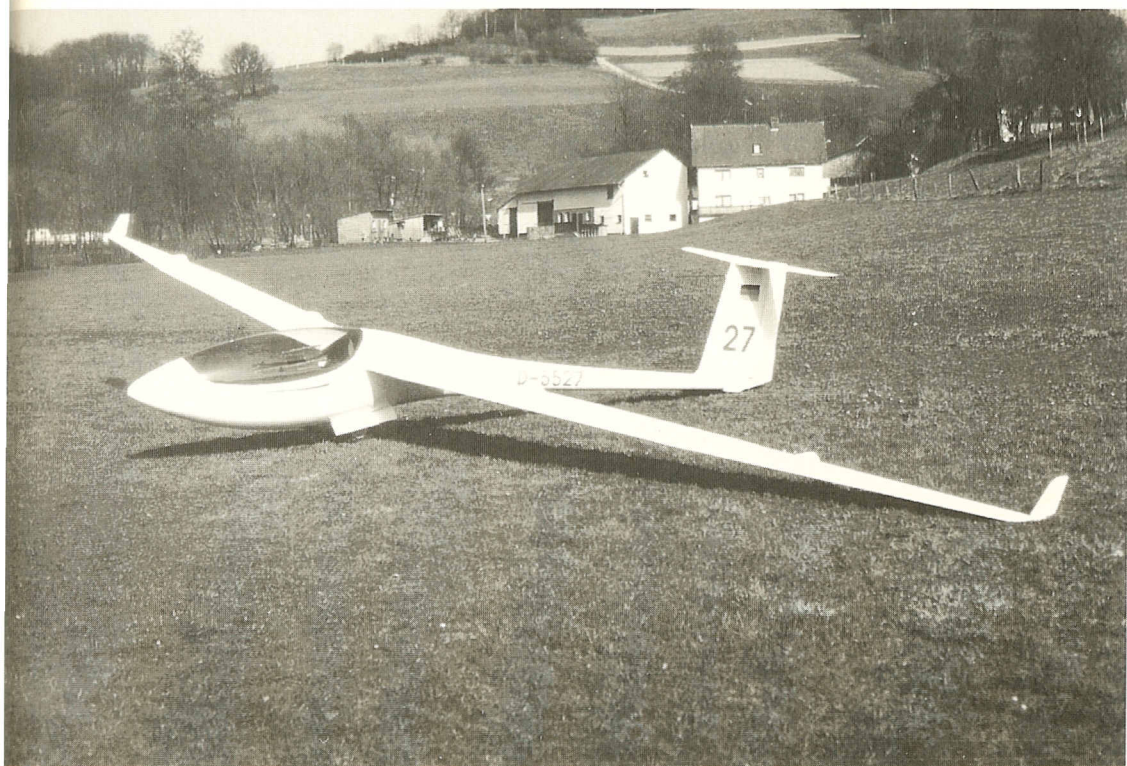


ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

16de jaargang - nummer 62
april - mei - juni 1995

verantw. uitg.: S. Vander Veken,
Baarle-Frankrijkstraat 24,
9830 St-Martens-Latem

kantoor van afgifte Gent X

Met een motor kan het ook best leuk zijn !!



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

Voor meer inlichtingen bel of schrijf naar:

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

ligablade

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 08.01

HOOFDREDACTIE EN REDACTIEADRES :

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

REDACTIETEAM :

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

ABONNEMENTEN :

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

ADVERTENTIETARIEVEN :

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

SECRETARIAAT :

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

BETALINGEN :

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

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

16de jaargang - nummer 62
april - mei - juni 1995

INHOUD

Redactioneel	2
Liganieuws	2
IGC-meeting	5
EGU-congres	6
Aanhangwagens	6
ZweefvliegVARYa	9
Zweefvliegtuignieuws	9
De bekendste zweefvliegtuigen in Vlaanderen (11)	11
Het hoekje van de boekenvreter	14
Balade des planeurs anciens	16
Uit de oude doos	16
Sportavia Soaring Centre	17
Sleepvliegtuigen	19
De "Luftsportjugend" verhuist	21
Waalse clubs	21
Een vliegveld als natuurreservaat	22
Wedstrijdnieuws	24
Evenementenkalender	30
Sportcommissie	30
Mededelingen en Service	32

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :

M. Van Yper - P. Pauwels - E. Terras - A. Servranckx
C. Vander Eecken

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

Teksten en foto's voor volgend nummer worden
verwacht **vóór 20 augustus 1995** op het redactieadres.

Foto cover:
De nieuwe ASW 27 van Schleicher op het bedrijfspveld te
Poppenhausen. (foto P.F. Selinger)

REDACTIONEEL

Op een natte winter volgde een mottig voorjaar, en zo zitten we weer volop in het zweefvliegseizoen. Of de zomer nu eindelijk een langere periode goed zweefvliegweer zal bieden, kunnen we slechts hopen.

Zoals voorzien werd het AIP-supplement i.v.m. versoepeling van de hoogtebeperkingen ongewijzigd verlengd tot 31 oktober 1995. Momenteel zijn er zeer positieve contacten met de Luchtmacht om de situatie in de week te verbeteren. Afwachten dus!

Onze vriend Ary Ceelen slaagde er door omstandigheden niet in tijdig zijn kopie klaar te sto-

men. Met de documentatie die hij opstuurde, stelde ik dan maar zelf zijn rubriek ZweefvliegvARYa samen. Voor onvolkomenheden qua vorm en inhoud weten jullie dus op welke pianist er geschoten moet worden.

Mijn oproep tot medewerking voor het vervolledigen van de Ligablad-verzameling werd reeds ten dele beantwoord. Dank aan de milde schenker! Ik zoek nog steeds originelen van de nummers 9 t/m 14, 25 en eventueel het spooknummer 16.

Verder aan allen nog vele mooie vluchten.

Stéphane

LIGANIEUWS

ALGEMENE VERGADERING EN RAAD VAN BEHEER

De jaarlijkse algemene statutaire vergadering had plaats op 9 maart te Deurne. Alle clubs waren aanwezig. Het werkingsverslag van de secretaris werd door de voorzitter nader toegelicht. Vervolgens werd het financieel verslag voorgesteld alsook het rapport van de rekening-commissaris. Hier mag gesteld worden dat onze vereniging "gezond" is. Het boekjaar 1994 werd afgesloten met een klein batig saldo (3.384,- F) en een balanstotaal van 1.542.446,-F. De vergadering keurde de beide verslagen unaniem goed en aan de beheerders en rekening-commissaris werd ontheffing verleend. De heren Peter Kneuts (D.A.C.), Xavier Declerck (Z.A.C.) en Patrick Decloedt (Z.K.B.) werden als beheerder aangesteld en zullen de lopende mandaten voleindigen. De heer Rudy Van

Eysendeyk werd opnieuw aangesteld als rekening-commissaris voor het werkingsjaar 1995. De volledige verslagen liggen ter inzage in de clubs.

Afscheid van Luc Braet

Aansluitend op de algemene vergadering kwam de Raad van Beheer samen. De voorzitter hield eraan om Luc Braet - die vorig jaar zijn ontslagname had aangekondigd als beheerder/bestuurslid - te bedanken voor zijn jarenlange inzet. Michel Aerts stipte hierbij aan dat Luc één van de stichters van onze vereniging was, en dat hij zich altijd heeft laten opmerken door zijn steeds correcte houding en grondige dossierkennis zowel binnen de LVZC als op nationaal vlak.

Tijdens deze vergadering werden nog de volgende onderwerpen besproken:
- de samenstelling van het Dagelijks Bestuur,

OVERZICHT 1994

V. Z. W.

LIGA VAN VLAAMSE ZNEEFVLEGGELUBS

Club	Aantal leden		Aantal starts		Totaal	Aantal uren vrije vlucht	Aantal km overland	Aantal uren motor zweven	Aantal sleep uren	Overzicht materiaal		Zneefvliegtuigen met 1 Pr.		Zneefvliegtuigen S.L.		Motor zwever Cl.
	Def. Vleg.	Verg.	Sleep	Lier						Slip-vlgt.	Lier	Club DS	Prive DS	S	S	
A.C.B.	42	38	80	2 164	2 164	1 186	1 700	150	252	2	2	3	5	1	9	1
A.C.K.	53	82	135	1 394	4 576	3 314	100 000		192	1	1	5	7	1	18	2
ALB.	29	44	73	1 695	20	1 715	12 420		190	2	4	8	3	15		1
A.Z.M.	28	35	63	1 025	1 025	813	6 000		120	1	3	4	1	8	16	
D.A.C.	45	44	89	1 657	1 657	1 427	18 600	265	183	2	3	6	1	4	14	1
G.A.C.	1	4	5	43	43	17					2	3	5			
K.A.C.	67	63	130	2 747	2 951	2 564	33 256	121	402	2	4	5	1	26	36	3
K.F.C.	35	61	96	2 294	2 294	1 700	6 000		268	2	4	6	5	15	30	
L.U.A.C.	9	15	24	628	168	796	4 010				1	3	2	6		
L.V.	32	61	93	1 537	1 537	1 588	9 500	15	180	2	3	4	2	16	25	2
V.Z.P.	22	30	52	819	6 825	486	3 388	70	118	1	2	3	4	3	11	21
Z.A.C.	28	30	58	1 256	1 256	1 042			150	1	2	5	10	17		
Z.K.B.	16	8	24	710	710	131					1	5	1	7		
K.V.D.W.	27	28	55	1 932	1 932	930	2 000		233	2	2	3	2	9	16	
TOTAAL	434	543	977	19 148	4 313	17 223	197 174	621	2 288	18	4	44	64	16	124	248
											108			140		

DETAIL ACTIVITEITSCIJFERS 1994

	Binnenland		Totaal	TOTAAL		
	Week	WK-end		Buitenland		
Starts	3 205	14 854	18 059	1 089	19 148	
Lier	1 580	2 539	4 119	194	4 313	
Totaal	4 785	17 393	22 178	1 283	23 461	
Uren	Vrije vlucht	2 750	12 104	14 854	2 369	17 223
Sleepvlucht	383	1 905	2 288			
Motorzweven	618	618	1 236	3	621	
Kin overland	44 364	97 523	141 887	55 287	197 174	

DETAIL MATERIAAL - ZNEEFVLEGGELUBS

DS	Club		Prive	
	Hout/metaal	Kunststof	Hout/metaal	Kunststof
DS	29	15	13	3
S	35	29	43	81
Turbo				3
S.L.				7
TOTAAL	64	44	56	84
		108		140

het aantrekken van personen die bepaalde taken op zich willen nemen in de zeer nabije toekomst;

- het gebruik / beheer van de toestellen (Cirrus en LS3a) en eventuele vervanging;
- de aanstelling door de KBAC van Luc Beerts als coördinator inzake luchtruimproblematiek;
- de aanstelling van Stéphane Vander Veken als verantwoordelijke uitgever van het Ligablad;
- diverse mededelingen i.v.m. de Vlaamse Sportfederatie, de KBAC, de EGU, de nieuwe RLW-meteoberichten.

RLW-METEOBERICHTEN

Naar aanleiding van contacten tussen Tony Van Eeckhout (ZAC) en de meteo-directie van de RLW, is er een positieve samenwerking ontstaan. Vanaf dit voorjaar stelt de RLW specifieke zweefvliegbulletins op, die dan door de clubs telefonisch kunnen worden opgevraagd. Later wordt een fax-server systeem voorzien. Onze medewerking wordt gevraagd om de nodige feed-back te geven. In het najaar volgt dan een evaluatie van dit test-seizoen. De clubsecretariaten ontvingen de nodige instructies.

IGC/EGU-MEETINGS

Op 17 en 18 maart kwam de FAI-International Gliding Commission samen te Parijs. Michel Aerts en Patrick Stouffs namen voor België hieraan deel. Aansluitend had op 19 maart het jaarlijkse congres plaats van de European Gliding Union, waaraan Michel Aerts en Patrick Pauwels deelnamen. Meer details over deze bijeenkomsten vindt u elders in dit blad.

ENKELE CIJFERGEGEVENS OVER 1994

Zoals reeds werd vermeld, telde onze organisatie een record aantal leden, nl. 977 (+16 t.o.v. 1993). Ofschoon iedereen over een minder

goed vliegseizoen sprak, werd toch ook een record aantal starts gemaakt: 23.461. Het aantal uren vrije vlucht bedroeg 17.223 en er werden bijna 200.000 km overland afgelegd. 5,47% van de starts, 13,75% van de uren en 28% van de overland-km worden in het buitenland gemaakt. Ook het aantal toestellen, voornamelijk privé, blijft langzaam stijgen. Meer cijfers vind je in de bijgevoegde tabellen.

TECHNISCHE CONTROLE

Ook dit jaar is de binnen onze clubs georganiseerde controle vlot verlopen. Thans doen we een beroep om de nog enkele achtergebleven documenten snel op het secretariaat binnen te brengen.

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT

- Theorie van het zweefvliegen
1.050,- BEF af secretariaat
1.200,- BEF toegezonden
- Praktijk van het zweefvliegen
780,- BEF af secretariaat
920,- BEF toegezonden
- Individueel vliegboekje
80,- BEF af secretariaat
100,- BEF toegezonden
- Checklist (eenvoudig/uitgebreid)
25,- BEF af secretariaat
50,- BEF toegezonden
- LVZC-sticker
25,- BEF af secretariaat
50,- BEF toegezonden
- Zilveren FAI-sticker
30,- BEF af secretariaat
50,- BEF toegezonden

Voor promotiedoeleinden zijn er gratis folders beschikbaar "Zo word je zweefvlieger" en kan men eveneens enkele videofilms (VHS) uitleenen - af te spreken met het secretariaat.

Patrick Pauwels

IGC-MEETING TE PARIJS OP 17 EN 18 MAART 1995

Op deze algemene vergadering werd België vertegenwoordigd door Patrick Stouffs, afgevaardigde, en Michel Aerts, plaatsvervanger. Hier volgen enkele samengevatte uittreksels uit de notulen.



SANCTION FEES

De FAI General Conference bevestigde dat alle sportcommissies verplicht zijn zgn. Sanction Fees (homologatierechten) te heffen voor alle belangrijke sportmanifestaties. De IGC besloot tot volgende heffingen (in Zwitserse frank) per competitie:

<i>Wereldkampioenschappen:</i>	5.000
<i>Europese FAI Kampioenschappen:</i>	4.000
<i>Europese Clubklasse Kampioenschappen:</i>	3.000
<i>Europese Dameskampioenschappen:</i>	3.000
<i>Wereld Luchtvaartspelen:</i>	10.000
<i>Barron Hilton Cup:</i>	2.000



SPORTCODE

Er werden wijzigingen aan de Sportcode besproken, waarvan een aantal i.v.m. de GPS-procedures. Belangrijk is ook dat, ten gevolge van de goedkeuring van circuits rond niet vooraf bepaalde keerpunten, een nieuwe recordcategorie werd ingevoerd: de "Vrije Heen en Terug". Waarschijnlijk zullen andere categorieën volgen.

MOTORZWEVERS

Ter gelegenheid van de Duitse Motorzweefkampioenschappen te Paderborn van 3 tot 17 juni 1995, worden de twee toegepaste regelsystemen vergeleken: de Open- en Renklassen vliegen onder de klassieke regels, die penaliteiten opleggen voor motorgebruik, terwijl de nieuwe 18-m klasse een "zuiver zweefvliegereglement" met "photo-vache" hanteert. Dit systeem zou een gemakkelijker integratie van motorzwevers in zweefvliegwedstrijden mogelijk maken, zonder te verzaken aan de voordelen van veiligheid en energiebesparing die typisch zijn voor klapmotorzwevers.



LUCHTRUIM EN REGLEMENTERING

De EGU heeft feitelijk de taak van deze subcommissie overgenomen. Een kort verslag staat elders in dit blad.



WERELD LUCHTVAARTSPELEN

Er waren twee kandidaten voor de derde poging om deze "World Air Games" te organiseren: Zuid-Afrika en Turkije. De Zuidafrikaanse Aëroclub besloot echter zijn bod in te trekken. De Turkish Air Association is een rijke organisatie, met veel vast tewerkgesteld personeel (70 man op het Nationaal Zweefvliegcentrum İnönü alleen), een goede infrastructuur en veel enthousiaste zweefvliegverantwoordelijken. Het weer lijkt in september (de voorziene periode) vrij gunstig voor het zweefvliegen in de voorgestelde wedstrijdzone.

EGU-CONGRES TE PARIJS

OP 19 MAART 1995

Op de algemene vergadering van de European Gliding Union waren Michel Aerts als vertegenwoordiger voor België en Patrick Pauwels als schatbewaarder aanwezig. Laatstgenoemde werd met eenparigheid van stemmen in zijn functie herkozen.

De voorzitter Francois Van Haaff berichtte over de goede samenwerking met Europe Airsports, de veel stroevare met de International AOPA, en de contacten met de JAA.

Een eerste knelpunt is het toekomstige lot van toermotorzwevers (Motorfalke, Dimona e.d.), die dreigen door een Europese regelgeving definitief als motorvliegtuigen beschouwd te worden. De EGU en vele nationale zweefvlieginstanties onderhandelen met de JAA om alsnog deze vaak als opleidingstoestel gebruikte machines voor zweefvliegers toegankelijk te houden (ten minste in de landen waar dat nu ook zo is!).

Een belangrijke doorbraak werd bereikt door de CAA (Britse luchtvaartoverheid) voor ons standpunt te winnen. De CAA zal dan ook bij de volgende vergadering van het JAR-FCL-comité voorstellen om de toermotorzwever uit de mo-

torvliegtuig-categorie te lichten.

Ook op het gebied van de luchtarbeid is er een heet hangijzer om aan te vatten: de huidige ontwerpen beschouwen namelijk elke vorm van vlieg instructie als luchtarbeid, waarvoor een vergunning van beroepspiloot vereist is.

Een ander belangrijk punt is het probleem van radiofrequenties: er wordt immers gepland om de frequentiescheiding van 25 kHz terug te brengen naar 8,333 kHz, waardoor drie maal meer frequenties zouden ter beschikking staan, maar waardoor alle 720- en 760-kanaals installaties op vrij korte termijn zouden moeten vervangen worden.

Wat de vergunningen betreft, heeft de JAA nog niet beslist of de zweefvliegvergunningen Europees eengemaakt zullen worden, of eenvoudig wederzijds erkend (zoals nu reeds het geval is). De EGU verkiest de wederzijdse erkenning, omdat gelijkvormigheid in de meeste landen waarschijnlijk zou uitdraaien op een verzwaaring van de voorwaarden tot uitreiking.

Het volgende EGU-congres zal plaatsvinden op 17 maart 1996 te Parijs, aansluitend op de IGC-meeting (14 tot 16 maart 1996).

AANHANGWAGENS

LENGTEONTHEFFINGEN

Zoals velen onder ons wel weten, is er voor vervoer over de weg een lengteonthefping nodig wanneer de startklare aanhangwagen in bela-

den toestand de acht meter overschrijdt. Ziehier een overzicht van de meest voorkomende gevallen. Opgelet! Lengte aanhangwagen = afstand van koppelhaak tot het uiterste punt achteraan in beladen toestand.

1. Voor een aanhangwagen die in beladen toestand de acht meter niet overschrijdt en minder dan 500 kg weegt, is enkel de rijtaks te betalen.

2. Voor een aanhangwagen die in onbeladen toestand langer is dan acht meter, maar beladen minder dan 500 kg weegt, is de rijtaks te betalen en moet men de lengteonthefving A95 bezitten.

3. Voor een aanhangwagen die onbeladen langer is dan acht meter en een beladen gewicht heeft van meer dan 500 kg, zijn rijtaks, specifieke nummerplaat, technische keuring, PVG, lengteonthefving op PVG (aanvraagformulieren 78/0 en 78/2) + lengteonthefving A95 verplicht.

4. Voor een aanhangwagen die zowel onbeladen als beladen minder dan acht meter meet, maar beladen meer dan 500 kg weegt, zijn de rijtaks, het PVG, een specifieke nummerplaat en een technische keuring verplicht.

5. Voor een aanhangwagen die onbeladen minder dan acht meter lang is, maar beladen de acht meter en de 500 kg overschrijdt, zijn rijtaks, PVG, specifieke nummerplaat, keuring en lengteonthefving A95 verplicht.

Nadat wij jarenlang het vertrouwde formulier B ingevuld hebben voor het bekomen van de vergunning voor het vervoer van ondeelbare voorwerpen, en dit in toepassing van het artikel 48 van het verkeersreglement, heeft het ministerie van Verkeer het nodig geacht om dit document te vervangen door het zeer moeilijk in te vullen formulier A95, dat moet ingediend worden 1 maand voor het aanvangen van iedere rit.

Voor de zweefvliegerij is deze regeling onmogelijk op te volgen. Ik heb bij het ministerie van Verkeer een uitzonderlijke regeling kunnen

verkrijgen na enig onderhandelen:

1. alleen het formulier A95 mag worden gebruikt en eenvoudig ingevuld worden;

2. een vergunning wordt aangevraagd op naam van de **eigenaar van het trekkend voertuig**. Het is dan ook van dat voertuig dat de gegevens moeten ingevuld worden;

3. vergunningen zijn gratis, behoudens een fiscale zegel van 200 BEF per vergunning;

4. er mag in het week-end gereden worden;

5. de reisweg is gans België;

6. de duurtijd van de vergunning is 5 jaar;

7. het bord rood-wit gestreept dient altijd aangebracht te worden;

8. het bord "Uitzonderlijk vervoer" dient niet aangebracht te worden.

Het is van groot belang dat deze bijzondere regeling door de zweefvliegerij zorgvuldig opgevolgd wordt, daar dit de voorwaarde was tijdens de onderhandelingen met het ministerie en omdat onze geloofwaardigheid niet in het gedrang zou komen.

Het is dus noodzakelijk dat iedereen die over een trekhaak beschikt ook in het bezit zou zijn van zo'n vergunning. Formulieren A95 kunnen het best per club aangevraagd worden bij het

Ministerie van Verkeer
Directie Uitzonderlijk Vervoer
Residence Palace Blok C
6de verdieping
Wetstraat 155
1040 Brussel

Met alle vragen hierover kan u altijd met mij contact opnemen:

Marnix Van Yper (VZP)
(09)228 97 04

AANHANGWAGENS EN HET RIJBEWIJS

Met de komst van alsmaar zwaardere zweefvliegtuigen wordt het gewicht van de aanhangwagen en bijhorend trekkend voertuig ook steeds groter, zodat het tijd is om de categorie van het vereiste rijbewijs eens nader te bekijken. In België zijn er drie soorten rijbewijs in omloop:

1. het klassieke Belgische rijbewijs;
2. het Belgische rijbewijs naar het model van de Europese gemeenschap;
3. het internationale rijbewijs.

De meesten van ons bezitten nog het rijbewijs 1 van de categorie B. Daarmee kan men een aanhangwagen trekken tot een Maximaal Toegelaten Massa (MTM) van 750 kg. De bestuurde vertrekklare combinatie (trekkend voertuig + aanhangwagen) mag echter de 3.500 kg MTM niet overschrijden. Voorbeeld:

	Gewicht	MTM
Trekkend voertuig	1.400 kg	3.000 kg
Aanhangwagen (leeg)	500 kg	1.000 kg
Totaal	1.900 kg	4.000 kg

Voor het besturen van deze combinatie is een rijbewijs B onvoldoende, men heeft hiervoor een C-E nodig. Het is de MTM die bepaalt welk rijbewijs nodig is! Nog enkele voorbeelden:

MTM trekkend voertuig	2.750 kg
MTM aanhangwagen	750 kg
Totaal	3.500 kg
Rijbewijs B voldoende.	

MTM trekkend voertuig	2.500 kg
MTM aanhangwagen	1.000 kg
Totaal	3.500 kg
Rijbewijs B-E nodig.	

Het klassieke rijbewijs kan men bij de politiediensten van de gemeente omruilen voor een

rijbewijs naar Europees model, en dit voor een paar honderd frank. Dit biedt het voordeel dat men normaal een gratis uitbreiding krijgt naar de E-categorie, en dit lost veel problemen op. Het is echter ook zo dat men met dit rijbewijs categorie B iets meer speling krijgt wat betreft de MTM van de aanhangwagen, voor zover de sleep onder de MTM 3.500 kg blijft en de MTM van de aanhangwagen de lege massa van het trekkend voertuig niet overschrijdt. Voorbeelden:

MTM trekkend voertuig	2.500 kg
MTM aanhangwagen	1.000 kg
Totaal	3.500 kg

Leeggewicht trekkend voertuig	1.000 kg
MTM aanhangwagen	1.000 kg
Totaal	2.000 kg

Rijbewijs B voldoende

MTM trekkend voertuig	2.500 kg
MTM aanhangwagen	1.000 kg
Totaal	3.500 kg

Leeggewicht trekkend voertuig	900 kg
MTM aanhangwagen	1.000 kg
Totaal	1.900 kg

Rijbewijs B-E noodzakelijk

Het besturen van een voertuig zonder in het bezit te zijn van de noodzakelijke categorie rijbewijs is een zware overtreding die ook kan leiden tot de tijdelijke inbeslagname van wagen met aanhangwagen. Ook de verzekeringsmaatschappijen zullen bij een ongeval de schade op u verhalen. Dus: met z'n allen om een nieuw rijbewijs.

Voor vragen hierover kan u steeds terecht bij de Politie of Rijkswacht, of u kan met mij contact opnemen:

Marnix Van Yper (VZP)
(09)228 97 04

ZWEEFVLIEGVARYA

AERO, de internationale tentoonstelling voor de Algemene Luchtvaart te Friedrichshafen, werd opnieuw een groot succes. Niet minder dan 45.000 toeschouwers, waarvan meer dan 90 % zelf piloten waren of een buitengewone interesse vertoonden voor het vliegen, werden geteld op de vier dagen durende handelsbeurs.

Er waren 368 exposanten uit 21 landen. Het aanbod omvatte zaken- en privé-vliegtuigen, zweefvliegtuigen, ULV's, maar ook een ruime keuze aan uitrusting en toebehoren. De voorstelling van de Zeppelin Neuer Technologie trok de aandacht van het publiek en van de pers. Twee jaar voor de geplande eerste vlucht konden de gondel, de motoren en diverse componenten aanschouwen.

AERO '95 werd opgeluisterd met een twee uur durende airshow. De volgende uitgave zal

plaatsvinden van 16 tot 20 april 1997.

Ter gelegenheid van de 22ste Coupe Icare vindt ook het 13de Festival International du Film du Vol Libre plaats te Saint Hilaire du Touvet (Isère, Frankrijk), van donderdag 14 tot zondag 17 september 1995. Het festival staat open voor alle films over zeilvliegen, zweefscherm, ULV, vrije val, warme lucht- of gasballon, zweefvliegen, vliegeren enz.

Zowel 35 mm als videofilms zijn toegelaten. De uiterste datum voor inschrijvingen is 15 juli, de films dienen voor 31 augustus ter plaatse te zijn. Voor inlichtingen of inschrijving kan men terecht bij het Festival International du Film du Vol Libre, Office du Tourisme, F-38660 Saint Hilaire du Touvet, Frankrijk. Tel. 00 33 76 08 33 99, fax 00 33 76 97 20 56.

ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

ROTAX

De motorconstructeur Rotax heeft besloten in de toekomst geen tweetakt-motoren voor klapmotorzwevers meer te bouwen. Wisselstukken blijven wel beschikbaar voor bestaande motoren. De zweefvliegconstructeurs kunnen nog een tijdje verder met hun stocks en lopende bestellingen, maar moeten toch dringend uitkijken naar alternatieven. Voor lichte eenzitters zijn er verschillende mogelijkheden, maar voor de tweezitters en open-klassers is er in de 60-pk klasse slechts de Norton-Midwest rotatiemotor (systeem Wankel).

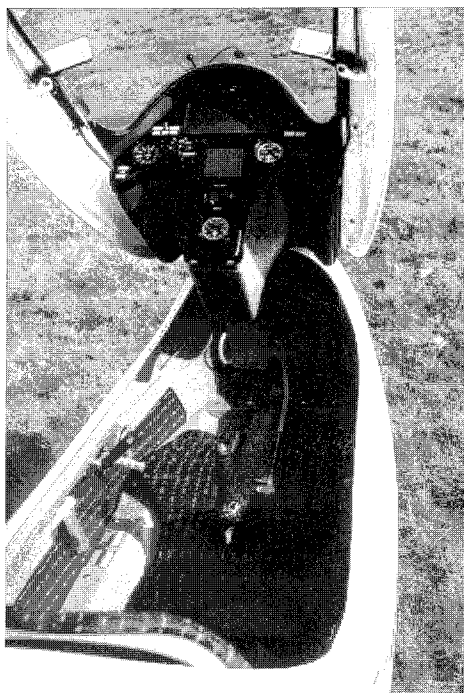
ROLLADEN-SCHNEIDER

De nieuwe LS9 wordt bijzonder hard getroffen door de beslissing van Rotax: nog tijdens de proefperiode moet er nu uitgekeken worden naar een alternatief voor de Rotax 535.

Positief is wel de sterke interesse voor de zuivere zweefvliegversie, omwille van de ruime cockpit!

De goede wedstrijdresultaten van de LS8 hebben hun positieve uitslag op het orderboek niet gemist: de wachttijd is reeds gestegen tot anderhalf jaar.

SCHLEICHER



De ruime cockpit van de ASW 27 (foto P.F. Selinger).

Het ASW 27-prototype maakte op 3 april 1995 zijn eerste vlucht. Deze zuivere renklasser (geen opsteektippen voorzien) beantwoordt aan de laatste ontdekkingen qua aërodynamica. Het tipprofiel werd bijzonder aangepast aan de in serie voorziene winglets. Het gedifferentieerde welvingsklep/rolroermechanisme is analoog aan het systeem van de ASW 20, zodat trage en steile aanvluichten met totale controle rond de langsas mogelijk zijn. Ook de drietraps remkleppen dragen daartoe bij. Voorziena beste glijhoek: 1:48.

De romp is grotendeels van de ASW 24 overgenomen. Alleen het hoogteroer is nieuw. Om gewicht te sparen werd voor de eerste maal een

nieuw polyaethyleen-weefsel gebruikt. Zo blijft het leeggewicht bij 225 kg. Het grote 5-duims wiel is geveerd en uitgerust met een hydraulische schijfrem.

Een vleugel inclusief twee waterballastkamers weegt amper 58 kg. Met een vleugeloppervlak van slechts 9 m² en 2 x 75 kg waterballast in de vleugels + 35 kg in de optionele romptank kan men de vleugelbelasting aanpassen van 35 kg/m² tot 55,6 kg/m². Prijs: rond de 93.000 DEM.

Voor de ASW 26 E motorzwever is er nu een stuurbaar staartwiel in optie beschikbaar, dat ook achteraf kan ingebouwd worden in bestaande toestellen. Opschroefbare tipwielrijen zijn eveneens verkrijgbaar, zodat de ASH 26 E ook zonder tiploper kan taxiën en starten.

SCHEMPP-HIRTH

Op 30 maart 1995 maakte de 18-meter versie van de Ventus 2 een eerste testvlucht. Hiermee is de nieuwe reeks compleet. De Ventus 2c heeft niet alleen een nieuwe, vierdelige vleugel, maar ook een ruimere romp, voorzien voor motorinbouw. Het prototype is trouwens een turboversie, de zelfstarter is voor later dit jaar gepland.



De nieuwe VENTUS 2c 18 meter (foto P.F. Selinger).

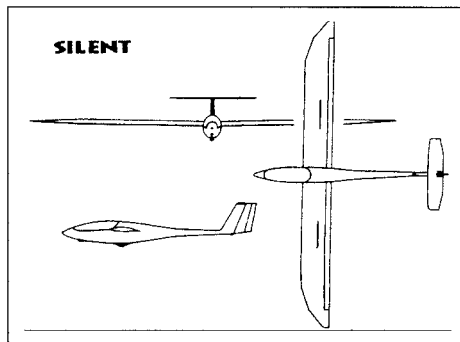
Het bijzondere aan dit toestel is de vleugelverdeling vrij dicht bij de romp, zodat met andere

uiteinden ook een optimale 15-meter vleugel ontstaat. Een nadeel van dit systeem is de hogere prijs t.o.v. de klassieke kortere opsteektips. Voor de rasechte renklasse-wedstrijdvlieger zullen de a- en b-versies trouwens voordeelen blijven bieden door hun ongedeelde vleugel (geen verstoring van het profiel bij de overgang binnen-/buitenvleugel) en hun slankere romp.

WOLF HIRTH

Deze firma heeft een ombouwprogramma ontwikkeld, waardoor een Duo-Discus kan aangepast worden voor het vliegen zonder voetenstuur door paraplegisch gehandicapten. Een hefboom aan de linkerzijde bedient het richtingsroer, de remkleppen bezitten 5 vergrendelingsposities. Natuurlijk blijft het voetenstuur behouden voor niet-gehandicapte vliegers.

Na de Twin Astir en de ASK 21 is de Duo Discus dus de derde tweezitter voor minder-validen. In verschillende landen werden er reeds een aantal zweefvliegbrevetten behaald door "piloten zonder benen".



SILENT

Het Wereldklasse-programma heeft blijkbaar een nieuw marktsegment doen ontstaan. Uit Italië komt weer een nieuwe mini-zwever: de "Silent", een éénzitter met 12 m spanwijdte, 100 kg leeggewicht en flapperons over de ganse spanwijdte. Deze hebben naast een neutrale enkel een negatieve stand (-6°) voor de snelvlucht. Overtreksnelheid 52 km/h, Vne 200 km/h, minimum daalsnelheid 0,60 m/s bij 65 km/h. Opmerkelijk is de bijna rechthoekige vleugel, met een uitgesproken dubbele knik in de aanvalsboord vlakbij de tip.

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGEN IN VLAANDEREN (deel 11)

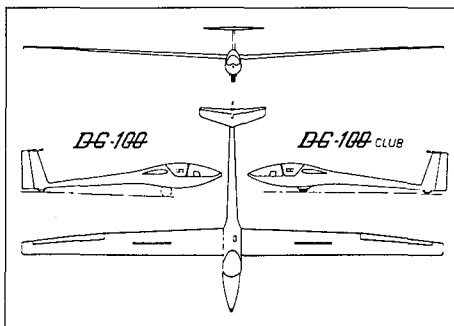
Op "algemeen" verzoek (vanwege de hoofdredacteur!) wordt de reeks die we drie nummers geleden voorlopig hebben afgerond, hervat met de bespreking van enkele toestellen die eveneens bij velen van ons geen onbekenden zijn. Misschien zullen de volgende artikelen hun toch nieuwe gegevens bezorgen en tevens de

vergelijking met de vroeger behandelde toestellen mogelijk maken.

We beginnen met de machines die door de firma Glaser-Dirks werden (en nog worden) gebouwd, en die als typering steeds de letters DG plus een honderdtal dragen, dus de DG-100,

DG-200, DG-300, en de klapmotorzwever DG-400.

De in 1973 ontstane onderneming Glaser-Dirks bouwde het prototype van de DG-100 in de garage van de firma Glaser, maar in 1974 begon de serieproductie in een nieuwe fabricagehal.



De DG-100 is een toestel van de standaardklasse, qua uiterlijk gekenmerkt door een relatief lange romp en een tweedelige cockpitkap, die tot vóór de voeten van de piloot reikt (cf. de Kestrel) en waarvan het achterste deel afneembaar is of naar omhoog scharniert (naargelang van de versie). De instrumentenconsole zit bevestigd met twee snelkoppelingen, zodat hij gemakkelijk kan worden uitgenomen.

Het intrekbare onderstel heeft een groot 5-duimswiel. Door de lengte van de romp en de vorm van de staartroeren is het toestel zeer stabiel in de vlucht, ook bij het spiraleren, ondanks het pendelhoogteroer (dat van een Flettner-trim over heel de spanwijdte is voorzien). De DG-100 G heeft een gedempt hoogteroer, zoals het later in de DG-200 werd overgenomen. De stuurknuppel heeft een dempende parallellogramsturing.

De vleugelbelasting van de 11 m² grote vleugel kan met 100 liter ballast van 28,2 tot 38 kg/m²

worden verhoogd. Hij is uitgerust met aluminium Schempp-Hirth-remkleppen op de bovenzijde. Deze zijn bijzonder efficiënt, wat bij buitenlandingen uiteraard zeer welkom is.

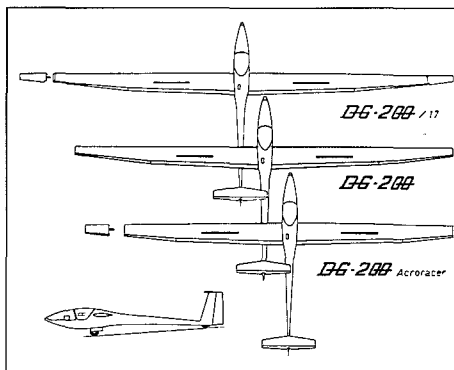
Van 1974 tot medio 1978 werden bij Glaser-Dirks 105 toestellen gebouwd, en tot 1987 kwamen er bij ELAN in ex-Joegoslavië 221 exemplaren van de band.

DG-200

Dit toestel behoort tot de renklasse, en ontstond in 1976 na de LS-3, de Mosquito, de Mini-Nimbus, de Pik-20 D en de ASW 20. Afgezien van het laatstgenoemde toestel, dat we reeds bespraken, zullen de andere ook nog aan bod komen in deze reeks.

De ontwikkeling van de DG-200 heeft vrij veel tijd gevegd, hoewel het concept als dusdanig reeds lang vast lag. Maar de vele voorbereidende werken hebben een zeer degelijk produkt opgeleverd. De DG-200 was met een leeggewicht van 245 kg lange tijd het lichtste renklassetoestel, na de PIK-20 D met koolstoflijger.

De romp en de staartvlakken stammen van de DG-100 en de cockpit is zelfs nog iets langer.



De vleugel heeft een dubbeltrapeziumvorm waarvan de oppervlakte tot 10,2 m² is verminderd. Opvallend is de goede werking van de rolroeren, gekoppeld met de welvingskleppen (flapperons), zelfs bij landingsconfiguratie van de welvingskleppen en bij lage snelheid.

Het Wortmann-profiel FX67-K-170 heeft over heel de spanwijdte dezelfde procentuele dikte. Door waterballast (110 liter) kan de vleugelbelasting van 31 tot 45 kg/m² gemoduleerd worden. Het staartvlak heeft minder pijlstand dan dat van de DG-100 en is gedempt.

Van 1977 tot 1984 werden in totaal 387 stuks gebouwd. Vanaf 1979 was een DG-200 met opsteektippen tot 17 m spanwijdte verkrijgbaar, waaruit later de DG-200/17C met volledig van koolstofvezel vervaardigde vleugels ontstond.

DG-300

Dit is een verdere ontwikkeling van de DG-100 als standaardklasser. Hij werd in 1983 voor het eerst gebouwd en tot 1991 waren er 387 stuks van verkocht. In vergelijking met de DG-100 is de romp 20 cm korter en de vleugeloppervlakte tot 10,27 m² verminderd. Nieuw is het weerstandsarme en voor insecten en regendruppels ongevoelige HQ-profiel met blaasturbulatoren. De vleugelvorm bestaat nu uit drie trapeziums en de bedieningsaansluitingen zijn automatisch.

De waterzakken kunnen tot 190 liter bevatten, waardoor het startgewicht tot 525 kg en de vleugelbelasting tot meer dan 50 kg/m² kunnen worden opgevoerd. Als eerste serietoestel kreeg de DG-300 ook een ballasttank in de staartvin mee, om de zwaartepuntsverplaatsing bij het gebruik van waterballast te compenseren. Er zijn ook DG-300's verkrijgbaar in een clubversie, zonder turbulatoren of watertanks

en met een vast onderstel.

Technische gegevens :

	DG-100	DG-200	DG-300
Spanwijdte	15 m	15 m	15 m
Vleugeloppervlak	11 m ²	10,2 m ²	10,27 m ²
Slankheid	20,45	22,5	21,91
V-stelling	3°	3°	3°
Pijling	-0,8°	0°	0°
Stabilo spanwijdte	2,30 m	2,24 m	2,3 m
Stabilo oppervlakte	1 m ²	0,95 m ²	1 m ²
Romplengte	7 m	7 m	6,80 m
Leeggewicht	235 kg	245 kg	245 kg
Belading romp	145 kg	110 kg	110 kg
Maximumgewicht	418 kg	450 kg	525 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	28,2-38	30-42	31-51,1
Maximumsnelheid (km/h)	260		250
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,59	0,56	0,59
bij (km/h)	74	72	72
Beste glijgetal	39,2	42	41
bij (km/h)	105	110	100

DG-400

Vanaf 1981 werd uit de DG-200/17C de DG-400 ontwikkeld, die een inklappende motor (twee-takt Rotax 505 met elektronische dubbele ontsteking en een vermogen van 43 pk) kreeg. De opsteektippen van 1 meter lengte hebben een omlaaggebogen boord met daarin een wieltje om, samen met het wendbare staartwiel, te manoeuvreren op de grond te vergemakkelijken.

Het leeggewicht bedraagt net iets meer dan 300 kg, waardoor de vleugelbelasting rond 36 kg/m² ligt. De stijgsnelheid haalt bijna 3 m/sec.

Er werden in totaal 277 exemplaren van dit toestel gebouwd. De DG-400 werd als klapmotorzwever opgevolgd door de DG-600M en nadien door de DG-800M, die we later onder de rubriek van de typische klapmotorzwevers zullen behandelen.

Peter Mullaert

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Vooreerst een Belgische productie: het *Belgian Civil Register 95/96* van de Aviation Society of Antwerp is de 6de editie van wat inmiddels uitgegroeid is tot een standaardwerk van de Belgische burgerluchtvaart.

Het boek bevat net zoals de voorgaande alle informatie omtrent de in België geregistreerde vliegtuigen, ballonnen, zwevers, ULV's, enz., kortom alles wat met een OO-registratie vliegt, opgeslagen is of tentoongesteld wordt. Daarnaast worden ook de buitenlands geregistreerde maar in België gebaseerde toestellen vermeld.

Geïnteresseerden kunnen deze uitgave verkrijgen door storting van 450 BEF (verzending en verpakking inclusief) op rekening ASLK 001-0599950-81 van de Aviation Society of Antwerp vzw, of ze komen afhalen in het ASA-lokaal op de Antwerpse luchthaven.



Saint-Auban, Zuid-Frankrijk, is voor velen het Mekka, de Tempel van het zweefvliegen. Elk jaar stromen uit het ganse land, maar ook uit heel Europa en de rest van de wereld, zweefvliegers naar dit kleine plaatsje om er de fantastische ervaring op te doen van zweefvliegen in de Zuidelijke Alpen onder de leiding van professionele instructeurs. Zowel het Nationaal Centrum als het Centre de Formation et de Haut Niveau staan aan de absolute wereldtop voor de vorming van zweefvliegers en zweefvlieg-instructeurs.

Het was dan ook meer dan tijd om even de geschiedenis van dit vliegveld te onderzoeken.

Bernard PIZANTI, sportleraar te Digne en instructeur op het CFHN, is sedert 1950 een actief zweefvlieger. Zijn boek *50 ans de Vol à Voile à Saint-Auban* is een kanjer van 348 blz. A4 op geglansd papier met talloze zwart-wit foto's (en enkele in kleur), repro's van administratieve documenten, kranteknipsels en zelfs cartoons.

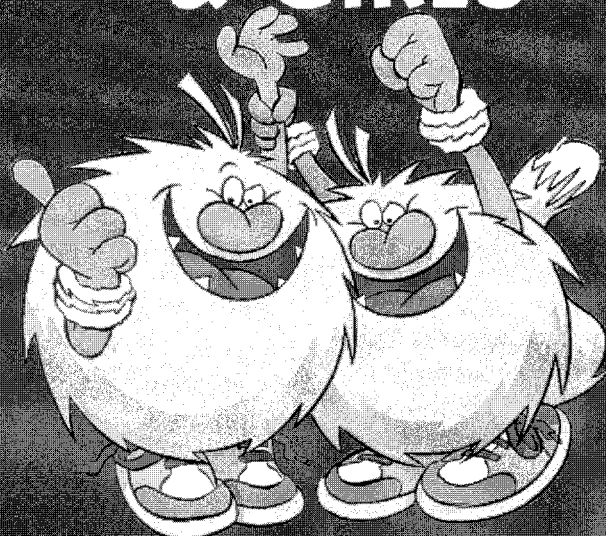
Het werk dekt de periode 1932-1984. De tekst is vrij beperkt gehouden, maar het boek bevat wel de jaarlijsten van de stagiairs, waaronder heel wat bekende namen uit de Belgische zweefvliegwereld. Jammer genoeg is het niet zo eenvoudig bij ons te verkrijgen. Misschien kan men het nog bestellen via Aviasport (Aviasport Diffusion, 59, av. Aristide Briand, F-93190 Livry-Gargan, Frankrijk, tel. 00 33 143 02 10 64, fax 00 33 143 01 83 11); of men kan het bij een bezoek ter plaatse kopen.



Wat *Aviasport* en *Vol à Voile Magazine* betreft, beide hebben een moeilijke periode achter de rug. Financiële problemen brachten hun gemeenschappelijke uitgever op de rand van het failliet. Een paar nummers konden niet verschijnen, maar de situatie lijkt nu weer onder controle, en met een nieuw directieteam zitten deze tijdschriften opnieuw in de lift. Er is nog wel een zekere vertraging merkbaar in de leveringen, en het aandeel van het zweefvliegen in Aviasport is duidelijk geslonken.

Stéphane Vander Veken

SPORTKRIEBELS FAIR PLAY-BOYS & GIRLS



Hebben de Sportkriebels jou ook aan het sporten gekregen?

Samen met vrienden en vriendinnen al sportend uit de bol gaan: daar gaat niets boven.

Tot... er iemand de regels aan zijn sportschoen lapt. Dan is het snel uit met de pret. Daar wil Bloso nu wat aan doen.

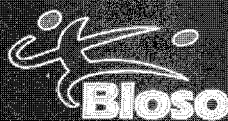
Dé sport is op een sportieve manier met anderen omgaan: je ploeg-

maats, je coach, je tegenstrevers, ja : zelfs de scheidsrechter.

Winnen is plezierig, maar alleen een faire overwinning bezorgt je die echte kick.

Wil je weten hoe je vuil spel voorgoed buitenspel zet?

Lees dan snel Bloso's Fair Play-Code.



BALADE DES PLANEURS ANCIENS

De vierde "Balade des Planeurs Anciens" gaat dit jaar door van zaterdag 29 juli tot en met zondag 6 augustus.

Als spin-off van de jaarlijkse bijeenkomst van de Vintage Gliding Club werd de voorbije jaren in Frankrijk een formule ontwikkeld die in haar huidige vorm duidelijk andere accenten legt.

Als basis neemt men enkele vliegvelden zo'n 50 km van elkaar verwijderd. Dit jaar vertrekt de "Balade" vanuit Wevelgem / Kortrijk en gaat dan in 4 etappes over Valenciennes, Arras en Amiens naar Abbeville. Tussen iedere etappe is er een "rustdag" voorzien, waardoor iedereen in staat is desgewenst de streek te verkennen. Mevrouw is hier niet veroordeeld om 14 dagen tussen Le Blanc camping en vliegveld te pendelen, afwisselend op zoek naar man en kinderen. Het aantal deelnemers wordt bewust laag gehouden zodat iedereen iedereen kan leren

kennen. De kleinschalige aanpak heeft anderzijds ook enige logistieke voordelen. Zo zien de bezochte clubs dit gebeuren niet als een extra bron van inkomen, waardoor veelal kan gevlogen worden aan clubcondities. Men is tevens afgestapt van het streven naar perfect geres taureerde toestellen ten gunste van een instelling van "eerst vliegen en dan boenen". Hierdoor kan zelfs een club-Ka7 of Rhönlerche deelnemen zonder scheef bekeken te worden.

Indien je dus beschikt over een zwever van meerderjarige leeftijd, je aan mevrouw beloofd hebt dat de familie dit jaar ook iets verdient, en je geen klacht indient wanneer je afgedroogd wordt door een Emouchet, dan kan je het inschrijvingsformulier bekomen bij Achille Servranckx, Marius Duchéstraat 18, 1800 Vilvoorde, tel. (02) 251 40 22.

Eddy Terras

UIT DE OUDE DOOS

In de beginjaren 1970 kwam er in de ondertussen ter ziele gegane A.C.A. (voor de nieuwelingen in het zweefvliegen: Aëro Club Aalst) sectie zweefvliegen een gloednieuwe tweezitter Blanik L-13. Omer, of voor de ingewijden "de Struis", nam de nieuwe telg liefdevol in zijn armen, letterlijk en figuurlijk, en wij allen, zelfs met een passagiersvergunning, maar dubbelen om toch maar gelost te geraken op de OO-ZEF of de Heilige Blanik.

Een lid van de club die op een supergoed blaadje stond bij de "Struis", mocht met de

Heilige vliegen en zelfs passagiers meenemen. Deze piloot, die alleen op zondagvoormiddag vloog en dus geen buitenlanding riskeerde, heeft zeker een rol gespeeld in het verhaal.

Op een grijze zondag in het voorseizoen zaten we ons te vervelen in het clubhuis en te foeteren op "de Struis" en de Heilige Blanik die maar buiten ons bereik bleef. Stilaan bracht het kwelduiveltje een 4-tal zweefvliegers op het idee een buitenlanding te simuleren.

De aanhangwagen werd uitgehaald en aan mijn wagen vastgemaakt. Van in het clubhuis werd

angstvallig de lange baan naar het veld in het oog gehouden. En ja, rond 1 uur in de namiddag kwam “de Struis” met “Jef Pijp” aangereiden. Wij stormden naar buiten en kruisten vernoemden halfweg. Autovensters werden naar beneden gedraaid en verbaasd vroeg “de Struis” waar we naar toe gingen met de aanhangwagen. Ons antwoord, dat Von Simond buitengeland was met de Heilige Blanik in Erembodegem, deed hem alle kleuren van de regenboog krijgen, en hortend en stotend brulde hij: “Die gaat dubbels vliegen tot zijn knieën er van knikken!”

Als een kamikaze draaide Jef Pijp zijn Simcake en stooft als een Fangio richting Erembodegem met een gesticulerende “Struis” als passagier. Wij er achteraan met de aanhangwagen. Toevallig was het in Erembodegem kermis en wie-

lerwedstrijd. Wij met de aanhangwagen daar tussen. De politie die het verkeer regelde, probeerde ons om te leiden, maar we slaagden erin hen ook het verhaal op de mouw te spelen van een buitenlanding van een zweefvliegtuig dat niet te vinden was.

Ja, toen was het hek volledig van de dam, een gans dorp dat naar een denkbeeldig zweefvliegtuig zocht! En warempel, er kwamen meldingen door. Na alzo een ganse tijd rondgereden te hebben, bekenden we eindelijk schuld en hebben onze boete betaald met veel vocht, “bier” genaamd, in een taveerne nabij het voetbalveld. Waarom we deze taveerne gekozen hadden, vraag dat maar eens aan “de Struis”. In de vooravond waren we terug op de thuisbasis, na een namiddag die te vlug voorbij was.

Achille

SPORTAVIA SOARING CENTRE, TOCUMWAL

Makkelijk te vinden: met de trein of de wagen (of per fiets) naar Zaventem, het vliegtuig op, en je stapt uit aan de halte “Melbourne, Australië”. Vervolgens 300 km landinwaarts naar het noorden, tot aan de mooie Murray-rivier. Opgelet, nu wordt het iets moeilijker: eerst rechts, dan de tweede links en je zit in Tocumwal-city, een charmant stadje van ongeveer 1 500 inwoners, met golfterrein en casino.

Erg tof om er een paar dagen vakantie door te brengen, maar op zich niets speciaals, ware het niet dat onze Amerikaanse bondgenoten in 1942 op het idee kwamen om hier de grootste luchtmachtbasis voor zware bommenwerpers te vestigen, of minstens “de grootste uit het zuidelijke halfrond”. Eerst als laatste defensielijn tegen de

Japanners, vervolgens als trainingscentrum voor nieuwe piloten van B-24 Liberators.

Dit enorme complex staat nu volledig ter beschikking van het zweefvliegen. De accommodaties zijn werkelijk indrukwekkend. Toegegeven, ik zweef nog geen twee jaar en buiten de gereputeerde, zonet beruchte bar van de ZAC in Wevelgem ken ik geen enkele andere zweefvliegclub. Maar oordeel zelf: twee asfalt runways loodrecht op elkaar van 1,1 en 1,4 km (een derde is afgeschaft) met aan beide zijden over de gehele lengte 50 tot 100 m brede grasperken voor de zweevers.

320 dagen zon per jaar. Tijdens mijn verblijf hier, eind februari dus einde zomer, hadden we een wolkenbasis tussen de 5.000 en de 12.000

voet. De velden, sorry paddocks, zijn soms vele km groot. Bij mijn eerste en enige buitenlanding was vanop de grond de overzijde van het veld niet te zien. Het nadeel is wel dat je soms kilometers moet lopen om een telefoontoestel te vinden, en de afstanden zijn zo groot dat de club je met een sleeptoeistel komt ophalen. Dat de prijs hierbij snel oploopt is een enorme motivatie om het buitenland te vermijden.

Kamers met of zonder A/C, met of zonder TV, met of zonder badkamer, altijd zonder massage - een negatief puntje in de organisatie, dat wel - kosten tussen de 12 en de 54 A\$ per nacht, ontbijt (vanaf 7.30 tot 8.30 uur elke morgen) inbegrepen. Elke dag stipt om 8.30 uur briefing. Ingo Renner bespreekt er de kersvers doorgefaxte weerberichten en geeft een paar nuttige tips voor de dag.

Dan naar de zwevers. Gehoord, alleen of met een partner, per uur, per dag of per week. Nimbus 4D, Nimbus 3 (2x), Lak 12, Nimbus 2, DG-800, ASW24, ASW20, LS-6 (2x), Ventus C, Ventus B, Kestrel, LS-4 (4x), LS-3, Mosquito, Junior (2x), IS-29, Blanik (3x), Puchacz, IS-28... Ik vergeet er waarschijnlijk een paar. Baro, batterij, parachute, camera en task-sheet (indien gewenst) zijn ter beschikking, alsook een wasmachine, telefoon, fax, zwembad, camping...

Eerlijk is eerlijk, ik had nog beter weer verwacht. Mijn 3.000 m hoogtewinst heb ik slechts éénmaal en op het nippertje kunnen halen. Toen ik hier aankwam, was ik een kersverse Zilver C met 53 uren solo in België. Voor mijn 300 km en 500 km heb ik moeten zwoegen, en velen hebben het niet gehaald omdat in deze periode van het jaar de thermiek vaak laat ontstaat. Een beetje geluk is altijd meegenomen en ik vraag me af of mijn verhaal even positief had geklonken indien ik geen twee diamanten had behaald. Toen ik de rekening kreeg voor-

geschoteld, heb ik toch even moeten slikken. Voor twee weken verblijf en vliegen mag je zeker 100.000 BEF rekenen, en dan spreek ik nog niet over de reiskosten!

De begeleiders zijn hier werkelijk goed. Velen hebben er een paar keer 1.000 uur vliegen op zitten. Zonder de anderen onrecht te willen aandoen, een paar woordjes over één van hen, door sommigen "freak" genoemd: eenvoudig, bescheiden, niet erg spraakzaam, sympathiek. Hij heeft meer dan 24.000 uur in een zwever doorgebracht, heeft 16 maal officieel een 1.000 km gevlogen. Hij vindt instrumenten maar bijkomstig. Vele jaren geleden verbeterde hij een wereldrecord over 300 km zonder één enkel instrument aan boord van zijn Cirrus, zelfs geen kompas!

Mijn artikel zou wel erg lang worden indien ik alle verhaaltjes noteerde, die ik rond Ingo Renner gehoord heb. Op mijn tweede dag hier heb ik met hem een 300 km gevlogen op IS-28, en hoewel ik vaak niet begreep wat er gaande was, is het een leerrijke ervaring geweest. Hoe hij thermiek weet te vinden in een volledig blauwe lucht?

Vele Duitsers en Japanners, een paar Engelsen, Australiërs of Fransen, maar zelden Belgen bij Sportavia. Af en toe een Waal maar geen Vlaming ontmoet in het gastenboek (sorry als ik iemand over het hoofd gezien heb). Dat moet veranderen. Naar jullie pennen!

Voor informatie:
Sportavia Soaring Centre
P.O. Box 78, Tocumwal 2714
N.S.W Australië
Tel. 00 61 58 74 20 63
Fax 00 61 58 74 27 05

Christophe Vander Eecken

SLEEPLIEGTUIGEN

Gezien de steeds hogere kosten van de sleepstarts en de stijgende druk vanwege omwonenden i.v.m. lawaaihinder, wordt er overal ter wereld gezocht naar nieuwe oplossingen om deze startwijze opnieuw aantrekkelijk te maken.

Sedert enkele jaren wordt er heel wat geëxperimenteerd met sleepvluchten met toermotorzwevers. De eerste constructeur die zo'n toestel voor sleepvlucht liet goedkeuren, was de Oostenrijker Brditschka met zijn HB-21 en HB-23, tweezits motorzwevers met hoge vleugel en duwschroef. Hij zette zich ook in om in zijn land de administratie te overtuigen dat een dergelijke combinatie veilig was. In vele landen is slepen met motorzwevers immers

nadrukkelijk verboden!

Nochtans pleiten heel wat argumenten voor de motorzweversleep: dank zij een veel betere aërodynamica heeft een motorzwever veel minder motorvermogen nodig dan een klassieke sleper om een zweefvliegtuig met een zelfde stijgsnelheid op hoogte te brengen. Daarbij is een motorzwever beduidend stiller dan alle thans op de markt verkrijgbare motorvliegtuigen, zelfs indien deze met geluiddempende schroeven en uitlaten uitgerust zijn.

Ook in Frankrijk lopen er reeds lang proeven, meer bepaald bij Loravia, waar omgebouwde Motorfalkes SF-25 en SF-28 al een tijdje proef-

CAS 
Cor Air- Service

Watervlietseweg 1
4515 SC IJZENDIJKE (Nederland)
Tel.: 31-1176-1506 / 31-1150-12734
Fax.: 31-1176-1506 / 31-1150-95907

HET ADRES VOOR UW P.Z.L.-TOESTELLEN

S.Z.D. - 51-2 JUNIOR

Zonder instrumenten. DEM 39.170,-

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

Zonder instrumenten. DEM 40.990,-

S.Z.D. - 55-1

Zonder instrumenten. DEM 56.987,-

S.Z.D. -59 ACRO

Zonder instrumenten. DEM 43.250,-

S.Z.D. - 56 DIANA

Zonder instrumenten DEM 84.250,-

S.Z.D. - 50-3 PUCHACZ

Zonder instrumenten. DEM 59.980,-

HET ADRES VOOR UW SUPPORTS

GEGARANDEERD HET GOEDKOOPST

P.Z.L.-INSTRUMENTEN

WINTER Instrumenten/Barografen

DITTEL Boordradio's

BECKER Boordradio's/transponder

FILSER Boordradio's

FILSER ELECTRONIC

-LX-400 GPS - LX-500 GPS

-LX-4000 GPS/flightcomputer

-LX-4000E Boordcomputer

-LX-5000 GPS/flightcomputer

OPGAVE SLECHTS DEEL VAN HET ASSORTIMENT DOKUMENTATIE EN PRIJZEN OP AANVRAAG VERKRIJGBAAR

draaien. De definitieve certificering van de SFL-25R wordt nog dit jaar verwacht. Het gaat hier om een Motorfalke met een 83 pk sterke Limbachmotor en verstevigde rompstructuur. Tenslotte is ook de Oostenrijkse Super-Dimona als sleeptoestel goedgekeurd.

Vergelijkende proeven wijzen uit dat een motorzwever met minder dan 100 pk rotatietijden verwezenlijkt die vergelijkbaar zijn met die van een 180 pk motorsleper. Daarbij wordt er een gemiddeld verbruik genoteerd van 2 à 3 l autosuper per sleep. Het enige nadeel is de tragere acceleratie bij de start, vooral op een grasbaan. Bij toestellen met weinig effectieve rolroeren kan dit tot startproblemen leiden. Voor zware open klasse toestellen lijkt de motorzwever eveneens ongeschikt.

Maar een toermotorzwever is ook bijzonder aangepast voor de beginopleiding van zweefvliegers, en om clubleden tijdens de winterpauze toe te laten hun pilotage op peil te houden. Daarom is het zeer belangrijk dat, in het kader van de toekomstige gelijkschakeling van de Europese vergunningen, de toermotorzwever als zweefvliegtuig en niet als motorvliegtuig beschouwd wordt. De EGU zet zich dan ook bijzonder in om met de JAA in dit verband te onderhandelen. In België, waar zweefvliegers reeds lang geen motorzwevers meer mogen besturen, zou dit het motorzweven nieuwe impulsen geven.

Een hoopgevend teken is wel, dat de Duitse overheid eindelijk afstand doet van haar strakke afwijzing van de motorzweversleep: het Bondsministerie van Verkeer heeft om ecologische redenen besloten deze sleepmethode toe te laten. Waarschijnlijk speelde hier ook de Europese eenmaking een rol: op enkele Duitse vliegvelden waren er reeds een aantal Oostenrijks ingeschreven Super Dimona-slepers in gebruik! De homologatienormen moeten nu

nog vastgelegd worden. Waarschijnlijk wordt van de sleeppiloot een motorvergunning met sleeptaantekening vereist.

Walter Extra bewandelt een gans andere weg: deze bekende constructeur van kunstvlucht-motortoestellen rustte onlangs zijn persoonlijke Extra 300 uit met een sleephaak. Dit toestel, dat als één- of tweezitter geleverd wordt, weegt slechts 620 kg en beschikt over een 300 pk Lycoming. Dank zij een vierbladschroef en geluidsdemper is het daarenboven echt geluidsarm: slechts 63 dB(A). De glasvezel/koolstof/ staalbuisstructuur is berekend op ± 10 g en de motor is beveiligd tegen extreme temperatuurschommelingen.

Daarbij zijn de prestaties echt overweldigend: op het 900 m lange vliegveld van Dinslaken - Schwarze Heide bereikte een combinatie Extra 300 - LS6 een hoogte van 600 m boven het uiteinde van de baan! Een ASH25 werd op 1.000 m gebracht in 3 minuten, totale motortijd minder dan 5 minuten! En qua acceleratie is er hier uiteraard geen enkel probleem. Als pluspunt voor showpiloten kan de Extra tijdens de sleep ook nog een roll uitvoeren. Met een Swift in sleep kan dat een leuk nummertje worden.

De Extra heeft als sleper natuurlijk ook een paar nadelen: de optimale sleepsnelheid ligt bij 140 à 150 km/h. Trager kan ook, maar dan is het stijgvormogen beduidend slechter en compenseert de hoge minutenprijs niet. Een Extra 300 kost bij de aanschaf een slordige 320.000 DEM, en gezien de overige gebruikskosten komt een sleepminuut op minimum 10 DEM. Dit loont alleen bij optimaal gebruik. Een sleep op wedstrijdhogte (600 m) duurt dan ± 2 minuten. Extra wil zijn toestel bijkomend laten goedkeuren voor het slepen van zweefvliegtuigen tot 850 kg. Maar hij vindt wel dat het jammer zou zijn om het uitsluitend als sleper te gebruiken!

DE "LUFTSPORTJUGEND" VERHUIST

Na 40 jaar jeugdwerk te Hirzenhain is de Luftsportjugend, de jeugdbeweging binnen de Duitse Aëroclub, verhuisd naar het traditierijke vliegveld van Laucha, in Saksen-Anhalt.

Daar worden de gebouwen van de voormalige "Reichssegelflugschule" hersteld en heringericht. Lokalen voor bijeenkomsten, onderwijs en verblijf zijn voorzien. Zoals vroeger zullen, naast de permanente activiteiten van het centrum, een aantal internationale ontmoetingen voor de jeugd georganiseerd worden, met voornamelijk zweefvliegen op de agenda.

In 1995 worden zweefvlieg cursussen ingericht

tijdens de volgende periodes:

11.07 tot 27.07

31.07 tot 16.08

De prijs bedraagt 1 375 DEM voor jongeren tussen de 14 en de 27 jaar.

Informatie en inschrijvingen:

Luftsportjugend im DAeC

Geschäftsstelle

Rudolf-Braas-Strasse 20

D-63150 Heusenstamm

Duitsland

Tel. + 49 6104 6996-71/72

Fax + 49 6104 6996-11

WAALSE CLUBS

Onze Waalse tegenhanger Barbules publiceerde onlangs de lijst van de clubs aangesloten bij de F.C.F.V.V. Wie eens in het zuidelijke landsgedeelte wenst te vliegen, kan dus terecht op de volgende adressen:

AEROCUB DES ARDENNES (St. Hubert)

Paul SALMON

rue de Neufchâteau 58

6640 SIBRET

(061) 26 63 24

CERCLE EUROPEEN DE VOL A VOILE (Temploux)

Guy ROUSSEAU

rue des Coquelicots 67

7160 CHAPELLE/HERLAIMONT

(064) 44 51 65 / Bur. (02)234 71 71

AEROCUB EUPEN (St. Hubert)

Wolfgang OHN

Steinroth 32

4700 EUPEN

(087)55 32 81

AEROCUB ROYAL DE LA MEUSE (Temploux)

Jean-Louis DORMANT

rue Belle Vue 61

5020 FLAWINNE

(081)73 42 27

AEROCUB UNIVERSITAIRE DE LOUVAIN (St. Hubert)

Denis NOOTENS

Scavée de la Carrière 14

1300 LIMAL

CENTRE AERONAUTIQUE CAROLOREGIEN

(Froidchapelle)

Marius COHARD

av. de Vincennes 19

6110 MONTIGNY-LE-TILLEUL

(071) 51 79 72

CENTRE DE PERFORMANCE DU PLATEAU DES ARDENNES (Temploux)

Jean-Marie ETIENNE

av. du Grand-Chêne 15

6200 CHATELINEAU

GLIDING UNIVERSITIES OF BRUSSELS (St. Hubert)
Paul-Emile CASSART
rue Lavacherie 3
6870 VESQUEVILLE

LES FAUCHEURS DE MARGUERITES (St. Hubert)
Firmin HENRARD
rue de Porcheresse 11
5361 MOHIVILLE (HAMOIR)
(083) 61 21 94

ROYAL CLUB NATIONAL D'AVIATION (Temploux)
André LEMINEUR
rue Belle Vue 13
6250 PRESLES
(071) 38 41 70

ROYAL VERVIERS AVIATION (Theux-Verviers)
Michel NIZET
chaussée de Verviers 183
4910 THEUX
(087) 22 42 84

TOURNAI AIR CLUB (Maubray)
Gérard CORNEILLIE
rue Julien Bouchain 33
7600 PERUWELZ
(069) 77 02 77

Wie graag eens een andere club, een ander vliegveld wil leren kennen in Vlaanderen, vindt de adressen natuurlijk in het jaarlijkse Vademecum.

EEN VLEGVELD ALS NATUURRESERVAAT

Het August-Euler vliegveld te Darmstadt-Griesheim neemt in de zweefvlieggeschiedenis een belangrijke plaats in: daar werd de eerste school voor vliegtuigsleep ingericht door de Rhön-Rossitten vereniging, onder leiding van Peter Riedel. Daar is ook de befaamde Akaflieg Darmstadt gehuisvest.

Na WO II werd het een luchtmachtbasis. Onlangs besloten de militairen deze basis te verlaten. Zoals steeds werd het toekomstige gebruik een knelpunt: burgervliegveld, natuurgebied of bouwzone?

Griesheim ligt in het zandgebied tussen Rijn en Neckar. Binnen de omheining van de basis heeft zich op de zandbodem een bijzondere plantengroei ontwikkeld. Het Instituut voor Natuurbescherming van de Universiteit Dortmund heeft daar nu een studie aan gewijd.

Van de 213 gevonden plantsoorten staan er 12 op de rode lijst der bedreigde soorten; qua vogels is dat 14 op de 49. Ook de wilde bijen

staan op de beschermlijst van de Bondsregering. De onderzoekers van de Universiteit Dortmund stelden vast, dat een waardevol biotoop is ontstaan op het vliegveld, dank zij twee factoren: de omheining, die als schild diende, en het regelmatige maaien en snoeien van de overtollige plantengroei, waardoor zwakkere plantensoorten een kans kregen te overleven.

Sinds de militairen in 1993 de aftocht blezen, is een dergelijk onderhoud echter niet meer uitgevoerd, en de studie besluit tot de hoogdringendheid van maatregelen in dit verband. De specifieke soortenrijkdom van het gebied zou zeer snel kunnen afnemen indien niet ten minste maaiwerken werden uitgevoerd.

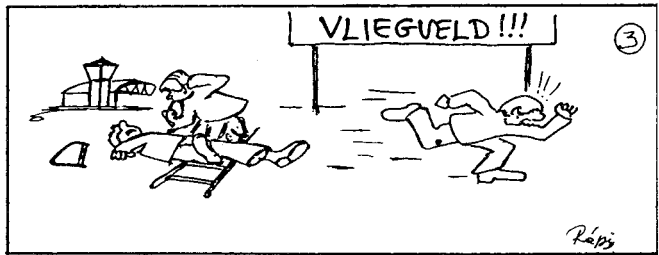
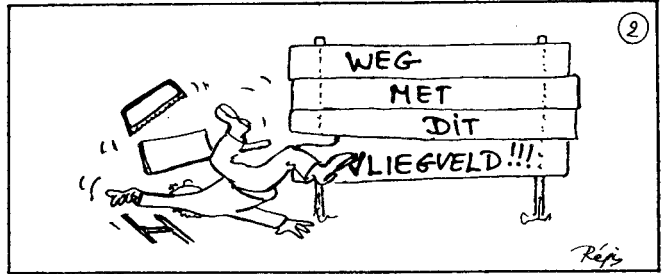
De onderzoekers besluiten eveneens dat geen enkele ecologische reden het hernemen van het vliegbedrijf op het August-Euler vliegveld in de weg staat. Een beperkt vliegbedrijf, gepaard met voorwaarden betreffende het onderhoud van de zone, wordt zelfs aanbevolen. Overwinning voor de vliegers?

Het Regeringspresidium Darmstadt heeft echter besloten tot voorlopige klassering als natuurbeschermingsgebied. Dit houdt in dat het vliegverkeer verboden wordt. Enkel de Akaflieg krijgt een beperkte toelating voor het uitvoeren van proefvluchten.

De gebruikersvereniging "Vrienden van het August-Euler vliegveld" vermoedt sombere achtergronden voor deze beslissing. Zonder regelmatig onderhoud, dat slechts financieel haalbaar is indien het vliegveld als dusdanig in gebruik blijft, zal de specifieke fauna en flora op vrij korte tijd verdwijnen. Zo verdwijnt ook de rechtvaardiging voor het beschermingsstatuut. De weg is dan vrij voor grondspeculanten, die steeds op de loer liggen voor dergelijke grote "braakliggende" oppervlakten in de nabijheid van grote steden (Ooit van Grimbergen gehoord?).

Wat de gebruikersvereniging nog meer tot argwaan stemt, is het feit dat, hoewel afschrikken of storen van wilde dieren verboden wordt, de jacht uitdrukkelijk toegelaten is! De August-Euler Vliegveld-Vereniging heeft dan ook een gerechtelijke pro-

cedure ingespannen tegen de beslissing van het Regeringspresidium.



WEDSTRIJDNIEUWS

CLUBWEDSTRIJD "MANFRED ALBERT" TE GENK-ZWARTBERG

Op 30 april 1989 overleed onze goede vriend Manfred Albert. Hij was medestichter van de Limburgse vleugels en als eerste instructeur in 1958 oprichter van de zweefvliegsectie binnen de club.

De uitspraak "Glider pilots never die, they only fly away" indachtig, besloten we unaniem een jaarlijkse clubwedstrijd naar Manfred te vernoemen. Zo organiseerden we dit jaar reeds de vijfde uitgave van de "Manfred Albert Trofee" van 29 april tot 1 mei.

Op 29 en 30 april lieten de "goede weergoden" het afweten, zodat we niet konden starten. 1 mei werd de eerste en enige vliegdag. Ondanks een zeer slecht zicht en een gering "plafond" werden er door onze piloten mooie prestaties geleverd.

Nog mooier was het, dat de ploeg Jean Vangaal / Danny Szygulla, als vroegere boezemvrienden van Manfred, deze vijfde uitgave op hun naam mochten schrijven. Proficiat Jean en Danny!

René Paredis

De volledige wedstrijduitslag:

01. Van Gaal Jean / Szygulla Danny	ASK 13	1173 ptn.
02. Lammerant Luc	Libelle	1091 ptn.
03. Janssen David	Ka 8	1078 ptn.
04. Timmerman Vital	ASW 20	1000 ptn.
05. Stinckens Thieu	Spatz	0986 ptn.
06. Albert Patrick	Cirrus	0869 ptn.
07. Paredis René / Mentens Peter	Ka 7	0717 ptn.
08. De Paepe Frank	Cirrus	0561 ptn.
09. Van Mulders Jos	LS1	0549 ptn.
10. Stinckens Piet	St. Astir	0409 ptn.
11. Steensels Rina	Ka 6	0000 ptn.
11. Van Dormael Jos	ASW 15	0000 ptn.

7^{de} BENELUX ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD AËROCLUB KEIHEUVEL

11^{de} INTERNATIONALE WEDSTRIJD 1995

Deze competities gaan door van 05 t/m 12 augustus 1995. Zij staan open voor toestellen van de standaard- en van de open/renklasse. Motorzweevers zijn toegelaten.

Voor meer informatie kan u terecht op het volgende adres:

Rudy Jennen, 17de Esc Lichtvliegwezenlaan 8, 2490 Balen. Tel. (014)81 25 21-67, fax (014) 81 25 22.

BELGISCH KAMPIOENSCHAP CLUBKLASSE

Dit jaar wordt dit kampioenschap ingericht door de Tournai Air Club op het vliegveld van Maubray (EBTY), bij Doornik. De eerste proef gaat door op zaterdag 5 augustus, de laatste op zaterdag 12 augustus. Prijsuitreiking op zondag 13 augustus. Indien het minimum van 4 proeven voor een geldig kampioenschap niet werd bereikt, wordt er eventueel op zondag 13 augustus een bijkomende opgave gevlogen.

Er worden maximaal 35 piloten toegelaten. De uiterste inschrijvingsdatum is 1 juli 1995. De inschrijving kost 3.000 BEF, 1 sleep + 1 film (24x36, 125 ISO zwart-wit 12 beelden) 800 BEF. De piloten moeten in het bezit zijn van het zilveren brevet, een geldige F.A.I.-sportvergunning en een individueel verzekeringsbewijs.

Het zweefvliegtuig, zonder liftverhogende systemen en met een handicap tussen 96 en 102 (inclusief), moet uitgerust zijn met één of twee foto-time toestellen, links ingebouwd, 720-ka-

naals-radio, parachute, inschrijvingsbewijs, luchtwaardigheidsbewijs, verzekeringsbewijs voor minimum 10.000.000 BEF schade aan derden. Het wedstrijdnummer zal verplicht aangebracht zijn op beide zijden van het kielvlak en onder de rechter vleugel.

Voor informatie of inschrijving kan men zich wenden tot de wedstrijddirecteur:

Gérard Corneillie
rue Julien Bouchain 33
7600 Peruwelz

6^{de} WERELDKAMPIOENSCHAPPEN KUNSTZWEEFVLIEGEN

Deze gaan door van 11 tot 23 september 1995 op het vliegveld van Fayence (Frankrijk). Voor inlichtingen:

FFVV - WGAC
6 place du 2 Février
F-68000 Colmar
Frankrijk
Tel. 00 33 89 24 45 50
Fax 00 33 89 24 45 75

LAGE OPKOMST VOOR HET EUROPEES KAMPIOENSCHAP VOOR JUNIOREN?

Bij de afsluitdatum voor inschrijvingen waren er slechts 24 vliegers (9 landen) in de standaardklasse, 10 (5 landen) in de Clubklasse en 2 (!) in de tweezitterklasse aangemeld. Gezien deze situatie melden de organisatoren dat verder inschrijven mogelijk is. De EK voor Junioren gaat door van 9 tot 22 juli 1995 op het vliegveld van Leszno (Polen).

DATA WK'97 VASTGELEGD

De 25ste Wereldkampioenschappen Zweefvliegen zullen doorgaan te Saint-Auban (Frankrijk)

van 22 juni 1997 (openingsceremonie) tot 6 juli 1997 (slotceremonie). Er zal een oefenwedstrijd ingericht worden in 1996, van 23 juni tot 7 juli.

Ook voor de 26ste WK liggen plaats en datum reeds vast: Bayreuth (Duitsland) was de enige kandidaat. De wedstrijd zal doorgaan van 25 juli tot 7 augustus 1999.

WERELDKAMPIOENSCHAP WERELDKLASSE

De IGC is van plan het eerste WK in deze klasse te organiseren in 1996 of 1997, los van de klassieke WK. Twee clubs maakten een bod voor de organisatie: Beynes (Frankrijk) en de Poolse A roclub.

De Swidnik-fabriek heeft 12 exemplaren van de PW-5 afgeleverd, en 52 bestellingen moeten nog in 1995 nagekomen worden. Er werden reeds een aantal constructie-licenties toegekend o.a. aan een bedrijf in de V.S. Of dit zal volstaan om op korte termijn een WK mogelijk te maken, hangt sterk af van de motivatie van de kopers: zijn ze echt wedstrijdgericht, of gaat het eerder om clubs die hun Ka8-park willen moderniseren?

INTERNATIONALE ZWEEFVLIEG- WEDSTRIJD KORTRIJK

De zesde editie van deze wedstrijd werd georganiseerd door de Kortrijk Flying Club van 25 tot en met 28 mei 1995, traditiegetrouw tijdens het HemelvaartswEEKEND. Wedstrijdleider was zoals gewoonlijk Franz Van Autreve. Er werd gevlogen in vier klassen: standaard (14), open/ren (5), club (4) en tweezitter (7). De weersvoorspellingen werden ter plaatse opgemaakt door Marc De Keyser (Meteowing Luchtmacht).

Het weer zag er op donderdag 25 bij de briefing prachtig uit, maar zoals voorspeld kwamen

weldra dreigende wolken opzetten. De verhoopde opklaringen bleven uit, en rond 15.30 uur werd de dag gecanceld. Het demonteren van de toestellen werd een natte bedoening!

Vrijdag 26 werd de beste dag van de wedstrijd: voor de standaard en open/renklassen werd er een 331,4 km driehoek uitgeschreven naar Saint-Pol-sur-Ternoise en Froidchapelle, de club en tweezitterklassen kregen een 253,3 FAI-driehoek naar Saint-Pol-sur-Ternoise en Bavay. Dagwinnaars werden Jef Daems (S), Nico Beyls (O/R) en Michel Dierick - Guido Sergeant (T). In de clubklasse ging enkel J. Remco Van Den Berg overland, maar een eerste keerpunt buiten sector leverde hem 0 punten.

Op zaterdag 27 was het weer veel minder gunstig, en de proeven werden dan ook klein gehouden: een GO 163,2 km Amougies - Bavay - Waregem voor S en O/R, een 132 km driehoek Saint-Ghislain - Waregem voor T en C. Het keerpunt Waregem werd slechts door enkelen gerond, heel wat toestellen moesten landen op de vliegvelden van Saint-Ghislain, Maubray of Amougies, enkelen waren verplicht buiten te lan-

den. Dagwinnaars waren Eddy De Coninck (S), Piet Cools (O/R), Yves Erdreich (C) en Klaus Albers - Stefan Friederichs (T). 's Avonds werd er in een loods bij het KFC-clubhuis een reuze barbecue georganiseerd.

Voor de eerste maal sedert het bestaan van de IZW was de zondag niet de knaldag, integendeel! In de hoop op een tijdelijke weersverbetering werd er gemonteerd onder een gesloten wolkendek. Inderdaad kwam de zon er heel eventjes door, maar nog voor men kon starten, werd de hemel dreigend zwart. Ditmaal slaagden de meesten er in af te breken net voor de bui in alle hevigheid losbarstte. Daarmee zat de wedstrijd erop.

Om 18 uur volgde de prijsuitreiking. Winnaars werden:

- Standaardklasse: Eddy De Coninck op LS1d;
 - Open/renklasse: het duo Nico Beyls - Piet Cools op Cirrus 18 m;
 - Clubklasse: Yves Erdreich op Siebert-3;
 - Tweezitterklasse: de "Twin Brothers" Michel Dierick - Guido Sergeant op Twin Astir.
- Zie hieronder de volledige wedstrijduitslag.

KLASSE

= Club

(Pl.)	Piloot	Nat.	Toestel/Factor/W-Nr	26-05-95		27-05-95		Totaal
				Snelheid Punten	Afstand! Plaats!	Snelheid Punten	Afstand! Plaats!	
(1)	ERDREICH YVES SIE 3		/ 90 / EO		Km! 1	97.2Km! 229.2	1	229.2
(2)	BRULARD OLIVIER WASHER-SQUALE		/ 98 / UV		Km! 3	101. Km! 218.7	2	218.7
(3)	CORNEILLIE GERARD JEANS ASTIR		/ 96 / WG		Km! 4	97.2Km! 214.9	3	214.9
(4)	VAN DEN BERG J.REMCO LIBELLE H 201B		/ 96 / H1		Km! 2	Km/u	-	-

DAEDALUS

nv-sa

insurances & aviation consultant

Vliegen is mijn hobby



Uw veiligheid verzekeren
is mijn beroep

Iwein VAN CAELENBERG, Uw contactpersoon in verzekeringen.

DAEDALUS nv-sa
HYACINTENSTRAAT 42
B-9300 AALST

PHONE 32 + (53) 77.85.00 KB
FAX 32 + (53) 77.52.90 HRD
BTW

439-0168901-20
60.916
BE 447.569.084

KLASSE

: Standaard

		26-05-95	27-05-95	!!	!!
		Driehoek 331.4 Km!	Driehoek 163.24 Km!	!!	!!
		PAI		!!	!!
				!!	!!
(Pl.)	Piloot Nat. Toestel/Factor/W-Nr	Snelheid Afstand! Punten Plaats!	Snelheid Afstand! Punten Plaats!	!!	Totaal
(1)	DE CONINCK EDDY LS1 D / 100 / MY	59.7 Km/u 867.1 6	52. Km/u 548.3 1	!!	1415.4
(2)	GEENEN WALTER LS 7 / 104 / HE	62.6 Km/u 851.7 8	49.4 Km/u 522.3 2	!!	1374.
(3)	DAEMS JEP DISCUS CS / 104 / DJ	76.4 Km/u 979.7 1	75. Km 218.3 5	!!	1197.9
(4)	HAEPERS JOS PEGASE / 102 / KZ	49.1 Km/u 745.8 11	128.5Km 381.3 3	!!	1127.1
(5)	DE COCK PETER ASW 19 / 102 / NS	54.9 Km/u 800.7 10	105.4Km 312.8 4	!!	1113.4
(6)	KERKHOFS ANTOON DISCUS CS / 104 / PM	71.2 Km/u 931.5 2	21.4Km 62.2 7	!!	993.7
(7)	VAN EENAEME FRANK JANTAR STD 3 / 102 / PJ	65. Km/u 895.1 3	21.4Km 63.5 6	!!	958.6
(8)	VAN CAMP LUC SZD 55 / 104 / L2	66.2 Km/u 885.4 5	21.4Km 62.2 9	!!	947.6
(9)	SINAN KOKBUGUR DG 300 / 104 / R9	63.3 Km/u 857.8 7	21.4Km 62.2 10	!!	920.
(10)	LENDERS DANNY DG-300 / 104 / AH	68.6 Km/u 889.2 4	Km/u	!!	889.2
(11)	VERSTREKEN VICO LS 4 / 104 / VV	59.1 Km/u 819.5 9	21.4Km 62.2 11	!!	881.8
(12)	VERMEULEN COR SZD 55 / 104 / GC	293.5Km 450.1 12	21.4Km 62.2 8	!!	512.4
(13)	NOTE HENRI NEUKON ELPE S4 A / 98 / UW	Km 13	Km/u	!!	
(14)	DEWERCHIN WARD STD. JANTAR 3 / 102 / YR	Km 14	Km 12	!!	

KLASSE

: Tweezitters

		26-05-95	27-05-95			
		Driehoek 253.3 Km!	Driehoek 131.98 Km!			
		PAI				
(Pl.)	Piloot Nat. Toestel/Factor/W-Nr	Snelheid Punten	Afstand Plaats!	Snelheid Punten	Afstand Plaats!	Totaal
(1)	DIERICK MICHEL TWIN / 98 / V	1000.	241.1Km! 1	60.4	19.7Km! 6	1060.4
(2)	VAN DUYSSE GEERT JANUS C-20M / 108 / SP	597.6	158.8Km! 2	183.5	132. Km! 3	781.1
(3)	VAN GASTEL PAUL ASK 21 / 96 / W6	320.3	75.6Km! 3	184.3	58.9Km! 2	504.6
(4)	ALBERS KLAUS ASK 21 / 96 / 7M		Km! 4	375.8	120.2Km! 1	375.8
(5)	POLDERMAN COR TWIN ASTIR / 98 / YN		Km! 7	180.6	58.9Km! 4	180.6
(6)	LIEVENS JOHAN JANUS A / 104 / U2		Km! 6	88.9	30.8Km! 5	88.9
(7)	LOBBENS ROBERT TWIN ASTIR / 98 / TD		Km! 5		Km/u	

KLASSE

: Open

		26-05-95	27-05-95			
		Driehoek 331.4 Km!	Driehoek 163.24 Km!			
		PAI				
(Pl.)	Piloot Nat. Toestel/Factor/W-Nr	Snelheid Punten	Afstand Plaats!	Snelheid Punten	Afstand Plaats!	Totaal
(1)	BEYLS NICO CIRRUS 18M / 104 / QE	992.7	57.5 Km/u 1	355.	128.5Km! 1	1347.6
(2)	MARTIN PHILIPPE PHOBUS C / 103 / 19	989.9	55.4 Km/u 2	59.7	21.4Km! 2	1049.5
(3)	BONGAERTS ERIC ASW 20 / 106 / AM	174.9	78.5Km! 3		Km! 3	174.9
(4)	GOVAERTS WILLY KESTREL 19 / 114 / 268		Km! 4		Km/u	
(5)	VERDIJCK PAUL ASW 20 / 106 / HB		Km! 5		Km! 4	

EVENTEMENTENKALENDER

Wedstrijden buitenland 1995

- 9.7 - 22.7 3de Europese Zweefvliegkampioenschappen voor Junioren te Leszno (PL)
18.7 - 28.7 Coupe du Monde de Vol à voile en Montagne te Vinon (F)
22.7 - 5.8 Tsjechisch Kampioenschap voor Tweekitzers te Pardubice (CZ)
29.7 - 13.8 9de Internationale Europese Zweefvliegkampioenschappen voor Dames te Marpingen (D)
11.9 - 23.9 6de Wereldkampioenschappen Kunstzweefvliegen te Fayence (F)

Wedstrijden België 1995

- 5.8 - 12.8 Beneluxwedstrijd te Keiheuvel, A.C.K.
5.8 - 13.8 Belgisch Kampioenschap Clubklasse te Maubray (Doornik), T.A.C.

Evenementen buitenland 1995

- 29.7 - 6.8 Balade des Planeurs Anciens (F) met start te Kortrijk-Wevelgem (B)
30.7 - 5.8 Internationaal Oldtimer Rendez-vous op de Wasserkuppe (D)
6.8 - 16.8 23ste International Vintage Glider Rally te Oberschleissheim-München (D)
21.8 Luchtsportfestival Tilburg (NL)
14.9 - 17.9 13de Festival International du Film de Vol Libre te Saint Hilaire du Touvet (F)

SPORTCOMMISSIE 31.01.1995

Homologatie: 2 onvolledige dossiers werden geweigerd. Zij worden teruggestuurd, met een begeleidende brief, naar de sportcommissarissen die de proeven gecontroleerd hebben. Kopie van de brief wordt ook naar de piloten verzonden.

Competities: de commissie ontving reeds de reglementen van de Internationale Zweefvliegwedstrijd 1995 (Kortrijk) en van de Kiewit Cup 1995 (Hasselt).

ALLERLEI:

a) de FAI heeft een document uitgegeven over de procedures i.v.m. de voorafgaande melding

van een wereldrecord. De tekst verscheen in het februari-nummer van "La Conquête de l'Air";

b) P. Stouffs vraagt dat men klaar en duidelijk zou stipuleren in de reglementen van de competities, dat de strafpunten in rekening moeten gebracht worden na de eindafrekening van de resultaten. J. Servais merkt op dat de zweefvliegfederatie hierover eerst een akkoord moet bereiken op nationaal vlak;

c) L. De Preter merkt op dat er in de lijsten van records en beste prestaties enige verwarring bestaat tussen "vrije afstand" en "afstand in rechte lijn". De verbeteringen zullen na verificatie aangebracht worden;

d) de KBAC ontving van het BOIC een brochure i.v.m. doping, met de lijst van de geneesmiddelen die als "verboden substanties" worden beschouwd. Inlichtingen verschenen in "La Conquête de l'Air" van februari. De voorzitter dringt er op aan dat alle clubverantwoordelijken deze brochure zouden aanvragen;

e) er wordt bevestigd dat de bevoegdverklaringen "met passagier" en "hulpinstructeur" onmiddellijk na ontvangst van het attest van de instructeur kunnen ingeschreven worden op de vergunning, zonder te moeten wachten op de homologatie door de Commissie;

f) de FAI wenst een lijst op te stellen van alle types elektronische barografen die door de NAC worden erkend. De KBAC wacht in dit verband op suggesties van de BZF.

HOMOLOGATIES

1) VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT:

a) Theoretische proeven

ADRIAENSEN Nick NORGA Rudi
HAERINCK Luc STEYAERT Ivan

b) Vergunning zweefvliegpiloot

BELIEN Marc DETAILLEUR Jan
DE RUYTTER Joeri LIEBEN Marc

c) Bevoegdverklaring passagier

DIERCKX Albert MATERNE Burt

d) Theoretisch examen hulp-instructeur

DIERCKX Albert

e) Bevoegdverklaring hulp-instructeur

GIELEN Joseph

f) Bevoegdverklaring instructeur

RUYMEN Marc RUYMEN Yves

2) FAI-PRESTATIES

A) Zilveren kenteken

a) Hoogte

DECLOEDT Patrick	RAEYMAECKERS Ottmar
DE WILDE Wouter	VANDERPUTTEN Paul
GEUENS An	VAN RAEPENBUSCH Filip
LUYCKX Rudi	VAN ORSHAEGEN Paul

b) Afstand

DE WILDE Wouter	MOUS David
LEGASSE Joost	RAEYMAECKERS Ottmar
MESENS Joeri	VAN ORSHAEGEN Paul

c) Duur

BOUCHO Lucien	DE WILDE Wouter
LUYCKX Rudi	VAN ORSHAEGEN Paul

d) Bekomen het zilveren kenteken

DE WILDE Wouter	RAEYMAECKERS Ottmar
LEGASSE Joost	VANDERPUTTEN Paul
LUYCKX Rudi	VAN ORSHAEGEN Paul
MESENS Joeri	VAN ROOY Koen

B) Gouden kenteken

a) Hoogte

DECLOEDT Patrick SEBREGHTS Lieve

b) Bekomt het gouden kenteken

SEBREGHTS Lieve

ANTWOORD "DOORDENKERTJE" UIT NR. 61

Aangezien het vliegtuig en het ballonnetje zich in dezelfde luchtmassa bevinden, kan men voor hun relatieve bewegingen abstractie maken van de wind. Het vliegtuig verwijdert zich gedurende 15 min. van de ballon, en heeft ook 15 min. nodig om terug te komen. In die tijd, 30 min., is het ballonnetje van B naar A gewaaid, in casu 25 km. De windsnelheid is dus 50 km/h.

MEDEDELINGEN EN SERVICE

TE KOOP: Speed Astir IIB (renklasse), aug. '79, perfecte staat, ongevalvrij. Voll. geïnstrumenteerd, ATR 720 kan., E-vario met integrator, valscherms, nieuwe Cobra-aanhangwagen volledig uit aluminium, beschermhoezen. Prijs o.t.k. Tel. (02) 466 55 55.

TE KOOP: Mucha Standard SZD-22B, bj. 1960. Poolse oefenzwever met klasse, glijgetal 27. Volledig overhauled 1993, zeer goede staat, totaal ca. 1 600 uren, 25 uren sedert revisie. Basisinstrumentatie, zonder aanhangwagen. Gunstige prijs onderling overeen te komen. Inlichtingen tel. nr. (056) 42 41 73 (na 20.00 uur).

TE KOOP: gesloten aanhangwagen van Standard Libelle. Z.w. Verhoeven Peter, tel. (011) 54 47 18 na 19.00 uur.

TE KOOP: PA28 Cherokee 4pl., autopilot, 2 VOR, ADF, DME, XPDR, CHT, 2 COM, zeer goede staat. 950 000 BEF. Tel. (056) 35 77 17.

TE KOOP GEVRAAGD: alle nummers en jaargangen van het voormalige Nederlandse tijdschrift "PLANEUR". Herman Vanhoutte, Hoge Akker 20, 8560 Wevelgem, tel. (056) 42 41 73.

TE KOOP GEVRAAGD: barograafrolletjes (± 30 uur) voor Peravia barograaf met volgende aanwijzing: Peravia 4'800m; 3.0 mm/min; 18 cm/h. Stinckens Thieu, Bormanstraat 33, 3950 Bocholt, (089) 46 38 82.

Vliegkampen op Aëroclub Keiheuvel, periode van april t/m september, alleen de weekperiode. Gunstige tarieven, goede vliegomstandigheden (300, 400, 500, 600 kilometer), gezellige sfeer. Vele recreatieve mogelijkheden, b.v. talrijke wandel-of fietspaden, tennisvelden, squashvelden, fitnesscentrum, open- en overdekte zwembaden, grote speeltuin voor de kinderen, manège voor de paardenliefhebbers, minigolf. Goede inkoopmogelijkheden binnen een straal van 5 km.

Voor meer informatie kan u terecht op het volgende adres: Rudy Jennen, 17de Esc Lichtvliegwezenlaan 8, 2490 Balen.

Tel. (014) 81 25 21-67, fax (014) 81 25 22.

P.S.: voor de eendagsvliegers die graag een start komen maken op Keiheuvel, gelieve eerst te telefoneren.

Die Internationale Luftfahrtzeitschrift

aerokurier

Met o.a. veel informatie over de zweefvliegport

Een abonnement voor 12 nummers kost momenteel **2260 Bfr.**

Opgeven bij:

AEROPRESS (Lezers-service)

A. en R. Ceelen

Pieter Stockmanslaan 53
5652 RB EINDHOVEN (NL)

tel. (0)40-512484 / fax (0)4998-73920

Ook verkoop van (zweef)vliegboeken van Motorbuch Verlag. Vraag gratis prospectus bij AEROPRESS