280 FRF te betalen per cheque, postcheque of creditcard.

3) AVIASPORT is een Frans maandelijks tijdschrift gewijd aan de lichte luchtvaart. Het telt gemiddeld 84 bladzijden op geglansd papier, waarvan 8 à 10 gewijd zijn aan het zweefvliegen. Dit tijdschrift wordt uitgegeven door dezelfde groep als VOL A VOILE, en de zweefvlieg rubriek wordt door dezelfde mensen geleid. Om dubbel gebruik te vermijden spitst AVIASPORT zich meer toe op de actualiteit

van het zweefvliegen, de foto's zijn kleiner, men krijgt eerder resumés van "lokale" wedstrijden zoals Vinon, Issoudun, Bailleau (waar vaak Belgen meedoen). Natuurlijk worden Wereld- en Europese kampioenschappen ook vermeld, maar diepgaande analyses worden naar het zuster tijdschrift verwezen. De rest van het tijdschrift handelt over motorvliegen, kunstvliegen, er zijn ook rubrieken over Ultra Lichte Vliegtuigen en ballonvaren. De commerciële luchtvaart komt slechts terloops aan bod, voornamelijk in artikels over carrières in de luchtvaart.

Correspondentie-adres en abonnement zoals voor VOL A VOILE, abonnementsprijs 410 FRF. Aviasport verdeelt ook heel wat Franse boeken en videocassettes over luchtvaart in het algemeen en zweefvliegen in het bijzonder.

In een volgende rubriek bespreken we tijdschriften uit andere taalgebieden.

WEDSTRIJDNIEUWS

WK KUNSTZWEEFVLIEGEN 1993 TE VENLO

Van 12 tot en met 28 augustus 1993 hadden de Wereldkampioenschappen Kunstzweefvliegen plaats op het zweefvliegveld van Venlo (Nederland); 44 vliegers uit 13 landen kwamen zich meten in de verschillende disciplines.

Elke vlieger moet namelijk drie programma's telkens tweemaal vliegen: het gekende opgelegde programma (dat reeds maanden op voorhand werd meegedeeld), het vrije programma (door de vlieger zelf samengesteld) en het

onbekende opgelegde programma (dat pas tijdens de wedstrijd wordt meegedeeld en niet geoefend mag worden). Zo worden er na de wedstrijd 4 medailles uitgedeeld: één voor elke discipline en één voor de all-round kampioen.

Bij de ingezette toestellen domineerde dit jaar duidelijk de Poolse Swift S1: 28 piloten kozen dit moderne acro-zweefvliegtuig. De meer eenvoudige wereldkampioen, Jerzy Makula, vloog in première met de tweezit-broer van de Swift,

de Fox (zie artikel in het vorige Ligablad). Slechts één vlieger koos voor de Celstar, de revelatie van het WK 1989, die in 1991 nogal bleek tegen te vallen omwille van zijn te hoge daalsnelheid en gebrekkige afwerking. Verder vloog één man op de Mü 28 van de Akafliëg München en een andere op de zelfgebouwde SH2H, beide experimentele toestellen waarvan geen seriebouw is voorzien. De overige vliegers moesten genoegen nemen met oudere types: 7 vlogen op Pilatus B4, 4 op Lo100 en één op Salto. IAR-35, Windex en Cirrus-K waren er ditmaal niet meer bij.

Toch valt er in verband met de Swift ook iets negatiefs te melden: tijdens de laatste proef van de Fransman Katona brak de rechter pedaal van het voetenstuur af! De vlieger slaagde erin zijn toestel behouden aan de grond te zetten, en kreeg van de organisatoren het recht opnieuw op te stijgen met een andere Swift (die van de Centre Français de Haut Niveau). En opnieuw brak tijdens dezelfde figuur de rechter pedaal! De Swifts werden onmiddellijk aan de grond gezet. Aangezien de ontwerper, Marganski, ter plaatse was, verliep het onderzoek bijzonder vlot: het bleek dat bij een klein aantal toestellen staalbuizen van een te geringe dikte werden gebruikt. Gelukkig volstaat een eenvoudige uitwisseling van de afwijkende onderdelen om het euvel te verhelpen. Maar ondertussen was de kans op een zevende proef verkeken.

Jerzy Makula bewees eens te meer zijn klasse: hij behaalde de eerste plaats op vier van de zes proeven, en eindigde tweede bij de overige. En dit op een prototype waarover hij zelf beweert dat het nog niet helemaal op punt staat! Hij werd dus welverdiend de wereldkampioen 1993. Is hij trouwens wel te kloppen? Dat is nu de vijfde maal op rij! De Poolse

kunstzweefvliegers beheersten trouwens het ganse kampioenschap en behaalden zoals in 1991 de drie eerste plaatsen. Bij de eerste tien was er ook slechts één niet-Pools toestel: Hubert Jaensch (Duitsland) slaagde erin op zijn Lo100 een mooie vierde plaats te behalen tussen een zwerm Swifts.

Enkele belangrijke resultaten:

Proef 1:	1: Michalowski	Polen	1856,5 ptn
(bek.1)	2: Makula	Polen	1854,2 ptn
	3: Mezyk	Polen	1828,6 ptn
Proef 2:	1: Makula	Polen	2720,6 ptn
(vrij 1)	2: Mezyk	Polen	2684,4 ptn
	3: Hernik	Polen	2676,6 ptn
Proef 3:	1: Makula	Polen	1527,7 ptn
(onbek.1)	2: Katona	Frankrijk	1484,6 ptn
	3: Michalowski	Polen	1479,1 ptn
Proef 4:	1: Chmal	Rusland	1647,2 ptn
(bek.2)	2: Makula	Polen	1611,2 ptn
	3: Michalowski	Polen	1590,4 ptn
Proef 5:	1: Makula	Polen	2694,6 ptn
(vrij 2)	2: Michalowski	Polen	2625,8 ptn
	3: Jaensch	Duitsland	2602,7 ptn
Proef 6:	1: Makula	Polen	1530,8 ptn
(onbek.2)	2: Chmal	Rusland	1517,4 ptn
	3: Mezyk	Polen	1495,4 ptn

Medailles:

Gekende opgelegde programma:

Goud:	Makula	Polen	3465,4 ptn
Zilver:	Michalowski	Polen	3446,9 ptn
Brons:	Chmal	Rusland	3427,5 ptn

Vrije programma:

Goud:	Makula	Polen	5415,2 ptn
Zilver:	Mezyk	Polen	5282,8 ptn
Brons:	Michalowski	Polen	5275,5 ptn

Onbekende opgelegde programma:

Goud:	Makula	Polen	3058,5 ptn
Zilver:	Chmal	Rusland	2977,9 ptn
Brons:	Michalowski	Polen	2933,3 ptn

Algemeen klassement:

Goud:	Makula	Polen	11939,1 ptn
Zilver:	Michalowski	Polen	11655,7 ptn
Brons:	Mezyk	Polen	11527,6 ptn

De organisatie van de 5e Wereldkampioenschappen Kunstzweefvliegen was in de han-

den van de Stichting World Gliding Aerobatic Championships. Jammer dat deze het publicitaire aspect scheen te benadrukken ten koste van het vliegen: zo bevatte de persmap wel een haarfijne uitleg over de structuur van de organisatie, haar ontstaan, haar medewerkers, alsook een volledige lijst van de sponsoren, maar de lijst van de concurrenten en van hun toestellen was helemaal niet up to date. Voor het publiek was er eveneens een schromelijk tekort aan informatie: hoewel er een omroepsysteem was, werd er geen poging ondernomen om enige informatie over het

gebeuren te verspreiden: welke proef er aan de gang was, welke vlieger zijn programma presenteerde, op welk toestel hij vloog, men had er het raden naar! En dit terwijl de organisatoren beweren dat kunstzweefvliegen een "spectator sport" is!

De wedstrijd zelf stond onder de leiding van de Nederlandse kampioen motorkunstvliegen Frank Versteegh. De leden van de internationale jury waren Karl Berger (voorzitter, Oostenrijk), Madelyne Delcroix (Frankrijk), Ludwig Fuss (Duitsland), Marti Kalko (Verenigde Staten), Helmut Stass (Polen), Ferenc Spang (Hongarije).

Hieronder de volledige uitslagen van de competitie:

Wereldkampioenschappen Kunstzweefvliegen 1993				
	Naam	Land	Toestel	Punten
01	Makula Jerzy	Polen	Fox	11939.1
02	Michalowski Adam	Polen	Swift	11655.7
03	Mezyk Tadeusz	Polen	Swift	11527.6
04	Jaensch Hubert	Duitsl.	Lc100	11376.7
05	Chmal Victor	Rusland	Swift	11208.9
06	Bednorz Marian	Polen	Swift	11204.5
07	Kopff Christian	Oostenr.	Swift	11181.5
08	Katona Sandor	Frankr.	Swift	11067.4
09	Albertini Pierre	Frankr.	Swift	10968.1
10	Hernik Marek	Polen	Swift	10795.4
11	Poll Dietmar	Oostenr.	Swift	10765.7
12	Matus Istvan	Hongar.	Swift	10742.6
13	Filippini Pietro	Italië	Swift	10706.6
14	Kalko Charles	USA	Celstar	10693.0
15	Coan Steven	USA	Swift	10686.8
16	Kramer Ulf	Duitsl.	Swift	10655.9
17	Serres Daniel	Frankr.	Swift	10650.5
18	Mayrhofer Johann	Oostenr.	Swift	10573.3
19	Bohlig Henry	Duitsl.	Swift	10558.5
20	Kaminskiy Georgi	Rusland	Swift	10528.6
21	Kolesnikova Nina	Rusland	Swift	10404.7
22	O'Dell Bob	USA	Swift	10361.4
23	Dosza Sandor	Hongar.	Swift	10320.6
24	Bierbaum Stefan	Oostenr.	B4	10304.6
25	Echter Manfred	Duitsl.	Swift	10282.5
26	Havrda Horst	Duitsl.	SH2h	10036.0
27	Bauer Roland	Duitsl.	Mû28	09966.4
28	Sole Lionel	GB	Lc100	09885.5
29	Talabos Gabor	Hongar.	Swift	09883.8
30	Fischer Christian	Oostenr.	B4	09563.2
31	Marganska Malg.	Polen	Swift	09491.5
32	Romani Marco	Italië	Swift	09452.1
33	Steinlehner Fritz	Duitsl.	Lc100	09451.6
34	Ortner Christian	Oostenr.	Swift	09433.0
35	Quentert Alwin	Zwits.	Swift	09371.5
36	Actis Franco	Italië	Swift	09143.9
37	Niermeyer Jaap	Nederl.	B4	09069.5
38	Lauritzen Per	Noorw.	B4	09036.8
39	Wiedorn-R. Martina	Duitsl.	Lc100	08950.6
40	Parrasch Walter	USA	Swift	08888.4
41	de Moel Ton	Nederl.	B4	08719.0
42	Mahony	USA	Salto	06852.6
43	Mummary Sam	GB	B4	05795.9
44	Short Colin	Austral.	B4	00000.0

Cor Air - Service



Watervlietseweg 1
4515 SC IJZENDIJK (Nederland)
Tel.: 01176-1506 / 01150-12734
Fax: 01150-95907

VOOR UW - P.Z.L. - TOESTELLEN

S.Z.D.- 51-2 JUNIOR

Overgangstrainer. Glijhoek 1:35
Zonder instrumenten. USD 23.200

S.Z.D.- 55-1

High-performance standaardkl. 1:44
Leeggew. 210 kg. Waterbal. 190 l
Zonder instrumenten. USD 32.670

S.Z.D.- 50-3 PUCHACZ

G.V.K.-lestoestel. Glijhoek 1:30
Zonder instrumenten USD 35.600

S.Z.D.- 48-3 JANTAR ST.-3

Standaardklasse. Glijhoek 1:40
Zonder instrumenten USD 24.300

S.Z.D.- 56 DIANA

Renklasse. Glijhoek 1:48
Leeggew. 175 kg. Waterbal. 160 l.
Min.dalen 0,47 m/s bij 80 km/u
Zonder instrumenten USD 55.000

NU OOK - D.W.L.K.K. - TOESTELLEN EN WALTER DITTEL RADIO'S

PW - 2D "GAPA"-D

Een in G.V.K. replica van de eerste open
houten zweefvliegtuigen. Gebouwd volgens
JAR-22. Een toestel voor de echte lief-
hebber. Spanw. 11 m. Leeggew. 110 kg.
Prijs USD 11.500

PW - 4 "PELIKAN"

Tweepersoons motorzwever. Spanw. 16 m
Leeggew. 500 kg. Glijhoek 1:20
Overtreksn. 69 km/u. Cruissn. 180 km/u.
Leverbaar in 1995

PW - 3 "BAKCYL"

Zeer licht C.V.K. lestoestel. Gebouwd
volgens JAR-22. Spanwijdte 16 m.
Leeggew. 260 kg. Overtreksn. 55 km/u
Leverbaar in de loop van 1994
Prijs ± USD 20.000

PW - 5

Winnaar "World Class" FAI Competition.
Spanw. 13,44 m. Glijhoek 1:32,5
Leeggew. 166 kg. Overtreksn. 62 km/u
Leverbaar 2e helft 1994
Prijs ± 25.000 DEM

WALTER DITTEL RADIO'S

Tot 1 april 1994 Met 15% korting.

Alle prijzen zijn richtprijzen en kunnen tussentijds wijzigen.

DAVID EN GOLIATH OP DE DAMES EK 1993

Astrid De Backer-Kittler, enige Belgische pilote op de Europese Dameskampioenschappen Zweefvliegen in Ceske Budejovice (Tsjechische Republiek), kon natuurlijk met dit eerste optreden haar voorgangster Geogeo Litt niet doen vergeten. Deze heeft afgehaakt op het Europese vlak, een beslissing die ze enigszins betreurt, want met de GPS zou ze nu die lastige navigatieproblemen niet meer kennen.



Astrid De Backer, een nieuw fris geluid in de Belgische zweefvliegweld (foto: Gill Van den Broeck)

David Astrid: met haar Cirrus tegen Discus, LS7, LS4, ASW24 en DG300: een ongelijke strijd... en geen handicaps!

David Astrid: 500 vliegreuren, niemand had er minder.

David Astrid: 27 jaar oud, voor een gemiddelde van 39,6 jaar bij de 36 deelnemers.

En toch! Onze zwartogige landgenote klampte stevig aan bij de veel snellere zweefvliegtuigen, en als de afstand niet te groot was, of de pompen niet te sterk, ging ze met de besten mee. Een echte tactische fout beging ze op de 4de vliegdag, toen ze de thermiek niet tot boven benutte, maar ze verliet om de Duitse en Tsjechische dames te volgen.

Op de morgen van de laatste wedstrijddag - de vijfde opdracht - stond Astrid De Backer nog 12de van de 23 deelnemers van de Standaardklasse. Een 330,7 km opdracht en krachtig stijgen voorzien. Volgeladen betekende voor de grote meerderheid 150 liter... maar voor Astrid was maximum niet meer dan 60 liter. Met het onvermijdelijke gevoel dat ze

de snelle toestellen voor zich moest zien uitvliegen en moest buitenlanden op 247,7 km, nadat ze gedurende een dramatische 30 minuten op 250 meter gepoogd had opnieuw hoogte te winnen. Met 1000 dagpunten en slechts vier buitenlandingen sloeg het reglement vinnig scherp toe: 337 punten en 7 plaatsen verloren in de eindstand.

Astrid De Backer-Kittler heeft in het verre Tsjechië bewezen dat ze uit het goede hout gesneden is - "De dappersten van alle Galliërs..." En nu maar hopen dat er in de toekomst ook een Clubklasse voorzien wordt op de Europese Dameskampioenschappen!

Intussen bleek bij narekenen ook dat op de Belgische Kampioenschappen Clubklasse dit jaar in Saint-Hubert Astrid De Backer derde (en niet vierde) werd. Hoewel er geen vier dagtaken tot stand kwamen, en Emiel De Wachter dus geen kampioen maar wel overwinnaar werd, mag men toch aannemen dat deze uitslagen als basis kunnen dienen voor een Belgische selectie voor de EK Clubklasse

volgend jaar in Slowakije, een aangelegenheid die helemaal niet zo duur uitvalt als "de" EK of WK. Op de BK werd het 1) Emiel De Wachter, 2) Bruno Pieraerts, 3) Astrid De Backer. Zou dat drietal ook kunnen samen-vliegen in Slowakije?

Gill Van den Broeck

Achtereenvolgende resultaten van Astrid De Backer op de EK:

- 1) 216,0 km 6de 69,36 km/h
- 2) 306,0 km 22ste 83,17 km/h
- 3) 152,0 km 11de 66,73 km/h
- 4) 154,0 km 20ste buitenlanding op 85,9 km
- 5) 330,7 km 22ste buitenlanding op 247,7 km.

Astrid behaalde in totaal 2364 punten, 64% van de punten van de winnaar.

Eindrangschikking Renklasse (13 deelnemers):

EUROPESE DAMESKAMPIOENSCHAPPEN RENKLASSE				
Plaats	Pilote	Land	Toestel	Punten
01	H. Zejdova	CZ	Ventus C	4109
02	G. Weinreich	D	LS6	3640
03	G. König	D	LS6a	3480
04	G. Spreckley	GB	LS6	3382
05	J. Burrey	GB	LS6	3279
06	J. Veprekova	CZ	Ventus B	3123
07	A. Machinek	D	LS6	3067
08	A. Netusilova	CZ	Discus CS	3019
09	A. Chrzaszcz	PL	SZD-56	3003
10	M. Schwarzenberg	CH	DG-600	2992
11	M. Jaworska	PL	SZD-56	2820
12	J. Nash	GB	Ventus	2636
13	L. Scepankova	CZ	Discus CS	2392

Eindrangschikking Standaardklasse (23 deelnemers):

EUROPESE DAMESKAMPIOENSCHAPPEN STANDAARDKLASSE				
Plaats	Pilote	Land	Toestel	Punten
01	M. Hohn	D	LS4	3673
02	K. Keim	D	Discus B	3626
03	M. Kyzivatova	CZ	Discus	3485
04	C. Schaich	D	LS4	3421
05	R. Zsolnai	H	Discus CS	3187
06	L. Kuthanova	CZ	Discus CS	3174
07	V. Toporova	UKR	DG-300	3067
08	A. Arndt	D	LS7-WL	3137
09	D. Vilne	LET	DG-300	3029
10	T. Sviridova	RUS	Discus CS	2979
11	M. Bolla	H	Discus CS	2973
12	E. Petranova	CZ	Discus CS	2960
13	M. Czmiel-Paszyk	PL	SZD-55	2755
14	J. Hider-Smith	AUS	Discus	2683
15	A. Dankowska	PL	SZD-55	2562
16	B. Lednarova	SLK	Discus CS	2552
17	V. Vavrinova	CZ	Discus CS	2511
18	A. Babicowa	SLK	Discus CS	2444
19	A. De Backer-Kittler	B	Std Cirrus	2316
20	D. Hristova	BUL	LS4	2146
21	G. Lindell	S	ASW24	2138
22	M. Chromkova	SLK	Discus CS	2073
23	V. Shishlakova	RUS	Discus CS	1820

EUROPESE JUNIOREN- KAMPIOENSCHAPPEN 1993

Deze competitie had plaats van 23 juli tot 6 augustus op het Franse vliegveld La Rochesur Yon - Les Ajoncs, in de Vendée. Ondanks de nabijheid van de kust (35 km) was het weer vrij gunstig en liet 8 wedstrijddagen toe.

Er waren twee klassen, met 32 standaard- en 19 clubtoestellen. De piloten kwamen uit Duitsland (6), Frankrijk (6), Groot-Brittannië (5), Polen (4), Denemarken (4), Zweden (4), Oostenrijk (4), Italië (3), Finland (3), Noorwegen (2), de Verenigde Staten (2), Nederland (1), Ierland (1), Zwitserland (1), Oekraïne (1), Tsjechië (1), Hongarije (1), Estland (1) en Litouwen (1). Geen enkele Belg! En dit terwijl de competitie in een buurland plaats vond, en de kosten voor deze internationale wedstrijd beperkt bleven. Zijn er geen jonge zweefvliegers met talent meer bij ons?

Hieronder de voornaamste uitslagen:

Standaardklasse:

1. Lars Ternholt	Denemarken	Discus	5402 ptn
2. Kai Siebert	Duitsland	Discus	5340 ptn
3. Michael Grund	Duitsland	Discus	5285 ptn
4. Stéfano Colombo	Italië	Discus	5225 ptn
5. Andreas Kessler	Duitsland	LS7	5189 ptn

Clubklasse:

1. Yann Mignot	Frankrijk	C 101	5317 ptn
2. Jocelyn Bouzid	Frankrijk	C 101	5147 ptn
3. Frank Hahn	Duitsland	ASW 15	5041 ptn
4. Michael Häussler	Duitsland	H 201	4971 ptn
5. Francis Van Haaff	Nederland	ASW 19	4922 ptn

5^{DE} BENELUXKAMPIOENSCHAPPEN ZWEEFVLIEGEN

9^{DE} INTERNATIONALE ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD TE KEIHEUVEL

Drie wedstrijddagen van de acht; het kon be-

ter. Ook tijdens deze wedstrijd heeft de enige onberekenbare factor in de zweefvliegsport, het weer, zijn parten gespeeld. Maar dan toch: 3 spannende en maximale proeven voor zowel standaard- als renklasse in functie van de matige weersomstandigheden.

Achtereenvolgens werden er voor de standaardklasse 169, 173 en 300 km opgelegd. Voor de renklasse was dit 211, 202 en 329 km. En ook dit jaar trad deze wedstrijd naar voor als een correcte en harde competitie in een gezellige en aangename sfeer! Noteer alvast dat volgend jaar de 10de Internationale Keiheuvelwedstrijd zal doorgaan van 6 t/m 13 augustus.

Jef Daems

De proeven:

Standaardklasse:

Dag 1: G.O. 169 km Budel aero / Poppel kerk / Genk afrit
Dag 2: G.O. 173 km Schl Kriekenbeck / Weert / Zwartberg
Dag 3: G.O. 300 km Dinslaken aero / Nijmegen W / Hilvarenbeek

Renklasse:

Dag 1: G.O. 211 km Nederweert kr. / Poppel kerk / Bilzen afrit
Dag 2: Drh. 202 km Well / Bilzen
Dag 3: G.O. 329 km Dorsten aero / Tiel / Imax

DEFINITIEVE UITSLAG EINDKLASSEMENT NA DAG 3

STANDAARDKLASSE

PL	NAAM	LNR	PUNTER	DAG 1		DAG 2		DAG 3	
				PL	PTN	PL	PTN	PL	PTN
1	DE COBENX EDDY	NI	1769.28	2	451	1	495	2	824
2	DE CLOPPER BAR	BN	1729.58	4	398	2	493	1	839
3	ROBINGE RICHÉL	NR	1714.39	3	448	4	476	4	791
4	ROHEYN HENRY	51	1630.66	1	465	10	365	3	802
5	CEUENS NARGO	11	1477.05	8	344	3	485	7	648
6	KINPE HANS	LT	1424.98	5	390	11	347	6	688
7	VAN VEEN BERNAN	57	1373.63	14	120	6	470	5	784
8	BAEYENS TIM	E1	1309.64	7	360	9	368	8	582
9	HEPERSING WILLY	NP	1182.97	6	363	12	340	11	480
10	DE BOER ERIC	E3	1112.22	9	193	7	418	10	502
11	LEWDEPS DANNY	AN	1073.63	12	121	4	476	12	477
12	GEENEN WALTER	BE	948.80	12	121	13	309	9	519
13	BRAND & CROON	S2	891.11	11	138	8	376	14	376
14	VAN AUTREVE FRANS	21	793.60	10	145	14	231	13	418
15	VAN DOORICK HENÉ	BA	389.62	15	0	14	231	15	159

RENKLASSE

PL	NAAM	INN	PORTER	DAG 1		DAG 2		DAG 3	
				PL	PTB	PL	PTB	PL	PTB
1	SHIT WARTIS	SN	1882.72	1	581	3	569	3	733
2	BUYBRECKI E & H	TD	1803.84	3	480	2	575	1	749
3	JAKSIS PAUL	PJ	1756.87	2	492	1	605	5	659
4	FROBWEI BENE	CH	1654.77	11	399	4	556	4	699
5	WOLFF JOOST	TT	1652.50	8	474	10	546	4	633
6	SWAGA BEN	AY	1632.80	12	369	14	517	2	746
7	KUYPERS TERDI	EP	1632.58	7	474	10	546	8	612
8	KWANT GER	BC	1587.98	4	480	10	546	9	562
9	LENKERS JOHAN	BU	1543.94	9	455	4	556	11	532
10	BONGAERTS ERIC	AH	1437.14	6	475	16	410	10	552
11	JAQUET JAN	BY	1399.64	16	227	4	556	7	617
12	VAN CAEL PETER	JA	1291.50	5	476	16	410	14	406
13	WOUDEBERG JOOP	RY	1261.18	13	315	4	556	15	389
14	ALDERS ALBERT	CB	1246.49	16	227	4	556	13	464
15	GROENWEGE E	ZB	1113.26	16	227	18	399	12	498
16	DE KOC&GOTOAERTS	Z68	1056.83	10	420	19	312	17	324
17	KAASJAGER PETER	CO	1022.19	19	174	15	495	16	349
18	BUKESBERGS ERIEL	ZG	1013.96	13	315	4	556	18	342
19	DE BRUINE TON	DC	831.77	15	286	10	546	19	0
20	SMIT LEEN	W9	0.00	20	0	20	0	0	0
20	DIESTERS BARS	BS	0.00	20	0	20	0	0	0

IZW 1994

De KORTRIJK FLYING CLUB organiseert voor de vijfde maal een internationale zweefvlieg-wedstrijd op het vliegveld van Kortrijk-Wevelgem (EBKT), van 12 tot en met 15 mei 1994.

De wedstrijd staat open voor alle klassen. Er worden slechts 40 toestellen toegelaten. Het is toegestaan dat verschillende piloten op één toestel vliegen. De titel, punten en prijzen worden dan per ploeg toegekend. Piloten en teams dienen bij inschrijving gekend te zijn. De toestellen worden ingedeeld volgens de factor van de laatste DAeC-handicaplijst. Indien er in een bepaalde klasse minder dan 4 toestellen deelnemen, zal deze bij de dichtstbijgelegen klasse worden gevoegd. De samenvoeging gebeurt voor de te vliegen proeven en puntenberekening.

Elke piloot dient in het bezit te zijn van een geldige zweefvliegvergunning, FAI-sport-

vergunning, D-brevet. Parachute, radio, barograaf en fototime-camera zijn verplicht. (Motorzwevers: baro met foto- en motor-aanduiding). G.P.S. is toegelaten. Blindvlieg-instrumenten zijn niet toegelaten.

Inschrijvingsgeld: 2.500 BEF (4 films inbegrepen) door betaling met gekruiste Euro- of internationale in BEF uitgegeven bankcheque. Deze cheque dient samen met het inschrijvingsformulier verstuurd, enkel naar het wedstrijdsecretariaat. Een sleep naar 600 m kost 600 BEF.

Kamperen op het vliegveld: 100 BEF per ploeg per dag.

Uiterste datum voor inschrijving: 15 april 1994.

Voor nadere inlichtingen en inschrijvingsformulieren kan men zich wenden tot het wedstrijdsecretariaat:

Kortrijk Flying Club

p/a: Demeester Freddy,
Langerei 44, B-8000 Brugge
Tel. 050-336570, Fax 050-350570.

BELUX AIR DIRECTORY 1993

De nieuwe uitgave van deze officiële gids van de Belgische en Luxemburgse luchtvaart is thans beschikbaar. Het boek telt ruim 300 bladzijden en bevat meer dan 1600 adressen van al wat luchtvaartgebonden is in België en Luxemburg. Prijs: 350 BEF afgehaald op het KBAC-secretariaat; of 400 BEF inclusief port, te storten op rekening nr 310-0213966-70 van de KBAC, Montoyerstraat 1/12, 1040 Brussel.

ESKILSTUNA INTERNATIONAL OPEN

Eskilstuna Flygklubb, Zweden, organiseert deze competitie van 9 t/m 14 mei 1994 op het vliegveld te Eskilstuna, voor open, ren-, standaard- en clubklasse. Maximum aantal deelnemers is 75. Inschrijving kost 1 500 SEK, inclusief films, camping, sauna en prijs-

uitreikingsfeest voor piloot en één ophaler. Een sleep kost 150 SEK.

Inschrijvingsformulieren en verdere inlichtingen zouden beschikbaar zijn via het Liga-secretariaat of de KBAC vanaf februari 1994. Uiterste inschrijvingsdatum: 31 maart 1994.

WEDSTRIJDKALENDER 1994

Buitenland:

- 23 april Gooise eendagswedstrijd te Hilversum (NL)
30 april Gelderse eendagswedstrijd te Terlet (NL)
30 apr.-7 mei Internat. Zweefvliegwedstrijd Hockenheim (D)
7-8 mei Internationale tweedaagse wedstrijd van de Eindhovense Aëroclub te Eindhoven (NL)
9-14 mei Internationale zweefvliegwedstrijd te Eskilstuna (Zweden)
21 mei Gilzer eendagswedstrijd te Gilze-Rijen (NL)
24 juli-6 aug. EK-1994 te Rieti (Italië)
6-30 juli EK voor clubklasse te Slavnic, bij Dubnica nad Vadm (Slowakije)

België:

- 30 april-2 mei 28e Concours international des Ardennes te Saint-Hubert
7-14 mei Nationale kampioenschappen voor standaard- en renklasse te Saint-Hubert, samen met de Coupe Henry Stouffs
12-15 mei Internationale zweefvliegwedstrijd te Kortrijk-Wevelgem (KFC)
21-23 mei Kiewit-Cup te Hasselt (Albatros)
21-23 mei Coupe Mosane te Temploux
4 juni Ka8-wedstrijd te Zwartberg (LV). Uitwijkdatum: 5 juni
11 juni Victor Boin wedstrijd voor open/renklasse te Balen (ACK)
25-26 juni Handicap der Kempen te Weelde (KAC)
6-13 augustus Benelux kampioenschappen / Internationale Wedstrijd Keiheuvel te Balen (ACK)
11-15 augustus Challenge du Tournai Air Club te Maubray (Doornik)

Evenementen 1994

- 2-3 april Luchtvaart-hobbybeurs in het Militaire Luchtvaartmuseum te Soesterberg (NL)
28 mei-5 juni ILA 94 te Berlijn-Schönefeld (D)
29 juli-4 aug. Oshkosh EAA meeting 94
5-11 september Farnborough Air Show 94 (GB)
-

CLUBNIEUWS

Dag van de vriendelijke boer

Op zondag 12 september stelde A.C. Keiheuvel zijn deuren open voor landbouwers die tijdens het voorbije vliegseizoen hulpvaardig en begripvol uit de kant kwamen bij buitenlandingen van toestellen vertrokken van EBKH.

In totaal werden er 29 landbouwersgezinnen uit de Kempen en Zuid-Nederland uitgenodigd om eens van dichtbij kennis te maken met het zweefvliegen in al zijn aspecten. Aan elk gezin werd een rondleiding, twee gratis zweefvluchten en enkele drankjes aangeboden. Het

initiatief kreeg de steun van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (waarvoor oprechte dank !) en kende een groot succes: 21 families gaven enthousiast gevolg aan de uitnodiging, en de hele dag werd er onophoudelijk "gedoopt". De bevindingen van de genodigden mogen op z'n zachtste uitgedrukt als uiterst positief bestempeld worden.

Een aansporing dus voor blijvende en ruimere inspanningen op dit vlak!

Jef Daems



Een gelukkig landbouwersgezin op bezoek in Keiheuvel.

VLAAMS ZWEEFVLIEGCENTRUM PHOENIX

Op een februari-avond 1988 in een landelijke kroeg ergens in de buurt van Ninove stichtten zes enthousiaste zweefvliegers van de toenmalige Aalsterse vliegclub het nieuwe "Vlaamse Zweefvliegcentrum Phoenix".

In de loop van juli daaropvolgend werden de statuten gepubliceerd. Eind december van datzelfde jaar werd ons de uitbatingsvergunning toegekend van het private vliegveld in Oombergen. Met onze club gaat het sindsdien goed. We hebben al heel wat nieuwe gezichten gezien.

Met dezelfde ijver wordt er nu gewerkt aan de totstandkoming van een eigen zweefvliegerrein. Het project Oudenaarde wordt momenteel lokaal getoetst op politieke haalbaarheid. Rond de jaarwisseling zal hieromtrent meer

duidelijkheid bestaan en zal het eigenlijke werk pas kunnen van start gaan. In afwachting blijft Amougies onze thuisbasis.

Tijdens de winter organiseren wij ook een theoretische zweefvliegcurcus in de Reigerzaal van de Info Camping te Oudenaarde (1ste lesavond op 03 12 1993). Inschrijvingen tel. (02)532 08 37.

Inmiddels zitten de eerste vijf seizoenen erop. De beheerraad vond het daarom passend deze gebeurtenis te vieren tijdens een eerste lustrumfeest. Het treffen ging door in de Reigerzaal op 27 november. Na het eten volgde een gezellig samenzijn met dans en muziek. Piloten met prestaties op hun palmares werden speciaal in de bloemetjes gezet.

Johan Janda

ZWEEFVLIEGCLUB BEERNEM, OVER INZET EN VOLHARDING

Zaterdag 28 augustus 1993. Deze datum zegt u waarschijnlijk niets, maar voor onze zweefvliegclub was dit een heel bijzondere dag: het vliegveld "De Warande" werd immers opnieuw in gebruik genomen. Inderdaad, opnieuw, want gedurende iets meer dan een jaar was het terrein gesloten wegens werkzaamheden.

Dit was dus een belangrijke dag, die het voortbestaan van de club veilig heeft gesteld. Een jaar zonder vliegactiviteiten was immers een zware slag voor ons. We zagen verscheidene leden één voor één afdruipe. Dat er niet gevlogen werd, betekende echter niet dat we bij de pakken bleven zitten: de overblijvende harde kern heeft een jaar lang gezwoegd om

het vliegveld aan te passen aan de normen, en het resultaat mag gezien worden!

Voor het eerst sinds de oprichting van de club (dit was in 1982) ziet de toekomst er rooskleurig uit. Dat mag ook wel, want in amper 11 jaar tijd is de vereniging al tweemaal verplicht geweest terug van nul te beginnen.

Het vliegveld waar alles begon, was gelegen te Dudzele, nabij Brugge. De club had toen ook een andere naam: Zweefvliegclub Brugge v.z.w. De plaats was allesbehalve ideaal: de nabijheid van de CTR Oostende beperkte in grote mate de mogelijkheden, en onder invloed van de Noordzee waren de thermische omstandigheden eerder bescheiden. Het toenmalige bestuur speelde al snel met de gedachte om een ander en beter vliegveld te zoeken. Ook in die tijd was dat makkelijker gezegd dan gedaan, maar toen de ons toegevoegde grond verkaveld werd, waren we wel verplicht om te krassen.

In 1988 hebben we onze intrek genomen op het kanaaleiland te Sint-Joris-ten-Distel. Het was uiteraard een hele heksentoer om loods, clubhuis en alle materieel te verhuizen, maar met de nodige inspanningen en met politiebegeleiding voor een gedeelte van het traject kregen we de klus geklaard. Het nieuwe terrein was dan ook zeer geschikt voor onze doelstellingen: het lag in één van de weinige gebieden met ongecontroleerd luchtruim, de thermische omstandigheden werden ingeschat als goed tot zeer goed (wat ook later gebleken is), en er was voldoende ruimte om een vol-

waardig vliegveld uit te bouwen. Dit laatste was dan ook van kapitaal belang, omdat we uitsluitend aan lierstart doen.

Aanvankelijk hadden we een gekeurd vliegveld van 500 m... Niet zo denderend dus voor de gebruikte startwijze. Daarom werd er besloten om van de mogelijkheden van het beschikbare terrein gebruik te maken en het vliegveld te verlengen. Reusachtige werkzaamheden waren het gevolg van deze beslissing. Er werden letterlijk bergen verzet. In eigen beheer en met eigen materieel hebben we ongeveer 15 000 m³ grond verplaatst. Het resultaat van deze noeste arbeid mag er best wezen: nu kunnen we vliegen op een veld met een lengte van 1 150 m, en er ligt nog een kleine 200 m te wachten op verbetering.

Nu we onze uitbatingsvergunning van het Bestuur der Luchtvaart teruggekregen hebben, is het voortbestaan van de zweefvliegsport in Vlaanderen verzekerd. De andere - weinige - clubs in deze regio krijgen te kampen met steeds grotere moeilijkheden. Het leven wordt hen behoorlijk lastig gemaakt door alerhande milieuverenigingen en buurtcomités die klagen over geluidsoverlast, enz. Gelukkig kunnen wij rekenen op de volledige steun van het gemeentebestuur en hebben we ook een zeer goede verstandhouding met de plaatselijke "groenen", wat van groot belang is gezien het vliegveld pal naast een natuurgebied gelegen is. Het gebruik van de lier als startmethode is natuurlijk een groot voordeel. Het is milieuvriendelijk, bezorgt geen geluidsoverlast en is dan ook nog stukken goedkoper

dan de sleepstart. En door de lengte van het terrein bereiken we een starthoogte van om en bij de 500 m.

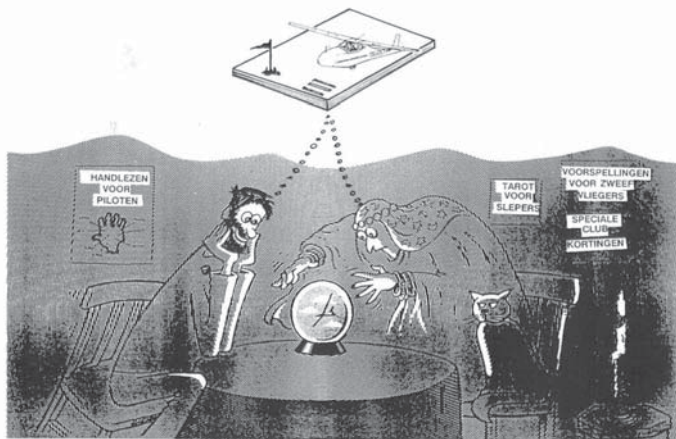
De Zweefvliegclub Beernem is nu nog een kleine vereniging met een 20-tal hardwerkende leden, maar we zijn er van overtuigd dat we in de komende jaren heel wat nieuwelingen uit de beide Vlaanderen zullen mogen begroeten.

Bob Everaert

Het vliegveld "De Warande" is gelegen op het kanaaleiland, gevormd door de oude en de nieuwe kanaalarm te Sint-Joris-ten-Distel, deelgemeente van Beernem. Voor meer informatie kunt terecht op het secretariaat, tel./fax (050)82 59 19.

Of breng eens een bezoek aan de club!

...EN WIST U DAT PIET STINCKENS VAN DE LIMBURGSE VLEUGELS DE KEIHEUVELSE DOELLANDINGSTROFEE VOOR EEN JAAR NAAR ZWARTBERG WIST TE HALEN !!!...



...HIJ BEZIET NU DE VOORUITZICHTEN VOOR HET DEFINITIEF VERWERVEN VAN DEZE TROFEE PROFICIAT PIET

SPORTCOMMISSIE 14.06.'93

VERGADERING VAN 13.09.1993

De voorzitter dankt Gaston Peeters voor zijn tussenkomsten ten voordele van de zweefvliegerij bij het Bestuur der Luchtvaart en de Regie der Luchtwegen.

HOMOLOGATIE VAN PRESTATIES

Twee proeven waren niet vatbaar voor homologatie: een 1 000 m hoogtewinst (sportcommissaris die baro tekende was zijn kwalificatie verloren sinds 1990) en een 300 km driehoek (foto's en kaart ontbreken; documenten getekend door buitenlandse sportcommissaris).

De resultaten van volgende wedstrijden werden gehomologeerd:

27ste Concours International des Ardennes;
Kiewit Cup;
Handicap der Kempen.

ALLERLEI

Er wordt kennis genomen van twee incidenten tussen vliegtuig en zwever: op 10.04 (of 10.05?) in de omgeving van Brustem met een Belgische zweezitter; op 31.03 tussen Diest en Goetsenhoven (uit een onderzoek door de LVZC blijkt dat op dat ogenblik geen enkele Belgische zwever in de lucht was). Daar dergelijke voorvallen het gebruik van het lucht ruim door zwevers op de helling zetten, dringen sancties zich op. Ter overweging: intrekken van de licentie. Men wil zeker niet de indruk wekken dat men dergelijke gevaarlijke acties dekt.

Ter herinnering: de equivalentie voor de buitenlandse zweefvliegvergunningen is beperkt tot de bevoegdverklaring met passagier.

Ter bevestiging: een zweefvliegtuig dat slechts boven het Belgische grondgebied vliegt, moet niet geregistreerd zijn.

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

a. Theoretische proeven

BAETEN Philippe	JOLY Hugo
DECLOEDT Patrick	LATHOUWERS Rudy
DENYS Jimmy	LENAERS Roel
DETAILLEUR Jan	LUYCKX Jan
DEWAELEHEYNIS Bruno	STROBBE Lieven
EVERAERT Bob	THEUWIS Tom
FABRY Peter	VAN MOL Karel

b. Vergunning zweefvliegpiloot

BAEKEN Willy	FERDINANDE Tom
BORGIONS Els	JANSSENS David
CLAESSENS Peter	JANSSENS Alfons
DE COEN Luc	PLESSERS Jacky
EMBRECHTS Marc	T'JOEN Stefan
FABRY Michael	VAN DAMME Willy

c. Bevoegdverklaring passagier

BAERTS Michel	PEETERS Ludo
BOEVE Emmanuel	FABRY Edgard
BRUYNINX Anna	HAELVOET Vincent
CARDINAEL Jules	HAJEK Patrick
CLAESSENS Carl	VAN BRUSSEL Paul
DE BACKER Patrick	VANDECASTEELE Hein
DEMUYNCK Pierre	VAN DOMMELEN Karl
MOTMANS Ronny	VANROBAYS Jan
OLYSLAEGERS Jozef	

d. Bevoegdverklaring hulp-instructeur

PEETERS Jan	SZEKER Jozef
-------------	--------------

e. Bevoegdverklaring instructeur

LOUW Emile

FAI-PRESTATIES**Zilveren kenteken**a. Hoogte

ARIEN Tony	MARIEN Johan
COOLS Piet	NAEYAERT Diederik
DE MEY Lucien	SERGEANT Guido

b. Afstand

ARIEN Tony	KNEUTS Peter
BEERSAERTS Guy	PEETERS Jan
BOLLEN Bart	SERGEANT Guido
COOLS Piet	VAN DOORSSELAERE
DE BACKER Patrick	Rudy

c. Duur

ARIEN Tony	DE COEN Luc
BAEKEN Willy	FERDINANDE Tom
BOHRER Evert	GYBELS Ervé
CLAESSENS Peter	JANSSENS Alfons
COOLS Piet	MENTENS Peter

PLESSERS Jacky	VANDEN BOER Paul
SERGEANT Guido	VANROBAYS Jan
SPYNS Alex	

d. Bekomen het zilveren kenteken

ARIEN Tony	MARIEN Johan
BEERSAERTS Guy	PEETERS Jan
COOLS Piet	SERGEANT Guido
DE BACKER Patrick	VAN DOORSSELAERE
GYBELS Ervé	Rudy
KNEUTS Peter	VANROBAYS Jan

Gouden kenteken - Vrije afstand

THEUNIS Patrick

Diamanten kentekena. Doelvlucht 300 km

THEUNIS Patrick

b. Vrije afstand 500 km

TIMMERMAN Vital

MEDEDELINGEN EN SERVICE

Te koop:

Phoebus C 17 m, zeer goede staat. Compleet met instr., baro, radio Dittel 720 kan. en gesloten, gekeurde aanhanger. Prijs: 420 000 BEF. Tel. (052)35 01 58.

Te koop:

LS1d OO-ZBP, voll. geïnstrumenteerd, met aanhanger, parachute en radio. Tel. (03)844 71 11.

Te koop:

Ka 6 CR in zeer goede staat, met gesl. aanhangwagen. Inl. Jan Sas, (011)42 71 28.

Te koop:

Ka8b, bouwjaar 1962, goede staat, voll. geïnstrumenteerd, gesloten aanhangwagen. Prijs: 150 000 BEF. Tel. (055) 31 27 93.

Te koop:

LS 7, eventueel met aanhanger en/of instrumenten. Inlichtingen: P.Damen, 00 31 40 836018 of 's avonds 00 31 40 126813; R.Kaay, 00 31 73 413347.

(vervolg op pag. 36)



SYMPOSIUM

Zaterdag 5 februari 1994 om 14.15 uur
Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

Global Positioning System

Door iedereen gekend, maar ...
Wat is het, hoe werkt het, hoe gebruik je het, wat biedt de markt ...
Kortom een antwoord op de vele onbeantwoorde vragen door

Jozef DEKONINCK

Coördinator van de LVZC-GPS werkgroep

★★★

"Entscheidungsstrategien in Wettbewerbssegelflug"

of

Strategische besluitvorming bij het wedstrijdvliegen

door de Duitse toppiloot

Bruno GANTENBRINK

★★★

Aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de
"Charron-wisselbekers 1993",
de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.

Alle leden zijn van harte welkom

Gezocht:

aanhangwagen Ka 6. Neem contact met Johan Lievens, (053)83 16 03.

Gezocht:

1- of 2-m/s vario. Tevens barograaf gezocht. Tel. (02)569 77 93.

Gezocht:

open aanhangwagen, eventueel gekeurd, type onbelangrijk. Neem contact met Frans Van Autreve, Keramiekstr. 10, 9000 Gent. Tel. (09)222 86 38.

Te koop gevraagd:

aanhangwagen voor Ka7, al dan niet met afdekking, liefst met lengteafwijking. Aanbiedingen aan: Torfs Frans, Kiezelstr. 16, 3078 Meerbeek. Tel. (016)48 05 19.

EUROPEAN GLIDING NEWSLETTER

In januari 1994 verschijnt voor het eerst de European Gliding Newsletter, op initiatief van oud-wereldkampioen Brian Spreckley. Deze nieuwsbrief zou verschijnen in januari, maart, september en november, en is bestemd voor de vlieger die meer informatie wenst over competities in andere Europese landen (dank zij correspondenten in alle landen van Europa zou men o.a. alle nuttige inlichtingen willen verstrekken over inschrijvingsmodaliteiten voor buitenlandse wedstrijden), zweefvliegvelden doorheen Europa waar gasten welkom zijn, gemengd zweefvliegnieuws.

Het abonnement kost £ 15. Inlichtingen bij: Brian Spreckley, European Gliding News, 106 High Street, Tetsworth, Oxon, OX9 7AE, Groot-Brittannië

KBAC-ACTIE

De KBAC roept alle leden, clubs en federaties op om zo snel mogelijk informatie door te sturen over elke gebeurtenis, belastend voor de luchtsporten. Daarom werd er een formulier "agressieverslag" opgesteld, dat via de clubs verspreid moet worden. Om het even wie een of andere vorm van agressie tegen de luchtsporten ervaart, wordt verzocht zo snel mogelijk zo'n formulier in te vullen en naar de KBAC op te sturen, eventueel met bijkomende informatie.

NIEUW ADRES FAI:

Fédération Aéronautique Internationale
93, boulevard du Montparnasse
F-75006 Paris
Frankrijk
Tel.: 00 33 1 49 54 38 92
Fax: 00 33 1 49 54 38 88

aerokurier

Die grosse deutsche Luftfahrtzeitschrift

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

Opgeven bij: AEROPRESS

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

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

Verzekeren op "hoog" niveau.

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



Aviabel keert zeer hoge kapitalen uit bij overlijden of invaliditeit.



AVIABEL, de luchtvaartverzekeraar

AVIABEL

Brugmanlaan 10 - 1060 Brussel

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