

ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstooiermerk

16de jaargang - nummer 63
juli - augustus - september 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!!



**BELGIAN
AVIATION
SCHOOL**

- * Dag- en avondcursussen theorie voor lijnpiloten.
- * Praktische vliegopleiding tot beroepsopiloot.
- * 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-erkeningsnummer 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 Zeevliegclubs

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 63
juli - augustus - september 1995

INHOUD

Redactioneel	2
Liganieuws	2
Fotowedstrijd zweefvliegen	3
FAI-nieuws	3
Bergvliegstage te Saint-Auban	4
ZweefvliegVARYa	7
Zweefvliegtuignieuws	8
De bekendste zweefvliegtuigen in Vlaanderen (12)	9
Het hoekje van de boekenvreter	12
Hypoxie	12
Clubnieuws	13
Lengteontheffingen (vervolg)	17
Wedstrijdnieuws	20
Evenementenkalender	27
Sportcommissie	27
Mededelingen en Service	31

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :

M. Van Yper - P. Pauwels - E. De Coninck
F. Demeulenaere - K. Van Dam

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 november 1995** op het redactieadres.

Foto cover:
Bergvliegen op zijn mooist (foto: Paul Janssens)

REDACTIONEEL

Een mooie zomer loopt ten einde. De regenachtige voorjaarsmaanden zijn helemaal vergeten. Dank zij de aanhoudende droogte hebben de club-bars gouden zaken gedaan. En iedereen heeft zowat zijn zweefvliedromen voor dit seizoen kunnen waarmaken. Kortom, de zomer 1995 zal wellicht bij velen lang in de herinnering blijven. Tijd dus om even te ronsselen voor de jaarlijkse fotowedstrijd (zie reglement elders in dit nummer): laat ook anderen eens meeleven met je herinneringen!

Tijd ook om even terug te denken en zich te bezinnen over de veiligheid van de zweefvlieg-sport: naast de vele kleine beschadigingen of grotere crashes zijn er ook dit jaar weer een aantal zweefvliegers een laatste maal opgestegen. Het spijtigste geval is misschien de botsing tussen een tweezits zweefvliegtuig en een parachutist in vrije val te Gap (Frankrijk). De twee

vliegers konden op het nippertje uit hun neerstortende zwever springen, maar voor de para was er geen enkele kans de botsing te overleven.

Statistisch gezien is een dergelijk ongeval zeer onwaarschijnlijk, maar de wet van Murphy slaat overal toe! Reden genoeg om nog eens te wijzen op de noodzakelijkheid van het raadplegen van NOTAM's (tijdens de betreffende periode was er rond Gap een tijdelijke beperking voor zweefvliegen van kracht, omwille van de Kampioenschappen Valschersmspringen) en aan te dringen op het respecteren van de geldende reglementering en procedures.

Om niet op een pessimistische noot te eindigen, wens ik jullie allen nog een mooi najaar... en veel moed bij het winterwerk!

Stéphane

LIGANIEUWS

SEGELFLUG-BILDKALENDER 1996

Gezien het succes in de voorbije jaren, wordt aan de leden opnieuw de kans geboden om deze prachtige kalender aan te schaffen via het secretariaat. De verkoopprijs bedraagt 665 BEF, of 745 BEF inclusief verzendingskosten. Vanaf begin november zullen de kalenders beschikbaar zijn. Bestellen kan individueel of gegroepeerd via de club. Betalingen dienen te geschieden op rekeningnummer 068-2185945-77, op naam van LVZC-Fonds te 2100 Deurne.

CURSUSBOEKEN

De gekende cursusboeken, "Theorie -" en "Praktijk van het zweefvliegen", van onze collega's van de KNVvL zijn beschikbaar op het secretariaat:

Theorie van het zweefvliegen: 1 050 BEF

Praktijk van het zweefvliegen: 780 BEF

Blijven eveneens verkrijgbaar:

Vliegboekje: 80 BEF

Zilveren-C sticker: 30 BEF

FOTOWEDSTRIJD ZWEEFVLIEGEN

De stilaan traditionele fotowedstrijd van de Liga is voor alle LVZC-leden toegankelijk en loopt tot 1 november 1995, datum waarop alle foto's op het Ligasecretariaat (niet bij de Ligablad-redactie!) bezorgd moeten zijn.

De foto's, met zweefvliegen als onderwerp, moeten aan de volgende criteria voldoen:

- goed technisch niveau, origineel, interessante compositie, sfeer;
- formaat: min. 18 x 24 cm, liefst glanzend; gelieve van dia's een afdruk te maken op dit formaat;
- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn;
- de negatieven moeten altijd opvraagbaar zijn voor publicatie en controle;
- voeg bij de foto's naam, adres, telefoonnummer en club (schrijf die niet rechtstreeks op de achterkant van de foto, vul liever een etiket in en kleef dit achteraan);
- voorzie ook elke foto van een titel of geef details over plaats en tijd van de opname, betrokken piloot, type toestel, enz. (zelfde procedure als hierboven);

- max. vijf foto's per deelnemer;
- er zal slechts één foto per deelnemer voor een prijs in aanmerking komen;
- iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn opnames.

Probeer de foto's op het secretariaat te laten afgeven door de ligaverantwoordelijke van je club, dat voorkomt mogelijke beschadigingen door de post.

Alle foto's zullen beoordeeld worden door een jury van vijf leden. De drie winnende foto's zullen door de Liga bekroond worden met respectievelijk 3 000 BEF, 2 000 BEF en 1 000 BEF.

We zullen ons best doen om alle inzendingen te tonen op het jaarlijkse symposium. Daarna, en na eventuele publicatie in het Ligablad, kunnen ze terug opgevraagd worden op het secretariaat.

Door deelname aan deze wedstrijd verklaart de inzender zich akkoord met deze voorwaarden. Veel succes!

Kris Van Dam

FAI-NIEUWS

Om de 90ste verjaardag van de FAI en de 50ste verjaardag van de ICAO te vieren, zijn de Raden van beide organisaties samengekomen te Montréal op 6 juni 1995. Sinds de oprichting van de ICAO heeft de FAI zich toegespitst op het sportieve aspect binnen de vliegerij, en bezit sinds 1961 een observator-statuut binnen de ICAO.

De FAI-sprekers benadrukten tijdens deze vergadering het belang van de sportvliegerij voor de ontwikkeling van een bloeiende commerciële luchtvaartsector. Beide organisaties erkennen de waarde van deze informele gesprekken en beloofden verder samen te werken voor meer veiligheid en ontwikkeling van de wereldluchtvaart.

Op de jaarlijkse vergadering van de Raad van de FAI te Montréal op 6 en 7 juni jl., werden de volgende beslissingen getroffen (enkel deze m.b.t. het zweefvliegen zijn hier opgesomd):

- De Wereldluchtvaartspelen zullen doorgaan in Turkije tijdens twee weken van september 1997. Proeven voor ballonnen, motorvliegen, zweefvliegen, valschermspringen, modelvliegen, kunstvlucht, zeilvliegen en zweefschermen zullen doorgaan in de streek van de hoofdstad Ankara.
- De FAI heeft beslist om gedetailleerde anti-doping-maatregelen te ontwikkelen, steunend op de lijst van verboden substanties van het IOC. De verschillende FAI-sportcommissies zullen elk voor hun eigen tak de modaliteiten vastleggen voor controles en sancties (N.v.d.r.: merken we hier op dat er een Belgische wetgeving terzake bestaat die ook op het zweef-

vliegen van toepassing is, en dat we bijgevolg zoals elke sportbeoefenaar nu reeds voor elke vlucht aan een dopingcontrole kunnen onderworpen worden!).

De FAI richt wereldwijd een wedstrijd in voor het ontwerpen van een logo voor de Wereld Luchtvaartspelen, die vanaf 1997 om de vier jaar zouden moeten plaatshebben. De prijzen zijn de volgende:

- eerste prijs: gratis reis voor twee personen naar de Wereld Luchtvaartspelen 1997 in Turkije;
- tweede prijs: 200 USD;
- derde prijs: 100 USD.

De deelnemingsformulieren en ontwerpen dienen voor 1 februari 1996 opgestuurd naar de FAI, 93, boulevard du Montparnasse, F-75006 Paris, Frankrijk. Tel. 00 33 1 49 54 38 92, fax 00 33 1 49 54 38 88.

BERGVliegSTAGE TE SAINT-AUBAN.

Ieder jaar trekken heel wat vlaklandvliegers naar Zuid-West Frankrijk om er te genieten van het uitzonderlijke weer en van de pracht van de Zuidelijke Alpen. Fayence, Vinon, Sisteron, La Motte du Caire, Gap... stromen vol Duitse, Engelse, Nederlandse en ook Belgische wagens met zweefvliegaanhangen. Jammer genoeg eist de bergwereld elk jaar een aantal slachtoffers onder de vliegers. De redenen? Onervarenheid en/of roekeloosheid.

Gevolg: bergvliegen in se wordt door sommigen als gevaarlijk beschouwd. Nochtans hoeft dit niet zo te zijn! De sleutel tot de droomwereld ligt in een degelijke opleiding. Het volstaat niet een dubbeltje te doen langs de thuisberg met een lokale instructeur.

In de vallei van de Durance ligt het Franse nationale zweefvliegcentrum Saint-Auban. Twee organisaties delen het vliegveld: de SEFA (Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique), die ressorteert onder het Ministerie voor Transport, en de CFHN (Centre de Formation et de Haut Niveau), die afhangt van de Franse Zweefvliegfederatie. Deze laatste biedt allerhande stages op maat, terwijl de SEFA zich vooral toespitst op de instructeursopleiding, maar ook vervolmakingsstages aanbiedt volgens een forfait-systeem.

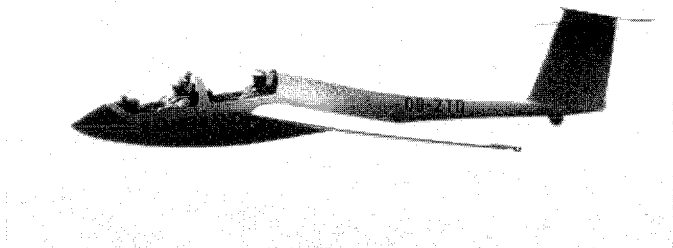
Zo'n pakket "alles inbegrepen" zag ik wel zitten, en besloot in december vorig jaar mij kandidaat te stellen voor een stage "Perfectionnement vol en montagne". Vrij vroeg in het voorjaar werd

mij bevestigd dat mijn kandidatuur weerhouden was voor de periode van 10 t/m 21 juli. Roddeltjes over "daar raak je nooit binnen" lijken we dus wel te mogen vergeten.

Reeds op de eerste algemene briefing worden de puntjes op de i gezet: veiligheid primeert hier, dus wordt er zelfdiscipline verwacht. Als tegenprestatie krijg je een prachtige infrastructuur, een legertje professionele zweefvlieg instructeurs (la crème de la crème in hun vakgebied), een vliegtuigpark om van te dromen, en een eerste klas service. De directeur van de SEFA geeft hier onmiddellijk een voorbeeldje van: hoewel iedereen hier staatsambtenaar is, zullen de activiteiten gewoon doorgaan op de Franse nationale feestdag!

Het dagprogramma ziet er telkens zo uit: 's voormiddags theorielessen gevolgd door de meteobriefing (door een meteoroloog van het plaatselijke weerstation; elke morgen wordt er hier een meetvlucht tot 3 000 m uitgevoerd en een temp opgemaakt) en een bespreking met je instructeur. De vluchten van de vorige dag worden geanalyseerd en de volgende vluchten worden voorbereid.

Elke instructeur ontfermt zich over drie stagiairs. Vaak voert de leerling op één namiddag een langere solovlucht en een kortere vlucht in dubbel uit, maar af en toe staat een "grote overlandvlucht" in dubbel op het programma. Nooit wordt een solovliegende stagiair aan zijn lot overgelaten: hij krijgt een opdracht, en om de 20 minuten meldt hij positie, hoogte en intenties. Over de radio krijgt hij commentaar en



De 00-ZTD in vlucht boven Sisteron (foto: S. Vander Veken)

raadgevingen van zijn instructeur. En het systeem werkt! In een mum van tijd slagen alle stagiairs er in op hun eentje mooie overlandvluchten door de bergen te maken, in alle veiligheid.

Waarop steunt de methode eigenlijk? Eerst en vooral op het strikte naleven van de regel van de lokale kegel glijhoek 25: op elk ogenblik moet de vlieger precies weten waar hij is, en moet hij in staat zijn om met glijhoek 25 een vliegveld of gerepertorieerd buitenlandingsveld te bereiken (voor toestellen met glijhoek groter of gelijk aan 40!). Dat betekent dat je eigenlijk constant aan het hoofdrekenen bent, zonder de pilotage, de navigatie en de look-out te vergeten.

Dat betekent ook dat je vooraf een degelijke kaartvoorbereiding maakt: vliegvelden en buitenlandingsvelden intekenen met hun circuithoogte boven de zeespiegel, afstandscirkels trekken, bergkammen verduidelijken met fluostift, gereguleerde gebieden aanduiden... De gerepertorieerde buitenlandingsvelden staan met foto's, aanvluchtkaarten en dwarsdoorsnede in een boekje dat je meeneemt in je zwever. De regel is: zo'n veld mag je pas in je lokale kegelsysteem opnemen als je het reeds

vooraf vanuit de lucht (voor sommige velden zelfs te voet) verkend hebt.

Voor wie zou denken dat glijhoek 25 met een modern toestel toch te voorzichtig is, wordt er tijdens de theorielessen ook wel eens gerekend aan de hand van de vliegtuigpolaire. Zo zie je dat met een beetje tegenwind ("een beetje" heeft in de bergen wel een andere betekenis dan bij ons), wat daalwind (idem) en een optimistische McCready-instelling, de effectieve glijhoek al gauw beneden de 1:10 ligt! En hoe beter het toestel, hoe groter het verschil! Ook met de 1:25-regel is het dus oppassen geboden en daalzones vermijden. In bepaalde gebieden moet men trouwens een 1:20 regel hanteren, en in een enkele vallei doet men er nog eens 200 m veiligheidsmarge bovenop.

Dezelfde 1:25-regel moet je ook toepassen bij het oversteken van een vallei: hoe hoog moet ik toekomen op de tegenoverliggende flank om in een lokale kegel te zijn, hoeveel hoogte heb ik nodig voor de oversteek, hoe hoog moet ik dus zitten alvorens ik eraan begin? Of is er een alternatief? Kan ik bij sterk dalen onderweg uitwijken? Waarheen? Verzuim van deze "hersengymnastiek" kan snel noodlottige gevolgen hebben.

Om de stagiair het hellingvliegen bij te brengen, gaat het in dubbel tot een twintigtal km van Saint-Auban. We zitten ruim hoog boven Authon. Plots vraagt de instructeur: "Wat is de minimumhoogte voor Saint-Auban?" Reken-sommetje, antwoord OK. "Remkleppen open tot die hoogte!" Helemaal onderaan de steile bergflank beginnen we achtjes te draaien. Zodra we de kamhoogte bereiken begint het spelletje opnieuw. Het toffe van zo'n stage is dat je steeds nieuwe problemen voorgeschoteld krijgt, liefst op het ogenblik waar je eigenlijk aan iets heel

anders zit te denken. Zo leer je stilaan gevaarlijke verrassingen te vermijden.

Solo overland leer je het forfait-systeem pas goed te appreciëren: de druk om tegen elke prijs het thuisveld te bereiken, is verdwenen, want de ophaalkosten (vaak een terugsleep van x honderd km) zijn integraal in de prijs begrepen. Resultaat: meestal slaag je er toch in Saint-Auban te bereiken, omdat je meer ontspannen vliegt! Moet je toch op een ander vliegveld "tussenlanden"? Geen nood, je kan ook ter plaatse opnieuw de lucht in gesleept worden, de rekening gaat naar de SEFA. En lig je op een van de gekende buitenlandingsvelden, dan komt een ploeg mecaniciens je wel ophalen.

En de bergen zelf? Prachtig, vooral wanneer je, iets meer zelfzeker, binnendringt tussen de besneeuwde toppen van de Ecrins, langs de Pelvoux, over de Glacier Blanc... Een nieuwe wereld gaat open. Of in dubbel, meer dan 400 km H/T naar Aosta ("Het weer is vandaag niet denderend, jammer dat we niet naar de Mont Blanc kunnen"). Als je hier gevlogen hebt, zal je zeker terugkomen! Zo'n schouwspel laat je niet meer los!

Stéphane Vander Veken

Wat kost zo'n forfait-stage eigenlijk? De prijs 1995 was 10 500 FRF (hoogseizoen), plus eventueel 1 500 FRF volpension (individuele kamer met douche, ontbijt, 2 warme maaltijden per dag). Hiervoor krijg je op 11 vliegdagen 25 (gegarandeerd minimum) à 40 vlieguren (theoretisch maximum - heb je bij het begin van de laatste dag nog een uurtje over, dan kan je er gerust een uur of vier mee boven blijven), alle kosten voor instructie, syllabussen, sleepstarts en ophalingen inbegrepen. Ik heb zo'n 42 uur gevlogen, hetgeen het vlieg uur op ongeveer 1 500 BEF brengt. Duur? Vergelijk eens met andere bekende zweefvliegvakantiecentra (of zelfs met de kosten in je eigen club, indien je weinig uren klopt)!

ZWEEFVLIEGVARYA

Was men op het EGU-congres in maart j.l. te Parijs (zie LIGAbld nr.62) bezorgd over de status van de toermotorzwever die in de categorie "motorvliegtuigen" zou worden ingedeeld, thans is dit gevaar voorbij. Aerokurier bericht, dat op de JAA conferentie begin juni in Barcelona werd besloten dat de toermotorzwever (G109, SF25, Dimona etc.), zoals vanouds, door vliegers met een zweefvliegbevijs mag worden gevlogen. Motorvliegers moeten hiervoor nu een "Touring-Motorglider-Class-Rating" hebben. Hiermee mag men echter niet vliegen op gemotoriseerde zweefvliegtuigen.



De bekende Duitse zweefvlieger Hans-Werner Grosse, die zelf veel wereldrecords op zijn naam heeft staan, maakt zich zorgen over een toenemend aantal zweefvliegers, die op plaatsen waar de grote recordpogingen worden gedaan, zoals in Australië, Zuid-Afrika etc., hun vluchten soms ver na sunset in het duister beëindigen. Dit gaat naar zijn mening zware ongevallen opleveren, want nachtvliegen en -landen in een vreemd gebied is zeer riskant. Hij verzoekt de FAI om voortaan de regels zo op te stellen dat bij een recordpoging de landing maximaal tot een half uur na sunset moet hebben plaatsgevonden.



Nieuwe ideeën en nieuwe hulpmiddelen werden gebruikt tijdens de "1st. European Champions Cup", die gehouden werd van 17 t/m 24 juni j.l. op het Franse zweefvliegcentrum St.-Auban. Het was een idee van Brian Spreckley om een aantal Europese topzweefvliegers uit te nodigen voor een bijzondere wedstrijd in de 15-meterklasse. Dit zou als een "update" kunnen

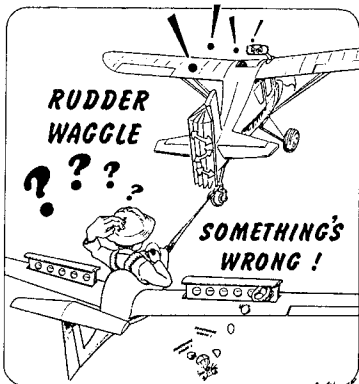
gelden voor toekomstige wereldkampioenschappen. Er waren 20 deelnemers, waaronder Paul Janssens en Patrick Stouffs uit België en Ronald Termaat en Eric Borgmann uit Nederland.

Alle deelnemende toestellen waren uitgerust met een "black box", die de "gewone" navigatie overbodig maakt. Door middel van satellietnavigatie en een gekoppeld systeem dat de gehele vlucht per 4 seconden registreert, kan een kwartier na de landing al de daguitslag worden geleverd. Geen gemanoeuvreer meer om de keerpunten te fotograferen, alles staat genoteerd! Startlijn- en tijdcontrole zijn nu ook geheel anders en zullen t.z.t. tot nieuwe regels leiden in de FAI-Sportcode.

In St.-Auban werden tijdens deze "Cup" dagopdrachten gevlogen van 300 tot 400 km, waarbij gemiddelden werden genoteerd van 100 tot 120 km/h. De opdrachten op de zeven wedstrijddagen waren afwisselend over berggebieden en vlak land, en er was flink wat thermiek, hellings-tijgwind en golfwind. In de smaak viel ook de regeling, dat aan het einde van de wedstrijd het slechtste dagresultaat van iedere vlieger wordt geschrapt. Winnaar werd Uli Schenk (D, LS6, 5823 pt.), gevolgd door Eric Napoleon (F) en Tilo Holighaus (D). Paul Janssens (B) werd 11de (5027 pt.), Ronald Termaat (NL) 13e (4892 pt.), Patrick Stouffs (B) 17e (4263 pt.) en Eric Borgmann (NL) 18e (4214 pt.). In 1997 wordt de 25e WK Zweefvliegen te St.-Auban gehouden.



Wie gaat zweefvliegen in Amerika zal in de clubgebouwen een poster zien van het nieuwe "Rudder Waggle Signal", dat onlangs door de Soaring Society of America werd geaccepteerd als standaardwaarschuwing van de sleepvlie-



ger aan de zweefvlieger achter hem. Als de motorvlieger in zijn achteruitkijkspiegel ziet dat b.v. de kleppen van de zwever niet zijn gesloten of de staartwioldolly is blijven zitten, dan beweegt hij fors het richtingroer. Wat de vlieger dan moet doen wordt hem via een weekendcursus bijgebracht. De SSA heeft alle clubs gevraagd om er uitvoerig aandacht aan te besteden.

Ary Ceelen

ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

GLASER-DIRKS

DG-505/20 ELAN WINGLETS

Het wordt moeilijk om al die nummers en namen van DG bij te houden. Hier dus weer een nieuwe versie. Deze 20 meter tweezitter met welvingskleppen en winglets werd uit de 22 meter DG-500 ontwikkeld en is bestemd voor de (Duitse) 20 meter tweezitter-wedstrijdklasse. De prestaties zouden slechts 3% lager zijn dan de 22 meter versie ondanks 10% minder spanwijdte. Zoals bekend is er ook een DG-505 ELAN Orion tweezitter met 20 meter spanwijdte, die aanvankelijk als DG-500 ELAN Orion te boek stond. Dit toestel vloog voor de eerste maal op 24 december 1994.

DG-500/20 ELAN

Voor degene die verder wil lezen wordt het nu wat moeilijker. Op 27 juni j.l. kreeg deze tweezitter de luchtwaardigheidspapieren van het LBA. Dit type gaat nu in seriebouw bij ELAN in Slovenië, waar ook andere 500-typen worden

gemaakt zoals de DG-505.

DG-500/20 ELAN WINGLETS

Deze versie komt ook van de DG-500/22 (22m met welvingskleppen). En de bovengenoemde DG-505/20 ELAN Winglets? Volgens Glaser-Dirks is dit de wedstrijduitvoering van de DG-505. De 22 meter was voor het verenigingswerk. Als u nu de tel kwijt bent gaan we over naar wat andere nummers.

DG-600 EN 600M MET WINGLETS

Begin dit jaar verleende het LBA goedkeuring voor toepassing van winglets voor de 17 meter versie van deze DG's. Nog geen nieuwe naam! Uit proeven bleek dat het cirkelen in thermiek stabiel is met deze winglets.

DG-303 ELAN WINGLETS

Deze vleugeltipverbetering wordt nu ook toegepast op de bekende DG-300, waarvan er intussen ruim 450 stuks zijn gebouwd. Deze ELAN

versie kreeg het nummer 303. We zijn benieuwd naar de volgende DG-typennaamgeving. Verwarrend? What's in a name!

ME7 MECHTA

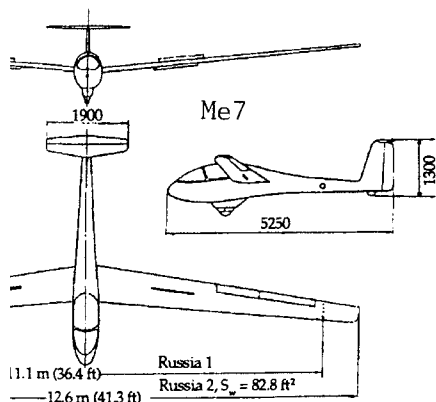
Over de kleine Russische zweever met een spanwijdte van 12,6 meter, die door de Britse



De ME-7 gesleept door een ULV (foto: Kenilworth).

firma Kenilworth op de Europese markt wordt gebracht (zie LIGAbld 61), verscheen in "SO-ARING" een "Flight Test Evaluation" van Richard Johnson met veel lovende woorden. Het toestel werd destijds genomineerd voor de

Wereldklasse, maar uiteindelijk werd de Poolse PW-5 verkozen. Alleen de PW-5 is voorbestemd voor WK Wereldklasse, dat een "één-type" wedstrijd zal worden. Met de Me7 werden in Engeland sleepproeven uitgevoerd achter een Micro-light Pegasus-Quantum, een gemotoriseerde Deltavleugel. Men was tevreden over de resultaten die nog beter zullen worden als er een sterkere motor in de sleep-Delta is gemonteerd.



Ary Ceelen

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGEN IN VLAANDEREN (deel 12)

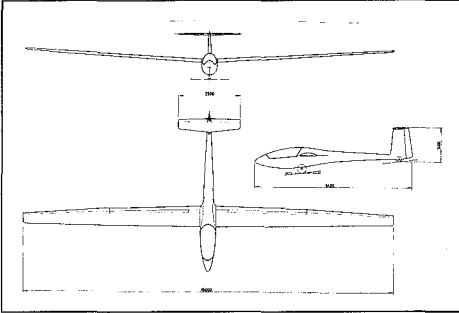
In de lijn van de vorige aflevering brengen we ditkeer de beschrijving van een aantal renklas-setoestellen die bij ons vrij bekend werden - al is de "bekendheid in Vlaanderen" voortaan niet langer de gehanteerde specifieke maatstaf voor de samenstelling van onze reeks.

DE MOSQUITO

De Mosquito is de naam van het zweeftoestel

dat bij Glasflügel de typenaanduiding 303 kreeg. Het is het tweede Duitse zweefvliegtuig uit de renklasse, en ging in 1976, twee weken na de LS3, op de Hahnweide voor het eerst de lucht in. De Mosquito gaf ook de doorstoot voor de samenwerking tussen Glasflügel en Schempp-Hirth, waar Holighaus de speciale vleugel van de Mosquito voor de Mini-Nimbus overnam.

Het bijzondere aan die vleugel is de combinatie van welvings- en remkleppen, die nog steunt op een initiatief van Eugen Hänle. Deze had namelijk in Italië het welvingskleppensysteem van de Calif gezien. In afwijking daarvan



De Mosquito.

werd voor de Mosquito een vleugel ontworpen waaraan de remkleppen in vrij grote mate kunnen bewegen zonder dat de welvingskleppen beïnvloed worden. In de landingsconfiguratie staan de remkleppen helemaal naar boven en de welvingskleppen volledig naar omlaag. Het is begrijpelijk dat er een gecompliceerd hefboomsysteem, met twee hendels in de cockpit, nodig is om dit alles in beweging te brengen, maar in het algemeen is de bediening ervan heel vlot te noemen. De welvingskleppen overlappen de ailerons en gaan van 7° negatief tot 10° positief.

Het hoogteroer is gedempt en van een parallellogrambesturing voorzien. De romp van de Mosquito werd van de Hornet en de staart van de 203 van Glasflügel overgenomen. De cockpitkap klapt naar voren omhoog. Volgens de "traditie" van Glasflügel (Libelle, Club-Libelle, Hornet) is er een staartwielje in plaats van een staartslof.

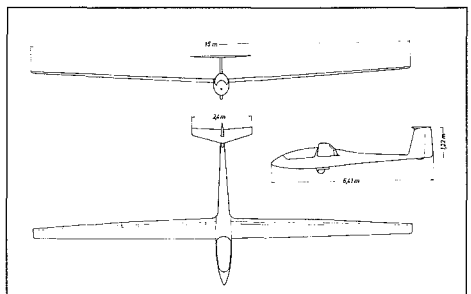
Tussen begin 1976 en mei 1980 werden er in totaal 201 Mosquito's gebouwd.

De opvolger van de Mosquito werd in 1980 de Glasflügel 304, die dezelfde romp had, maar waarvan de vleugel een dubbeltrapeziumvorm kreeg, waarvoor het speciale welvingskleppenprofiel HQ 10-1642 werd gebruikt. Voor de laatste maal werd nog eens de rem- en welvingskleppencombinatie ingebouwd. Er waren opsteektips van 1 meter lengte (koolstofvezel) beschikbaar om de spanwijdte tot 17 meter op te voeren, terwijl een grotere hoeveelheid waterballast een vleugelbelasting van 45,6 kg/m² mogelijk maakte. Zoals bij de Mosquito zijn alle roeraansluitingen automatisch.

Er werden slechts 62 stuks gebouwd, die specifieke liefhebbersexemplaren werden en nog amper op de tweedehandsmarkt te vinden zijn.

MINI-NIMBUS

De Mini-Nimbus is de bijdrage van Schempp-Hirth tot de renklasse. Het toestel vloog voor het eerst in september 1976. Zoals gezegd werd bij de Mosquito, gaat het om dezelfde vleugel, die aan een ietwat gewijzigde Cirrusromp werd aangepast. Na de vlucht van het prototype werd alles in het werk gesteld om zoveel mogelijk gewicht te sparen, zodat de serieproductie wat werd uitgesteld. Uiteindelijk werd een leeggewicht van 245 kg bereikt, terwijl ook de werking van de rolroeren bijzonder



De Mini-Nimbus.

verfijnd werd. De goede handelbaarheid bij lage snelheden en in het spiraleren maakt van de Mini-Nimbus een volkomen ongevaarlijk toestel.

Origineel had de Mini-Nimbus een pendelhoogteroer, maar vanaf 1978 was "op bestelling" (en tegen meerprijs) een gedempt hoogteroer verkrijgbaar. Te vermelden valt dat het intrekbare onderstel van de Mini-Nimbus met het oog op gewichtsbesparing (1,5 kg) voor een groot deel van GVK is vervaardigd.

Tussen 1977 en 1981 werden in totaal 159 stuks verkocht, waarvan er ruim 100 naar het buitenland gingen.

Peter Mullaert

Technische gegevens :

	Mosquito	Mini-Nimbus
Spanwijdte	15 m	15 m
Vleugeloppervlak	9,8 m ²	9,86 m ²
Slankeheid	23	22,82
V-stelling	3 °	3 °
Pijling	+ 0,7 °	0,7 °
Stabilo spanwijdte	2,50 m	2,45 m
oppervlakte	1,15 m ²	1,05 m ²
Romplengte	6,40 m	6,41 m
Leeggewicht	242 kg	245 kg
Belading romp	128 kg	120 kg
Maximumgewicht	450 kg	450 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	31,3-45,9	34-45,6
Maximumsnelheid (km/h)	250	250
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,58	0,57
bij (km/h)	79	80
Beste glijgetal	42	42
bij (km/h)	114	105



Watervlietseweg 1

4515 SC IJZENDIJK (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. - 59 ACRO

Zonder instrumenten. DEM 43.250,-

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

Zonder instrumenten. DEM 40.990,-

S.Z.D. - 56 DIANA

Zonder instrumenten DEM 84.250,-

S.Z.D. - 55-1

Zonder instrumenten. DEM 56.987,-

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

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Het is reeds een tijdje geleden dat we een boek bespraken, uitgegeven door Motorbuch Verlag. Onlangs verscheen bij deze uitgever een nieuw zweefvliegwerk: *Horizonte, Faszination Segelflug* van Rolf SCHNEIDER (235 x 270 mm, 163 blz met 131 kleurfoto's op geglansd papier, prijs 69 DEM).

Het boek is een poging om het zweefvlieggebieden door woord en beeld te illustreren. Daartoe analyseert Schneider eerst en vooral de drang tot het vliegen, die bij vele mensen heerst, en hoe die wens vroeg of laat werkelijkheid wordt. Onder de diverse luchtsporten die hier kort beschreven worden, heeft de auteur het zweefvliegen verkozen, en hij zal die keuze ook rechtvaardigen. De diversiteit van landschappen die men al zwevend overvliegt, de nieuwe dimensie die zo opengaat, wordt eveneens in een hoofdstuk beschreven.

Deze inleidende hoofdstukken, eerder van levensbeschouwelijke aard, zullen waarschijnlijk niet bij alle zweefvliegers in de smaak vallen.

Veel interessanter is het overzicht van een aantal bekende zweefvlieggebieden met hun belangrijkste vliegcentra. In Duitsland de Schwäbische Alb en het Zwarte Woud, de Zwitserse, Oostenrijkse, Italiaanse en Franse Alpen, Fuenmilanos in Spanje. Enkele persoonlijke ervaringen van de auteur en andere zweefvliegers ronden het boek af.

Zo'n werk koopt men evenwel niet echt voor de tekst: wat het aantrekkelijk maakt, zijn de prachtige foto's, waarvan de meeste door de auteur zelf gekiekt werden. Schneider heeft werkelijk oog voor compositie, en zijn produktie is zowel esthetisch als technisch nagenoeg perfect. In dit opzicht is het boek dus een ideaal cadeautje voor een verwoed zweefvlieger, of voor iemand die men tot het zweefvliegen wil lokken!

De werken van Motorbuch Verlag zijn verkrijgbaar via Aeropress, Pieter Stockmanslaan 53, NI-5652 RB Eindhoven, Nederland.

Tel. 00 31 40 512484, fax 00 31 40 998 73920.

HYPOXIE

De theorie kennen we allemaal (of zouden we allemaal moeten kennen): als we hoger willen gaan dan 4 000 meter hebben we een zuurstofinstallatie nodig. Aangezien weinige van onze clubtoestellen daarover beschikken, is de verleiding natuurlijk groot om in bepaalde omstandigheden (3 000 meter hoogtewinst e.d.) de grens iets verder te leggen. Daarbij stel je je dan bloot aan de gevolgen van hypoxie: in het begin euforie, dan redenerings- en concentra-

tiestoornissen, verminderd bewustzijn, gaande tot bewustzijnsverlies en BOEM!!!

Het probleem is dat de symptomen heel geleidelijk optreden en dat de euforie vaak de symptomen voor jezelf maskeert, tot het te laat is.

De Amerikaanse luchtmacht organiseert hierover interessante seminars waarin je, in decompressiekamers, het sluipende gevaar van zuurstofgebrek aan den lijve kunt ondervinden.

Terwijl de proefpersonen kaartspelen of rekenoefeningen maken, wordt de luchtdruk langzaam verminderd. Na een tijdje lukken zelfs eenvoudige optelsommen niet meer. Een aantal deelnemers vertoont symptomen die lijken op dronkenschap, of worden juist depressief. Zelfs het kleurenzicht verdwijnt ongemerkt bijna volledig. Ook dit wordt door de proefpersonen meestal niet opgemerkt, tot ze de instructie krijgen om hun zuurstofmasker op te zetten. De meeste proefpersonen beschrijven dan dat ze kleuren zien met een intensiteit zoals nooit tevoren.

Nochtans blijven ook ervaren piloten in de val trappen: getuige hiervan de volgende tragische anekdote. (uit PILOT, februari 1995, p. 80)

Twee tweezitter jets vertrokken uit de USA naar Hawai voor een militaire oefening. Bij het uitklimmen kwam de nr. 2 naast de leader vliegen. Deze keek in opperste verbazing toe terwijl de bemanningsleden van de nr. 2 hun helmen en vliegoverall uitdeden. Daarna zetten ze hun petten op en maakten groetende bewegingen naar de leader die ondertussen, zonder succes, via de radio contact probeerde op te nemen.

Daarbovenop ontblootte een van de bemanningsleden van de nr. 2 zijn billen en maakte gesimuleerde paarbewegingen met zijn schietstoel.

Tot ontsteltenis van de leader probeerden de vliegers van nr. 2 dan plots hun helmen en zuurstofmaskers terug op te zetten, doch bleken hier niet meer toe in staat door de snel optredende hypoxie. Beide piloten vielen dan bewusteloos in hun stoel. Het toestel, dat zich toen op 25 000 voet bevond, rolde op de rug en crashte in de oceaan. Het werd nooit teruggevonden. Waarschijnlijk was het systeem voor het onder druk brengen van de cabine ofwel defect, ofwel niet ingeschakeld. De fysische activiteit van de bemanningsleden heeft er waarschijnlijk ook toe bijgedragen dat ze zich niet bewust werden van de fatale consequenties van hun dwaas gedrag voor het te laat was. Uit de beschrijving van dit ongeval is niet uit te maken of het gedrag van de bemanning op zichzelf niet reeds veroorzaakt werd door hypoxie.

Frank Demeulenaere
(Overgenomen uit LUAC Info)

CLUBNIEUWS

Knappe prestaties ...

Was het voorjaar niet veelbelovend, dan werd tijdens de voorbije zomermaanden veel goed gemaakt. Volgende nationale records werden aangemeld:

12-07-95 te Fuentemilanos:

Free distance tweezitter:

535,85 km, Ken Evens / Jacky Van Houtte, Janus B, Albatros

Free distance eenzitter:

535,85 km, Kris Van Dam, Speed Astir, A.Z.M.

Free distance tweezitter-motorzwever:

398 km, Luc De Preter, ASH 25 E, L.U.A.C.

18-07-95 eveneens te Fuentemilanos:

gelijktijdige verbetering Free distance eenzitter:

763 km door:

- Ken Evens, Albatros, DG 300

- Kris Van Dam, A.Z.M., Speed Astir

(vervolg op pagina 19)

LENGTEONTHEFFINGEN (VERVOLG)

Als aanvulling op het vorige artikel over het formulier A 95 -lengteontheffing volgen hier enkele aanwijzingen om het formulier correct en vereenvoudigd in te vullen:

1. persoonlijke gegevens van de eigenaar van het trekkende voertuig (wordt geacht ook de bestuurder te zijn);
2. VE.TRA 95.013.2
AG 95 005.2
(code bij D.I.V. van de uitzonderlijke regeling voor de zweefvliegtuigaanhangwagens);
3. personenwagen, lichte vrachtwagen of vrachtwagen, naargelang het geval;
4. nummerplaat trekkend voertuig;
5. merk trekkend voertuig;
6. type trekkend voertuig;
7. tarra trekkend voertuig;
8. hoogst toegelaten gewicht trekkend voertuig;
9. lengte trekkend voertuig;
10. breedte trekkend voertuig;
11. hoogte trekkend voertuig;
12. alleen invullen: CONFORM (!!);
13. NEE;
14. ZWEEFVLIEGTUIG;
15. MAX 12 meter invullen;
16. MAX 2 meter invullen;
17. MAX 2 meter invullen;
18. MAX gewicht zwever met toebehoren;
19. trekkende voertuig + aanhangwagen mogen nooit de 18 meter overschrijden, anders is het uitzonderlijk vervoer met verbod van autowegen, verplicht zwaailicht enz.;
20. ongeveer 2 meter, nooit meer dan 2,5 meter (verboden op de weg of zie 19);
21. maximum hoogte (hoogste punt);
22. uitstekend gedeelte dat achteraan over de aanhangwagen uitsteekt;
23. maximum gewicht startklare wagen, bagage, passagiers en aanhangwagens;
24. alleen invullen: GANS BELGIË;
25. HEEN EN TERUG;
26. PERIODE VAN 1 JANUARI TOT 31 DECEMBER;
27. datum van de aanvraag + PRIVAAT PERSOON;
28. naam voluit in blokletters geschreven;
29. handtekening, gewoon voluit geschreven "gelezen en goedgekeurd".

Anders op het formulier niets invullen, geen schetsen of berekeningen.

Fiscale zegel (van 200 BEF) RECHTS BOVEN met een nietje vasthechten.

Om de verwerking van de aanvragen vlotter te laten verlopen, is het wenselijk de aanvragen van formulieren A 95 te groeperen en via uw clubsecretariaat te versturen.

In de hoop alle zweefvliegers met deze informatie van dienst te zijn, stuur ik aan iedereen mijn sportieve groeten.

Marnix Van Yper

MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur Dienst Wegverkeer DIRECTIE UITZONDERLIJK VERVOER Résidence Palace - Bloc C - 6de verdieping Wetstraat 155 B-1040 BRUSSEL Tel. : 02/287.33.33 Fax : 02/733.41.41	FORMULIER A 95	FISCALE ZEGEL (niet geplakt maar geniet en vernietigd)
	Vak voorbehouden aan het <u>Bestuur</u> Nummer van dossier	


AANVRAAG VAN VERGUNNING VOOR UITZONDERLIJK VERVOER (in toepassing van het artikel 48 van het verkeersreglement)
 VOOR: *EIGEN REKENING / DERDEN* (1) (2)

A. VERVOERDER CODE T.E.U.V. : 2

Firmanaam :
 Adres : TEL :
 Postnummer : Stad : 1 Land : FAX :

B. KARAKTERISTIEKEN VAN DE GEBRUIKTE VOERTUIGEN

B.1 TREKKER/VRACHTWAGEN/ZELFRIJDEND MATERIEEL (1) (3)					NUMMERPLAAT : <u>4</u>			
MERK	TYPE	Nr.afwijking (6)	Massa (ledig)	MTTM(4)	Lengte	Breedte	Hoogte	
<u>5</u>	<u>6</u>		<u>7</u>	<u>8</u>	<u>9</u>		<u>10</u>	<u>11</u>

B.2 AANHANGWAGEN/OPLEGGER/DOLLY (1) (3)					NUMMERPLAAT :			
MERK	TYPE	Nr.afwijking (6)	Massa (ledig)	MTTM	Lengte	Breedte	Hoogte v/h laadvlak	
			<u>12</u>		min	max	min	max

ZIE LIJST IN BIJLAGE : JA/NEE 13

C. KARAKTERISTIEKEN VAN DE LADING (2)

Aard van de lading (5) : 14

maximum Lengte	maximum Breedte (5)	maximum Hoogte	maximum Massa
<u>15</u>	<u>16</u>	<u>17</u>	<u>18</u>

D. KARAKTERISTIEKEN VAN DE STARTKLARE GELADEN VERVOERCOMBINATIE (6)

maximum Lengte	maximum Breedte	maximum Hoogte	Overstek vooraan	Overstek achteraan	maximum Massa(7)
<u>19</u>	<u>20</u>	<u>21</u>		<u>22</u>	<u>23</u>

E. LAADPLAATS OF GRENSPOST IN BELGIË	LOSPLAATS OF GRENSPOST IN BELGIË
Firma :	Firma :
Adres :Nr. :	Adres :Nr. :
Postnummer : Stad :	Postnummer : Stad :

ENKELE REIS of HEEN EN TERUG (1)

- (1) Schrappen wat niet past.
- (2) **INDIEN HET VERVOER GEBEURT VOOR DERDEN:** verplicht bijvoegen van een afschrift van de bestelbon van de opdrachtgever; deze vermeldt de aard, de afmetingen en de massa van de lading. Dit is niet van toepassing voor de vergunningen "GANS BELGIË".
- (3) **VOOR DE VERGUNNINGEN "GANS BELGIË" of "BOOMSTAMMEN":** EEN enkele trekker en maximum 10 aanhangwagens/opleggers die niet voldoen aan het technisch reglement (Art.78) worden aanvaard. Een lijst met de inlichtingen van tabel B bijvoegen. De aanhangers/opleggers die voldoen aan het technisch reglement zijn niet beperkt in aantal en moeten dan ook niet vermeld worden.
- VOOR DE VERGUNNINGEN "OP REISWEG":** MAXIMUM 9 vervangende trekkers en MAXIMUM 10 aanhangers/opleggers die niet voldoen aan het technisch reglement (Art.78) worden aanvaard. Een lijst met inlichtingen, volgens de voorstelling van tabel B hieronder, bijvoegen



Nummerplaat	Merk	Type	Nr. Afwijking	Massa (ledig)	MTM(4)	Lengte	Breedte	Hoogte v/h laadvlak
						min/max		min/max

- **INDIEN DE TOTALE MASSA <= 40T (Benelux 44T):** de aanhangers/opleggers die voldoen aan het technisch reglement zijn niet beperkt in aantal en moeten NIET vermeld worden.
 - **INDIEN DE TOTALE MASSA > 40T (Benelux 44T):** de samenstelling van de gebruikte sleep moet van hetzelfde type blijven (zelfde aantal en schikking van de aslijnen).
- (4) MTTM : Maximum technisch toegelaten massa
- (5) Inbegrepen steunen of verpakking
- (6) Afwijking op het technisch reglement volgens Art. 78 voor ieder voertuig dat niet beantwoordt aan de Conventie van Wenen van 1968. **VERPLICHTE BIJVOEGING VAN EEN AFSCHRIFT VAN DEZE AFWIJKING OF DOKUMENT IN VERBAND DAARMEDE.**
- (7) **INDIEN TOTALE MASSA GROTER IS DAN 44T:** verplichte bijvoeging van een schets **VOLGENS DE WERKELIJKE TOESTAND** met vermelding van de aslasten (zie voorbeeld schets achteraan dit formulier).
- (8) **VERPLICHTE BESCHRIJVING:** Vertrekplaats-Nr. van de weg N...-Hoofdgemeente-Nr. van de weg
Voorbeeld : Meer grens-E19-afrit nr.2-N144-Loenhout-Braken-NI-Wuustwezel...
- (9) ...straat, in tegenzin ..., via op-en afritten,

LAANSPRÁKELIJKHEID:

De aanvrager verklaart onder zijn verantwoordelijkheid :

- dat hij de reisweg heeft verkend en afgelegd (of laten afleggen) en al de hindernissen heeft genoteerd, inbegrepen deze voorkomend in de doortochten van de agglomeraties;
- dat, in het bijzonder voor wat de gelijkgrondse overwegen betreft, hij er zich volledig van verzekerd heeft dat, zelfs met lange en/of laaghangende ladingen, hij de overgangen kan uitvoeren op normale wijze en zonder stil te staan;
- dat hij de nodige maatregelen zal nemen met de eigenaars, in het bijzonder de N.M.B.S., van al de hindernissen die de progressie van het konvooi hinderen.
- dat indien de voorgestelde reisweg niet aanvaard is, hij een nieuwe reisweg zal verkennen, rekening houdend met de opmerkingen van het Bestuur;
- hij garandeert in orde te zijn met de voorschriften van het Algemeen Reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, en hun onderdelen dienen te voldoen en in bijzonder, voor de Belgen, aan de Technische Controle;
- hij garandeert kennis genomen te hebben van de reglementering op het gebied van het uitzonderlijk vervoer en deze zal toepassen;
- hij erkent ver Wittigd te zijn dat de schending van deze verbintenis een weigering of schorsing van elke nieuwe vergunning tot gevolg kan hebben.
- de vervoerder verbindt er zich toe de bepalingen van de vergunning te eerbiedigen en bevestigt dat al de hierboven vermelde inlichtingen juist zijn.

Datum :	Naam van de vervoerder of volmacht houder (voluit)	Handtekening van de vervoerder of volmacht houder "Gelezen en goedgekeurd" (voluit geschreven)
Firma Stempel 		

(vervolg van pagina 13)

29-07-95 te Diest:

Triangular distance dames eenzitter:
329 km, Liesbeth Breugelmans, LSIc, D.A.C.
Op zondag 23 juli vlogen 5 piloten van de KAC

vanuit Weelde een 500 km FAI, 2 piloten van
Albatros vlogen een 300 km-proef op Ka8b, 1
piloot een 500 km-proef met een Jeans-Astir!

Patrick Pauwels



De ideale buitenlanding (foto: H. Koelman).

WEDSTRIJDNIUWS

HANDICAP DER KEMPEN EN VICTOR BOIN

Na de regenachtige eerste weken van juni kondigde het laatste weekend zich veelbelovend aan. En inderdaad, voor het eerst sinds jaren werd de ban gebroken en werd er gedurende de beide dagen van de Handicap in de 4 klassen gevlogen.

De wedstrijd zou ook gelden als Victor Boin wedstrijd 1995 voor de Standaardklasse.

De Clubklasse bestond uit 22 deelnemers, terwijl de Standaardklasse door 25 piloten werd bevolkt. De Open-Renklasse telde 18 en de Motorklasse 6 vliegers, waardoor laatstgenoemde klasse voor het eerst mocht meedingen als een autonome klasse met "vliegende buitenlandingen".

Zaterdag 24 juni begon veelbelovend en zodoende werd er voor de Clubklasse een driehoek van 110 km uitgeschreven. De Standaardklasse kreeg een 192 km driehoek voor de kiezen en de Open-Renklasse en de Motorklasse werden op een driehoek van 208 km gestuurd.

Tijdens het verloop van de proef werd de bewolking alsmat dikker en buiiger, zodat alleen van de "grote vleugels" Luc De Preter (VZA) op ASH 25 en Leen Smit (WBAC) op Nimbus 4 DM, beiden in de motorklasse, er in slaagden de proef te ronden. Alle andere deelnemers landden buiten.

Vermits de eerste vliegtag de Victor Boin-dag was, werd Dick Teuling (NIJAC) op Discus de fiere en terechte winnaar van de prachtige massief bronzen trofee, op de voet gevolgd door Antoon Kerkhofs (EAC) en Danny Lenders (KAC).

In de Open-Renklasse landde Johan Lemmens (WBAC) het verst, op de hielen gezeten door Marc Van Breemen (WBAC) en Francesco Bruinsma (Den Helder). Het duo Van der Stelt - Houtman (GEZC) kaapte in de Clubklasse de eerste plaats weg. Tweede werd Peter Van Horsen (ZHVC) en Luc Lammerant (LUAC) werd derde.

De volgende dag beloofde een topdag te worden, en er werden dan ook grote proeven uit de kast gehaald. Voor de Clubklasse werd er een 132 km heen-en-terug klaargelegd, de Standaardklasse kreeg een 1 000-puntendag van 260 km voorgeschoteld, en de Open-Renklasse en Motorklasse een 302 km driehoek.

In de Clubklasse was het - ongelofelijk maar waar - Henk Jans (WBAC) op Ka 8 die eerste werd. Tweede werd Theo Stockmans (KVDW), en het duo Van der Stelt - Houtman (GEZC) eindigde als derde. Met zijn trouwe Libelle liet Miel De Wachter (ACK) in de Standaardklasse iedereen achter zich. Nochtans lieten Antoon Kerkhofs (EAC), tweede, en Patrick Theunis (ACK), derde, zich ook niet ongemoeid.

In de Open-Renklasse toonde Marc Van Breemen (WBAC) dat hij vorig jaar niet voor niets Nederlands Nationale Kampioen werd: hij behaalde de dagzege. Johan Lemmens (WBAC), die in de Handicap altijd goed presteert, werd verdienstelijk tweede, terwijl Eric Bongaerts (ACK) eervol derde werd. Bij de Motorzwevers won Bert Schmelzer (LSV Viersen) het van Eddy Huybreckx (ACK) en Paul Van Dingenen (ACK).

De hoogste snelheden tijdens deze beide dagen werden behaald door Eddy Huybreckx met 94,2 km/h op Ventus CT, Marc Van Bree-

STANDAARD- KLASSE

NR.	CLUB	NAAM	TOESTEL	HAND.	WEDS. NR.	KENLET.	ZATERDAG	ZONDAG	TOTAAL PUNTEN
1	EAC	Kerkhofs Antoon	Discus CS	104	FM	PH 981	519,09	981,54	1480,63
2	NIAAC	Touling D / Vermeulen Wim	Discus	104	DT	PH 756	576,44	856,74	1433,18
3	DG AK	Lenders Danny	DG 300	104	AH	OO-ZDK	518,77	908,73	1427,50
4	ACK	De Wachter Emiel	Std-Libelle	100	LJ	OO-ZLJ	310,18	977,09	1287,27
5	DAC	Verstappen Bert	Cirrus 75	102	AA	OO-ZAA	412,80	872,77	1285,57
6	ACK	Theunis Patrick	LS 11	102	CG	OO-ZYQ	327,58	913,22	1240,80
7	GEZC	Scheffer Sabine / De Ruiter Richard	LS 4	104	EV	PH-938	352,72	876,19	1228,91
8	ACK	Verstreken Vico	LS4	104	VV	OO-ZSM	298,25	876,47	1174,72
9	ACN	Regeer Hans	Hornet	102	A7	PH-439	349,84	798,38	1148,21
10	ALB	Evens Ken	DG 300	104	ZX	OO-ZZX	250,89	856,74	1107,63
11	KAC	Van Den Borne Paul	Janter St 3	102	PS	OO-ZPS	136,33	900,53	1036,86
12	KAC	Geenen Walter	LS 7	104	HE	OO-ZGW	119,84	893,10	1012,94
13	AZM	De Keersmaecker Bart	LS 1 d	100	BP	OO-ZBP	105,14	866,55	971,68
14	VCH	De Vries Sijmen	DG 300	104	R9	PH 923	130,41	827,47	957,89
15	Viesen	Mensing Peter	LS8	104	MP	D-4282	80,11	875,27	955,37
16	ALB	Van Pee Guy	DG 300	104	ZR	OO-ZZR	68,20	848,68	916,88
17	ALB	Appeltants Peter	DG 300	104	XO	OO-ZXO	0,00	886,81	886,81
18	LUAC	Bovin Stefan	ASW 19	102	70	OO-ZFP	74,16	793,84	868,00
19	EZAC	Van Eenaeme Frank / Pieters Ivan	Janter St 3	102	PJ	PH-917	0,00	840,82	840,82
20	ACK	Van Donnick Rene	LS 1f	102	ZI	OO-ZZI	0,00	538,46	538,46
21	ALB	Janssens Wil	Cirrus St	102	68	OO-ZKE	125,95	387,21	513,15
22	KFC	Van Autrefe Franz	Std. Libelle	100	23	OO - ZRK	195,51	301,10	496,61
23	GEZC	Bakkenes Ton	Cirrus St	102	88	0	129,70	241,15	370,85
24	EAC	Van Stratum Jac	DG 300	104	DM	PH-892	298,25	0,00	298,25
25	KAC	Geenen Tom	LS 11	102	WT	OO-ZWT	55,64	80,21	135,85
26	ACK	Kimpe Manu	Cirrus St	102	LT	OO-ZLT	81,68	0,00	81,68
27	LV	Albert Patrick	Cirrus St	102	AC	D-3690	0,00	0,00	0,00
28	VZP	Note Henri	Effe 5A4	100	UW	OO-ZUW	0,00	0,00	0,00
29	EZAC	Vermeulen Cor	SZD 55	104	GC	PH-993	0,00	0,00	0,00

MOTOR- KLASSE

NR.	CLUB	NAAM	TOESTEL	HAND.	WEDS. NR.	KENLET.	ZATERDAG	ZONDAG	TOTAAL PUNTEN
1	VZA	De Preter Luc	ASH 25 E	124	YW	OO-ZYW	597,18	787,89	1385,07
2	ACK	Huybrecht Eddy	Venturo CT	114	YU	OO-ZYU	413,52	877,19	1290,71
3	ACK	Van Dingenen Paul	Discus BT	104	XP	OO-ZXP	445,89	795,81	1241,70
4	WBAC	Smit Leen / Edwin	Nimbus 4 DM	127	W9	D-KDWA	536,69	880,45	1417,14
5	LSV Viersen	Schmolzer Bert	Discus BT	104	MC	D-KMMS	284,91	890,58	1175,49
6	BAC	Wauters Flor	DG 400 M	110	NV	PH-723	270,95	176,11	447,07

CLUB KLASSE

NR.	CLUB	NAAM	TOESTEL	HAND.	WEDS. NR.	KENLET.	ZATERDAG	ZONDAG	TOTAAL PUNTEN	
1	GEZC	Van Der Steit Andy / Houtman Eric	ASK 21	96	ES	PH 680	644,79	832,81	1477,60	
2	LUAC	Lammerant Luc	Club Libelle	96	FF	OO-ZFF	624,37	799,27	1423,64	
3	ZHYVC	Van Horsen Peter	ASK 23b	96	V7	PH-929	628,30	706,02	1334,31	
4	WBAC	Jans Henk	Ka 8 B	78	A2	PH-312	384,35	938,70	1323,05	
5	KVDW	Stockmans Theo	Pilatus B4	88	NU	OO-ZNU	409,38	844,84	1254,23	
6	ALB	Mertens H / Kinet Luc	Twin Astr II	96	EY	OO-ZEY	287,01	795,15	1082,15	
7	KAC	Peeraer Herman	KA 8	86	FQ	OO-ZEQ	302,90	777,40	1080,30	
8	GEZC	Reyers Hans / Hoogenstridj Anneke	Club Libelle	96	ME	PH 526	201,85	821,77	1023,62	
9	VZP	Loman Pieter / Roelandt Pieter	Zuyvogel Ilib	94	FD	OO-ZFD	98,27	741,01	839,28	
10	ALB	Matten Johan / Baerts Michel	Ka 8 B	78	PC	U	OO-ZU	462,35	702,84	881,19
11	BAC	Schraepen Stefan / Dilen Adrian	Twin Astr II	96	PL91	PL1	359,77	313,79	673,56	
12	ELZC	Rousseau / Koumans / Van Veen / Dijkstra	KA 7	82	272	PH-272	223,80	323,67	547,47	
13	KAC	Lauiers Guy	KA 8	86	VN	OO-ZVN	167,44	308,62	476,06	
14	KAC	Luyck Rudy	KA 8	86	YG	OO-ZYG	356,61	82,30	438,90	
15	KAC	Meerts Filip	KA 6	86	BW	OO-ZBW	177,59	216,03	393,62	
16	ALB	Claessens Peter / Jeandarme Erik	Jeans Astrir	96	EX	OO-ZEX	304,17	0,00	304,17	
17	KAC	De Bakker A. / Michiels Gerrit	KA 13	82	WU	OO-ZWU	175,61	117,49	293,10	
18	ALB	Geraets Lucien	KA 8	78	GV	OO-ZGV	282,00	0,00	282,00	
19	KAC	Winthorst Paul / Verheyen Jan	Fuchaz	104	IX	OO-ZIX	152,06	99,53	251,59	
20	KAC	Lauiers Louis / V.D. Borne Alois	KA 13	82	KS	OO-ZKS	223,80	0,00	223,80	
21	KAC	Wouters Jan / Van Den Borne Dirk	TWIN ASTIR	96	KW	OO-ZKW	145,72	0,00	145,72	
22	GEZC	Pijnappels Marc	ASK 23	96	809	PH-809	0,00	0,00	0,00	

OPEN / REN KLASSE

NR.	CLUB	NAAM	TOESTEL	HAND.	WEDS. NR.	KENLET.	ZATERDAG	ZONDAG	TOTAAL PUNTEN
1	WBAC	Van Breenen Marc	Ventus C	108	LI	PH-800	839,83	825,93	1565,55
2	WBAC	Lemmens Johan	Mini Nimbus	106	BU	PH 588	680,38	873,09	1553,47
3	KAC	Taeymans S.	Pik 20	106	JA	OO-ZJA	588,07	841,92	1429,99
4	Den Heide	Brunsmans Francesco	DG 800	110	FF	D-0037	608,05	794,40	1402,45
5	WBAC	Klunder Nilsand Roelof	LS 6 C	112	WA	PH-909	500,31	818,63	1318,94
6	VZA	Sebreghts Lieve	ASW 20	106	04	OO-Z04	462,26	705,20	1167,46
7	KAC	Wouters Peter	ASW 20	106	71	OO-ZX7	346,76	760,98	1107,74
8	ACK	Bongaerts Eric	ASW 20	106	AM	OO-NAM	116,59	859,19	975,78
9	VCH	De Borne Ton	DG 800	112	DG	PH 834	124,84	813,13	937,97
10	AZM	Van Dam Kris	Speed Astrir	104	89	OO-Z89	74,95	806,92	1167,46
11	KAC	Kennes Ad	Mosquito	106	K3	OO-ZK3	0,00	338,80	338,80
12	WBAC	Telkamp Victor	ASW 20	110	ZZ	PH-892	0,00	831,77	831,77
13	KAC	Snels Andre	LS 6	106	CB	OO-ZCB	79,08	329,21	408,29
14	GEZC	Ambrose Peter / Jaquet Jan	LS 6 C	110	BY	PH 914	359,36	41,24	397,60
15	ZAC	Beyls Nico / Coelis Piet	Cirrus 18m	104	QE	OO-ZQE	0,00	345,11	345,11
16	KAC	Van Rooij Jan	Phobus C	103	45	OO-Z45	0,00	338,80	338,80
17	NIAAC	Van IJzendoorn Rob	ASW 20	106	RY	PH-848	152,58	0,00	152,58
18	VZP	Lievens Johan / De Brouwer Guy	Janus	104	U2	OO-ZU2	0,00	55,10	55,10
19	KAC	Fees Jos	Pik 20 D	106	J3	OO-ZFV	0,00	0,00	0,00

men met 93,9 km/h op Ventus C en Luc De Preter met 91,3 km/h op ASH 25.

In de Algemene Rangschikking (zie tabellen) werd de eerste plaats in de Clubklasse behaald door het duo Van der Stelt -Houtman, met op de tweede plaats Luc Lammerant gevolgd door Peter Van Horsen.

In de Standaardklasse was de winnaar Antoon Kerkhofs. Tweede werd de Combinatie Dick Teuling - Wim Vermeulen en derde Danny Lenders.

De laureaten in de Open-Renklasse waren: eerste Marc Van Breemen, tweede Johan Lemmens en derde Stan Taeymans.

De Motorklasse werd gewonnen door Luc De Preter gevolgd door Eddy Huybreckx en Paul Van Dingenen.

Aan alle laureaten van harte proficiat!

De wedstrijdleiding dankt de deelnemers en nodigt hen en nieuwe geïnteresseerden uit voor de volgende uitgave. Graag tot de "Handicap der Kempen 96".

Eddy De Coninck

11DE INTERNATIONALE 8-DAAGSE VAN DE KEIHEUVEL

7DE BENELUX ZWEEFVLIEG- WEDSTRIJD

Zaterdag 5/8/95

Op de openingsbriefing om 10:30 uur stelde de voorzitter de deelnemers voor. Sponsors en personaliteiten werden in de bloemetjes gezet. Druivenkoningin JOKE1 werd ingezet om Johan Lemmens uitgebreid te feliciteren voor zijn dertiende deelname aan de wedstrijd.

Proef:

Renklasse: FAI driehoek 235 km Venlo, Tiel, Keiheuvel

Standaardklasse: FAI driehoek 216 km Venlo, Zaltbommel, Keiheuvel

Lokaal was het thermisch zeer goed. De jongens van de startwagen zagen hun petjes met een forse bel mee de hoogte in gaan. VW (Gerrit Kurstjens op Nimbus 4) werkte deze driehoek vlekkeloos af met enkel zijn hoogtemeter. Zelfs zijn koordje liet hij thuis.

De GPS van ZI (Jef Dekonick,"DE" GPS specialist, op LSI-f) liet het afweten. Een buitenlandse als gevolg. Pechprijs van de dag ging naar WF (Govers & Gypen op Janus C). Na de buitenlandse knoeiden ze tot middernacht om hun hoogteroer los te prutsen. De volgende dag hebben ze de start moeten laten voorbijgaan.

Zondag 6/8/95

Het weer noodzaakte de wedstrijdleiding een alternatieve proef op te geven. Omwille van de late start kon alleen de Renklasse vertrekken. Enkel VW (Gerrit Kurstjens op Nimbus 4) was in staat de proef te ronden. Op 12 km van de finish had hij nog 200 meter hoogte, wat voor hem toch voldoende was om binnen te komen.

Proef:

Alternatieve proef FAI driehoek 165 km Beringe, Vught, Keiheuvel

Omdat er maar één piloot de finish haalde, werd deze proef een afstandsproef. Organisatorisch stonden we voor problemen met een reukje. Vrijwilliger gezocht voor het verwijderen van poepluiers in de douchewagen.

Maandag 7/8/95

Weersomstandigheden laten geen proef toe.

Als alternatief werd een dagje zwemmen in "De Rauwse Meren" ingelast.

Dinsdag 8/8/95

Een superdag! Een mooie proef die door iedereen werd gerond. Dit inspireerde Rudy Jennen de volgende dag tot het uitschrijven van een extra grote proef.

Proef:

Standaardklasse: GO 243 km Gelderen, Dessel, Hilvarenbeek, Keiheuvel

Renklasse:

GO 272 km Kamp Lintfort, Dessel, Hilvarenbeek, Keiheuvel

Volgens P. Korthout dienden de batterijen van de windmeter dringend vervangen te worden.

Wat een mens verzint om de pechprijs te krijgen: ZI (Jef Dekonick op LS1-f) gaf een starttijd door voor de poort open ging, waardoor zijn proef ongeldig was. De volgende dag bleek bij controle van de foto's dat hij wel na de opening van de poort gestart was. Zijn pechprijs (flesjes Corsendonck) had hij reeds geconsumeerd.

Woensdag 9/8/95. Emsens-dag

De extra grote proef van gisteren bleek nog niet groot genoeg.

Proef:

Standaardklasse: GO 360 km Borkenberge, Stadtlohn, Kamp Lintfort, Keiheuvel

Renklasse: GO 403 km Asehberg, Stadtlohn, Kamp Lintfort, Keiheuvel

PY (J. Jacquet op LS3) ging na een buitenlanding een rechtstreekse confrontatie aan met een jonge stier. Hij werd op de horens genomen en maakte een tweede buitenlanding, doch iets onzachter.

ZI (Jef Dekonick op LS1-f) haalde vandaag ondanks zijn buitenlanding zijn 300 km vrije afstand, proficiat!

Donderdag 10/8/95

Het kon niet op. Het beperkte aantal buitenlandingen van gisteren noopte Rudy Jennen weer tot het uitschrijven van een fikse proef. De weergoden hadden er duidelijk zin in en waren onze wedstrijd gunstig.

Proef:

Standaardklasse: GO 329 km Dinslaken, Stadtlohn, Kamp Lintfort, Dessel, Keiheuvel

Renklasse: GO 360 km Borkenberge, Stadtlohn, Kamp Lintfort, Dessel, Keiheuvel

De barbecue motiveert de piloten blijkbaar tot grootse prestaties. De meesten werkten deze proef probleemloos af. LL (Van Breemen op Ventus C), reeds geteisterd door gebroken voet waarvan wij de juiste oorzaak niet hebben kunnen achterhalen, forceerde het bekomen van de pechprijs door middel van 2 platte banden. Om 3:30 uur arriveerde de ploeg te EBKH.

Deze dag zullen de meesten zich nog lang heugen, niet alleen door de proef, want deze was niet zo uitzonderlijk in onze reeks zonder weerga, maar zeer zeker door onze "Après Vol" BBQ. Een record aantal inschrijvingen (180) waardoor de Quest naar een vrij plaatsje op ons zomers terras een vervelend neveneffect werd. Doch dit ongemak werd ruimschoots gecompenseerd door de rijke dis en het optreden van de "Janetten". PP Michiels (vader van clublid Roel Michiels en wel bekend van Soulsister) bracht o.a. Ronimo (Rony Mosuse, o.a. ex-Radio's) mee.

De show (zo mag je het wel noemen) swingde van 't begin tot 't einde. Zonder drums en bas zo'n muziek voortbrengen getuigt van het

S T A N D A A R D K L A S S E

PL	--NAAM	IMM	PUNTEN	DAG 1		DAG 2		DAG 3		DAG 4		DAG 5		DAG 6		DAG 7		DAG 8	
				PL	PTN	PL	PTN	PL	PTN	PL	PTN	PL	PTN	PL	PTN	PL	PTN	PL	PTN
1	SMIT MARTIN	SM	4144.02	3	634	1	658	1	837	3	798	3	665	1	553	0	0	0	0
2	BORGSMANN ERIC	KE	3903.76	1	640	2	615	3	811	2	807	9	582	3	449	0	0	0	0
3	BUITINK GERT	GH	3798.31	2	637	3	597	4	800	6	684	6	634	4	446	0	0	0	0
4	SEYFFERT DIRK BAS	EJ	3709.37	12	457	4	597	2	833	1	817	1	706	16	300	0	0	0	0
5	KOSTER NICO	KO	3456.48	12	457	5	551	8	676	4	780	5	635	11	357	0	0	0	0
6	DAMEN PHILIP	FR	3432.07	21	183	6	548	5	760	5	769	2	687	2	485	0	0	0	0
7	DE GLOPPER HAN	R9	3337.73	5	581	7	452	7	703	13	571	4	647	9	384	0	0	0	0
8	DE WACHTER ENIEL	LJ	3089.05	4	624	8	450	19	444	14	570	8	585	5	417	0	0	0	0
9	VERSTREKEN VICO	VV	3050.15	8	506	12	342	6	732	15	562	11	573	15	335	0	0	0	0
10	V.REMAENE/PIETERS I	PJ	2964.13	7	563	17	268	16	542	11	594	7	604	8	392	0	0	0	0
11	VAN CAMP LUC	L2	2911.25	14	422	21	263	9	664	7	669	12	554	14	340	0	0	0	0
12	LENDERS DANNY	AH	2870.64	11	462	13	321	12	638	8	643	14	426	10	381	0	0	0	0
13	KIMPE MANU	LT	2756.05	6	569	10	361	20	435	16	559	13	536	17	297	0	0	0	0
14	VAN VEEN HERMAN	57	2732.22	22	170	11	351	10	656	12	585	10	577	7	394	0	0	0	0
15	KLEINTJES HERMANN	JO	2182.05	9	475	15	274	18	445	19	485	18	210	18	293	0	0	0	0
16	BUKENBERGS ENIEL	KZ	2156.99	19	356	14	275	22	421	22	296	15	396	6	412	0	0	0	0
17	GEENEN WALTER	BE	2126.17	16	408	9	414	11	647	21	310	21	0	13	348	0	0	0	0
18	WENSING WILLY	NP	2033.27	23	127	21	263	14	616	17	554	17	231	19	297	0	0	0	0
19	GEUENS NAND	VH	2027.75	18	370	17	268	13	637	18	550	20	79	21	227	0	0	0	0
20	HULSBERGEN L.	LTI	1935.81	10	464	21	263	15	600	10	609	21	0	23	0	0	0	0	0
21	BOONSTRA H & SR	12	1835.65	17	397	15	274	23	201	9	613	21	0	12	350	0	0	0	0
22	BRAND R/KROON GERT	S2	1789.24	15	409	17	268	17	453	23	157	16	380	21	122	0	0	0	0
23	DEKONINCK JOZEF	ZI	1602.56	20	265	17	268	20	435	20	371	19	120	20	143	0	0	0	0
24	LITT BAUDOIN	XV	0.00	24	0	24	0	24	0	24	0	21	0	23	0	0	0	0	0

R E N K L A S S E

PL	NAAM	IMM	PUNTEN	DAG 1		DAG 2		DAG 3		DAG 4		DAG 5		DAG 6		DAG 7		DAG 8	
				PL	PTN	PL	PTN	PL	PTN	PL	PTN	PL	PTN	PL	PTN	PL	PTN	PL	PTN
1	KURSTJENS GERRIT	VW	3652.96	4	571	1	255	1	552	1	575	4	662	1	519	2	519	0	0
2	HUYBRECKX EDDY/MARC	TU	3350.22	1	643	3	224	3	501	2	513	11	617	8	382	6	470	0	0
3	WOLFF JOOST	TT	3237.11	2	618	2	233	4	444	4	484	11	617	8	382	7	460	0	0
4	BONGAERTS ERIC	AM	3071.42	3	578	13	126	12	374	7	462	3	673	5	405	8	454	0	0
5	DE BRUINE TON	FP	2999.62	11	529	4	176	5	439	14	435	9	625	3	414	16	381	0	0
6	ZWAGGA BEN	AY	2938.98	16	427	12	146	2	502	8	461	14	507	4	413	3	483	0	0
7	AALBERS PETER	BY	2920.88	15	437	6	167	9	407	12	441	5	633	6	382	9	454	0	0
8	FROHWEIN HENK	CM	2880.86	10	532	20	104	10	399	3	486	6	628	2	422	19	311	0	0
9	KWANT GER	EC	2867.48	14	443	10	161	11	396	10	452	7	627	12	366	11	422	0	0
10	VERSTEEGE AREMD	AS	2814.56	25	289	25	91	6	436	5	479	1	695	13	351	5	473	0	0
11	DE BOER/VAN DOORMAA	MS	2810.73	7	549	19	120	13	361	21	369	8	627	21	255	1	530	0	0
12	RITSSA JAM	JR	2707.60	21	338	17	125	7	426	15	431	2	680	22	253	10	453	0	0
13	WOLFF DIRK & KOOLEN	DX	2658.02	12	525	5	175	14	351	11	443	19	425	18	336	13	404	0	0
14	TARYMANS STAN	JA	2583.63	5	556	13	126	18	330	6	471	10	623	15	342	23	135	0	0
15	LEHMENS JOHAN	BU	2560.73	8	540	7	167	15	350	18	406	17	440	20	257	14	402	0	0
16	WIJMEIJER M L	DG	2540.25	17	419	18	123	21	274	13	437	13	508	11	368	12	411	0	0
17	CLEMENS JOOST	J	2474.46	24	295	23	93	8	419	17	428	21	378	7	382	4	479	0	0
18	GROENEWEGEN H.	ZH	2474.03	6	551	13	126	22	265	19	393	17	440	15	342	17	357	0	0
19	VAN BREEMEN FRED	LL	2104.24	26	146	11	151	17	332	9	457	22	305	10	377	18	336	0	0
20	WADTERS P.	NV	2058.09	23	300	22	95	26	255	16	430	24	241	14	346	15	391	0	0
21	GOVAERTS W & BAAYEN	268	2045.44	9	534	21	103	16	341	26	263	16	449	24	240	24	116	0	0
22	KWISPSEL SIEGFRIED	27	1943.31	22	319	7	167	22	265	25	291	20	403	19	261	21	238	0	0
23	SCHPEERS PAUL	PS	1711.09	13	458	23	93	20	315	22	360	15	486	25	0	25	0	0	0
24	KEMMENS AD	K3	1589.01	18	398	13	126	22	265	23	314	25	0	15	342	22	145	0	0
25	GOVERS P & GYPEN JO	WF	1554.56	19	360	26	0	25	260	20	378	25	0	23	252	20	305	0	0
26	JAQUET J.	PY	1379.27	20	348	7	167	19	318	24	297	23	250	25	0	25	0	0	0

enorme talent waarover deze heren beschikken. Ze speelden uitsluitend uit eigen repertoire (?) met uitzondering van één enkel pikant gekruide cover. Enfin, superlatieven schieten te kort. Zo'n feestje stelt natuurlijk precedenten voor onze organisatie. Zullen we dit peil nog ooit evenaren? Wij hebben er van genoten en bedanken hierbij PP voor dit fantastische cadeau.

Vrijdag 11/8/95

Dit keer was het weer iets minder en werd er een lichtere (?) proef uitgeschreven

Proef:

Standaardklasse: GO 225 km Venlo, Dessel, Brecht, Keiheuvel

Renklasse: GO 252 km Venlo, Dessel, Hilvarenbeek, St.-Lenaerts, Keiheuvel

De variabele en sterke crosswind speelde de piloten parten bij het vertrek. VH (Nand Geuns op ASW 19 b) had drie pogingen nodig om te starten. Alsof de wind nog niet sterk genoeg was, vond sleper Stan Taeymans het nodig de mensen op de startkar met zijn schroefwind op een zandstortbad te trakteren. (De wraak zal zoet zijn).

Zaterdag 12/8/95

Op onze laatste dag startten we voor de verandering eens op de 25. De condities waren alweer eens optimaal.

Proef:

Standaardklasse: Driehoek 211 km Waalwijk, Maasbrug, Keiheuvel

Renklasse: Driehoek 225 km Waalwijk, Stralen, Keiheuvel

Uitgeputte, wegsmeltende wedstrijdleiding op de finishlijn. Piloten die zich van landingsrichting vergissen. Tekenen dat deze wedstrijd het

uiterste vergde zowel van de piloten als van de wedstrijdleiding. Een wedstrijd zonder weerga, al zeggen we het zelf.

Uit het "Wedstrijdnieuws" uitgegeven ter gelegenheid van de 11de Internationale 8-daagse van de Keiheuvel

BELGISCH KAMPIOENSCHAP CLUBKLASSE

Het Belgisch kampioenschap Clubklasse werd dit jaar ingericht door de Tournai Air Club op het vliegveld van Maubray (Doornik). De TAC organiseert reeds meer dan tien jaar haar traditionele "Challenge", en kon dus steunen op een ruime ervaring. 25 piloten waren ingeschreven, waaronder twee Fransen die buiten klassement meevlogen.

Er kwamen 5 geldige vliegdagen uit de bus, op 8 mogelijke, zodat we dit jaar kwamen tot een volwaardig kampioenschap.

Zaterdag 5 augustus werd er een minimumproef uitgeschreven (156 km), maar toch landde het ganse deelnemersveld buiten. Een negatieve factor was hier het wegblijven van een beloofde sleper en het uitvallen van een tweede door motorproblemen, zodat het opslepen door de twee resterende toestellen wel heel lang duurde en men de poort pas laat kon openen. Eddy De Coninck (KAC) nam meteen de leiding door 139 km af te leggen. Bij deze eerste proef werden heel wat tekorten vastgesteld qua foto's: geen timer, geen synchronisatie, geen wedstrijdnummer, geen keerpuntfoto (!), blanco film... Voor vele vliegers was het ontbreken van snelheidspunten hier een meevaller.

Op zondag werd de voorziene proef rond 15.30 uur afgelast bij gebrek aan thermiek. Maandag

passeerde een front en werd de dag bij de briefing gecancelled. Dinsdag was het weer marginaal; de wedstrijdleiding besloot uiteindelijk tot cancelen, daar de hevige zijwind de toelatingsnormen voor het derde sleeptoestel sterk overschreed, en de vierde sleper nog steeds niet was opgedaagd.

Woensdag 9 augustus waren de voorspellingen bevredigend en stonden er vier slepers paraat. Er werd een 181 km-proef uitgeschreven. Het werd een zuivere snelheidswedstrijd, want de meteorologische condities bleken veel beter dan voorzien. Eddy De Coninck kon zijn voorsprong vergroten door de proef te ronden met een snelheid van 81 km/h. Op deze dag haalde de Fransman Schaffner meer dan 90 km/h, terwijl ook zijn landgenoot Albaret alle Belgen achter zich liet. Beiden werden jammer genoeg gepenaliseerd voor een keerpuntfoto buiten sector.

De drie volgende dagen werden uitgesproken blauw-thermiekdagen. Donderdag 10 augustus was de dag van TAC-sponsor Jean-Pierre Heusschen. Met zijn Libelle rondde hij het 214 km-circuit met een snelheid van 73,4 km/h. Slechts 13 vliegers haalden de eindstreep. Op vrijdag 11 augustus waren er 12 finishers, waarbij Olivier Brialmont van ACUL de 190 km-proef rondde met 61 km/h en zo de leiding nam in het algemeen klassement, met 4 punten voorsprong op Eddy De Coninck.

Zaterdag 12 augustus, laatste wedstrijd dag, keek iedereen dus gespannen uit op het duel Brialmont / De Coninck. Eddy vertrok 6 minuten voor Olivier. Op het laatste keerpunt kwa-

men ze samen aan, maar op het eindbeen slaagde Eddy er in de leider af te schudden en kwam met 5 minuten voorsprong over de finish. 1 minuut trager dus dan Olivier, maar gezien het verschil in handicap van de toestellen kreeg Eddy 11 punten meer, en behaalde zo verdiend de titel van Belgisch Kampioen Clubklasse 1995, met 7 punten voorsprong op Olivier! De TAC-piloten maakten van de gelegenheid gebruik om de vier eerste plaatsen in het dagklassement te veroveren.

De prijsuitreiking op zondag 13 augustus werd voorafgegaan door een reuze barbecue, opgeleusterd door een demonstratie van een ultralicht vliegende-vleugel-zwevertje. Eddy Decoinck ontving als hoofdprijs een mountain-bike, waarmee hij onmiddellijk een demonstratie gaf van zijn spiraleer-techniek.

Al bij al een geslaagd kampioenschap, met een naar Belgische normen bevredigend weer. De organisatie verliep relax maar toch nauwgezet, en de sfeer was prima. Vier wedstrijdagen op rij hielpen de sleeproblemen van de eerste dagen te vergeten. Organisator Gérard Corneillie en alle TAC-leden werden alom geprezen voor het vele werk en de puike voorbereiding van deze wedstrijdweek.

Algemeen klassement Belgisch kampioenschap Clubklasse 1995

	Naam	Zwever	Club	05/08	09/08	10/08	11/08	12/08	Totaal
01	Decoinck E.	LSID	KAC	300	541	610	552	704	2707
02	Brialmont O.	LSIF	ACUL	244	530	663	570	693	2700
03	Evrard M.	Cirrus	TAC	188	535	644	504	717	2588
04	Evrard O.	Libelle	TAC	097	526	614	566	723	2526
05	Conseille O.	LSID	TAC	086	520	540	566	731	2443
06	Van Autreve F.	Libelle	KFC	213	470	587	517	616	2403
07	Van Nuffelen Y.	Libelle	KCNA	246	461	610	419	493	2229
08	Tasquin P.J.	LSID	ACUL	000	397	601	472	652	2122
09	Fison Ch.	LSID	KCNA	187	487	496	456	434	2060
10	Heusschen J.P.	Libelle	TAC	000	470	681	177	719	2047
11	Pozzi G.	Pégase	KCNA	241	157	579	365	556	1898
12	Rousseaux G.	Jantar	CEVV	186	000	338	477	702	1703
13	Briard O.	Squale	TAC	193	330	471	242	401	1637
14	Doteppe A.	Libelle	GLUB	233	185	345	535	302	1600
15	Dubus J.C.	J. Astir	TAC	193	359	359	247	424	1582
16	Dewerchin W.	Jantar	KFC	241	452	391	174	275	1533
17	Dawant R. P.	LSIF	GLUB	181	377	473	259	126	1416
18	Dereppe H.	Cirrus	TAC	209	000	000	518	559	1286
19	Delval A.	Cirrus	ACUL	000	302	338	000	629	1269
20	Lobhens R.	Twin Astir	KFC	000	434	401	125	000	0960
21	Dewinter D.	Cirrus	Phoenix	095	000	385	174	000	0654
22	Jeanmote O.	Cirrus	GLUB	042	000	338	174	000	0554

EVENEMENTENKALENDER

Het jaarlijkse Symposium van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs gaat door op **zaterdag 27 januari 1996** in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle.

Het programma wordt meegedeeld in het volgende Ligablad.

SPORTCOMMISSIE

Verslag van de vergadering van 31.01.1995

1. Het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd.

2. Frankrijk vraagt soms een verklaring betreffende de overeenstemming van onze zweefvliegvergunningen met de bepalingen van de ICAO. Het enige probleem in dit verband is de minimumleeftijd, daar de ICAO 16 jaar voorschrijft, terwijl het KBAC-reglement het criterium hanteert "16 jaar worden in hetzelfde jaar". De commissie besluit dat een certificatie slechts zal worden verleend aan piloten die minimum 16 jaar oud zijn.

3. Brief van L. De Preter m.b.t. de Belgische records Zweefvliegen.

De 1043 km, afgelegd door Gaston Peeters in 1990, werden door de FAI als "1000 km" gehomologeerd, en door de KBAC als Belgisch record "free distance", daar waar dit soort vlucht in de FAI Sportcode was voorzien, maar niet in de recordlijsten werd opgenomen.

Na beraad met de FAI, besluit de Commissie tot

haar grote spijt, dat de vlucht van 1043 km door Gaston Peeters niet als record "free distance" kan worden beschouwd.

Nico Bertels blijft dus houder van het record "straight distance" en Lieve Sebreghs verwerft het "vrouwelijke" record en "alle categorieën" in "free distance" dankzij haar vlucht van 509 km.

4. De Commissie beslist de homologatie van een proef van 300 km van Christine Tafniez uit te stellen tot nader onderzoek door dhr. P. Stouffs.

Dhr. Pierre Stevens verzoekt om de homologatie van zijn theoretisch examen Zweefvliegen, afgelegd in 1969. Hij zal eerst een controle luchtvaartreglementering bij een gekwalificeerd instructeur moeten passeren.

Een vergunning "met passagier" wordt toegekend aan Marc Teugels, die een VZA-licentie bezit. Zijn kwalificatie als instructeur kan niet worden weerhouden.

5. Medische getuigschriften, afgeleverd door geneesheren van de Medische Dienst van Sabena.

Er zal aan Sabena gevraagd worden ons een lijst te bezorgen van de geneesheren die het onderzoek voor motorvliegen afnemen, ten-einde hen te aanvaarden als geneesheer Zweefvliegen.

6. WEDSTRIJDREGLEMENTEN

De hiernavolgende reglementen werden aan de Sportcommissie bezorgd:

Henri Stouffs F1 Cup (St-Hubert);
29ste Concours des Ardennes (St-Hubert);
Coupe Mosane (Temploux);
Ka-8 wedstrijd (Zwartberg);
Wisselbeker Victor Boin (Weelde);
Handicap der Kempen (Weelde);
Belgisch Clubklasse Kampioenschap (Maubray);
7de Benelux Kampioenschappen en 11de Keiheuvel Internationale Zweefvliegwedstrijd (Keiheuvel);

Er zal een brief gericht worden tot de organisatoren van de Ardennenwedstrijd, met de vraag geen twee puntenstelsels door elkaar te gebruiken.

8. ERKENNING VAN NIEUWE SPORTCOMMISSARISSEN

Het examen vond plaats op 24 maart jongstleden. De lijst van de nieuwe Sportcommissarissen is opgenomen in bijlage. F. Meuleman stelt voor de kwalificatie als Sportcommissaris te beperken in de tijd. Dhr. P. Catry gaat met hem akkoord, en legt uit dat de CASI momenteel bezig is met een herziening van de Sportcode, Algemene Sectie. Het zal noodzakelijk worden dat alle Sportcommissarissen een herscholing volgen zodra ze de nieuwe Sportcode ontvangen.

9. HOMOLOGATIE VERGUNNINGEN EN BEVOEGDHEDEN

a. Theoretisch examen

DECROCK Patrick	RAVELINGIEN Dirk
GEERTS Dominique	RAVELINGIEN Rik
HAEYAERT Patrick	TOYE Koen
HINDRYCKX Didier	VANDECASTEELE Tom
JORISSEN Damien	VANDE MAELE Helmut
KÜPER Werner	VEHAEREN Dirk
LENS Ivo	VERLINDE Geert
MOERMAN Pierre	VERSCHEURE Els
NELISSEN Serge	

b. Vergunning zweefvliegpiloot

GALLE Dirk	THIELEMANS Jeff
JOHANNES Peter	VANDEBROEK Patrick
LOOS Walter	VAN DER ELST Hendrik
MAES Bart	VAN DEUN André
REBRY Lieven	VERDAASDONK Johan
SÄÄF Martin	VERDURME Petra

c. Vergunning "met passagier"

ARNOUITS André	SÄÄF Martin
DEVESSE Bart	THUY John
GALLE Dirk	VAN DEN EYNDE Tom
HANSSSENS Jörn	VANDEWALLE Karel
PEERAER Herman	VANDEWALLE Yann
REBRY Lieven	

d. Bevoegdverklaring hulpinstructeur

APPELTANS Peter

e. Bevoegdverklaring instructeur

ALBERT Patrick	THYS Jan
----------------	----------

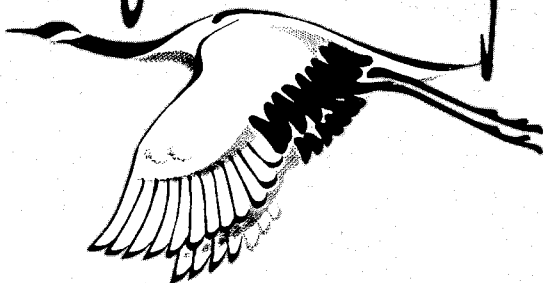
DAEDALUS

nv-sa

insurances & aviation consultant



Vliegen is mijn hobby



Uw veiligheid verzekeren
is mijn beroep

Iwein VAN CAELENBERG, Uw contactpersoon in verzekeringen.

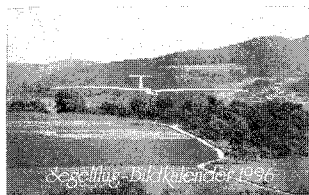
DAEDALUS nv-sa
HYACINTENSTRAAT 42
B-9300 AALST

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

439-0168901-20
60.916
BE 447.569.084

Gezien het succes van vorig jaar, is de alom gekende
Segelflug-Bildkalender 1996
weer verkrijgbaar via het LVZC-secretariaat.

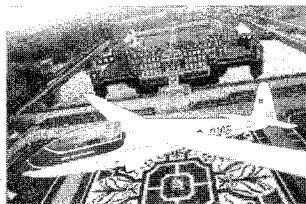
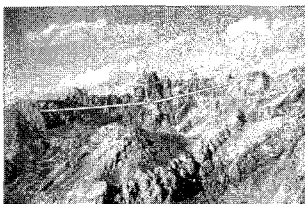
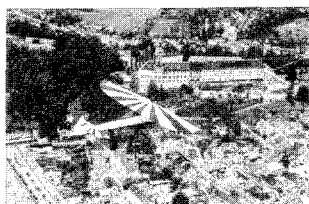
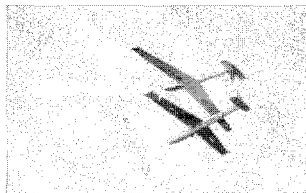
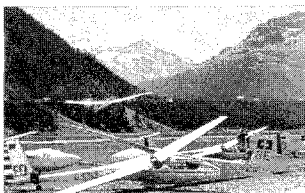
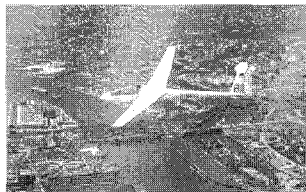
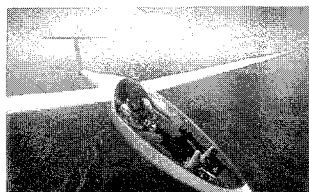
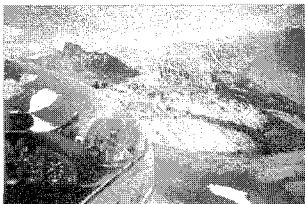
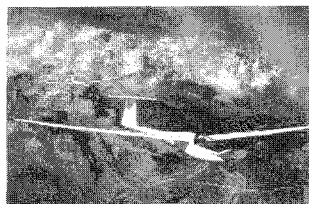
Deze 27ste uitgave telt 13 prachtige kleurenfoto's van groot formaat (48 x 29 cm)



Prijs: 665,- BF afgehaald op het secretariaat
745,- BF toegezonden per post
Betaling door overschrijving of storting op rekeningnummer
068-2185945-77 t.n.v. L.V.Z.C.-Zweefvliegfonds, 2100 Deurne

Begin november zijn de kalenders beschikbaar

Steun het Zweefvliegfonds en bestel Nu je kalender !



10. HOMOLOGATIE FAI-PRESTATIES

ZILVEREN KENTEKEN

a. Hoogte

DEREYS Eddy KÖPPEN Theo
HEYLEN Wim TERRAS Eddy

b. Afstand

PEERAER Herman

c. Duur

BAETEN Philippe KÖPPEN Theo
COUSSEE Chris PEERAER Herman

d. Behalen het zilveren kenteken

PEERAER Herman

GOUDEN KENTEKEN

a. Hoogte

VANDEREECKEN Christophe
VAN HOVEN Ludwig

b. Vrije afstand 300 km

VANDEREECKEN Christophe

VAN DONINCK René

c. Behalen het gouden kenteken

VANDEREECKEN Christophe
VAN HOVEN Ludwig

DIAMANTEN KENTEKEN

a. Hoogte

VAN HOVEN Ludwig

b. Doelvlicht 300 km

VANDEREECKEN Christophe
VAN DONINCK René

c. Vrije afstand 500 km

VANDEREECKEN Christophe

11. NIEUWE SPORTCOMMISSARISSEN

DEGREEF Ilse JENSEN Peter
DIERCKX Albert MARIEN Arno
HARDING Tom SEBREGHTS Lieve
JANSSEN David VAN CAMP Jozef

MEDEDELINGEN EN SERVICE

TE KOOP: Fauvel AV 36 H OO-ZBX in zeer goede staat, geldig BVL, tel. (03)667 20 01.

TE KOOP: Motorspatz 1964, éénzitter motor-zwever, overhauled, nieuwe motor en schroef eventueel afzonderlijk te koop tegen elk aanvaardbaar bod. Tel. (03)484 51 92 na 17 uur.

TE KOOP: tweezitter Blanik L-13 OO-ZEF, bj. 1978, 2 000 uur totaal, vorig jaar volledig gereviseerd in de fabriek, met aanhangwagen. Informatie: KFC, c/o Antoon Bostyn,

tel./fax (056) 21 44 23.

TE KOOP: Scheibe Zugvogel V SF27, 15 m, glijgetal 34, handicapfactor 90, pendelroer. ± 1 000 uren, ± 1 000 starts. Elektrische vario ILEC SB7. Met open aanhangwagen, alles in perfecte staat. Tel. (09) 228 97 04.

TE KOOP: Standaard Libelle, perfecte staat, privaat gevlogen, basisinstrumenten, gesloten aluminium aanhangwagen Pfeiffer, prijs o.t.k. Incl. (056) 51 75 19 na 20 uur.

TE KOOP: Astir CS, bj. 1979, perfecte staat, ± 400 uren, volledig geïnstrumenteerd, met aanhangwagen, prijs o.t.k. Tel. (09) 386 68 45 na 18 uur.

TE KOOP: Standaard Cirrus 74, vergrote remkleppen, basisinstrumenten + FSG40S, stofhoezen, eventueel met aanhangwagen. Tel. (089) 30 60 94, fax (089) 35 64 32.

TE KOOP: Standaard Cirrus B (15 m / 16 m) OO-ZLX, perfecte staat, zeer vele opties, praktische aanhangwagen. Jan Vandenbergh, tel. / fax (056) 21 63 78

TE KOOP: Phoebus C 17m, perfecte staat, glijgetal 42, compleet met instrumenten, radio 720 kan., baro, gesloten en gekeurde aanhangwagen. Prijs o.t.k. Tel (052) 35 01 58.

TE KOOP: Jantar Standaard 2, bj. 1980, met LX-1000 vario en radio 720 kan., zonder aanhangwagen. Tel. (056)22 44 17 of tel./fax (056)21 44 23.

TE KOOP: LS3 A-17 PH-690, volledig geïnstrumenteerd, Komet aanhanger, enkel privé gevlogen. Tel. (03)667 20 01.

TE KOOP: Speed Astir II, goede staat, ongevalvrij, Peschges VP3, aluminium aanhangwagen, FSG 40S, leder binnenbekleding, eventueel Garmin 55. Tel. (03)384 37 59.

TE KOOP: SZD 55 PH-993, bouwjaar 1993, glijhoek 1:44, prestaties vergelijkbaar met Discus. Met of zonder volledige instrumentatie en aanhanger. Cor Vermeulen, tel./fax 00 31 1176 1506.

LX-5000: nu uit voorraad leverbaar. C.A.S., tel.fax 00 31 1176 1506.

TE KOOP: parachute SP-6M en zender-ontvanger (grondpost) Narco HT870, tel./fax (03) 888 41 92 tijdens kantooruren.

TE KOOP: zweefvliegersvalscherp Metryka SP-6M, nieuw juni 1992, laatste keuring april 1995. Tel. (056) 35 70 73 Degezelle of (056) 37 22 97 Lobbens.

TE KOOP: parachute, gekeurd en getest. Torfs Frans, tel./fax (016) 48 05 19.

TE KOOP: caravan 4 personen, met grote voortent en toebehoren, standplaats vliegveld Sisteron (Franse Alpen), tel./fax (03) 888 41 92 tijdens kantooruren.

- Verhoging abonnement AEROKURIER -

Daar volgens de Belastingdienst vanaf 1993 ook over buitenlandse abonnementen BTW moet worden betaald, zijn we helaas genoodzaakt om de abonnementsprijs van AEROKURIER vanaf 1-9-1995 te verhogen met 100 Bfr tot 2360 Bfr.

Die Internationale Luftfahrtzeitschrift

aerokurier

Met o.a. veel informatie over de zweefvliegsport

Een abonnement voor 12 nummers kost momenteel 2360 Bfr.

Opgeven bij:

AEROPRESS (Lezers-service)

A. en R. Ceelen

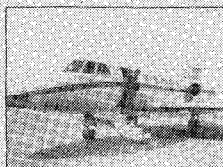
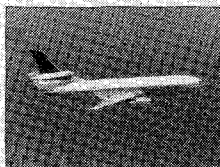
Pieter Stockmanslaan 53
5652 RB EINDHOVEN (NL)

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

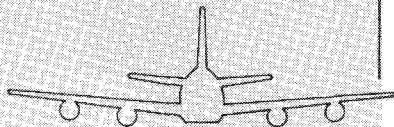
Ook verkoop van (zweef)vliegboeken van Motorbuch Verlag. Vraag gratis prospectus bij AEROPRESS

Verzekeren op "hoog" niveau.

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



Aviabel keert zeer hoge kapitalen uit
bij overlijden of invaliditeit.



AVIABEL, de luchtvaartverzekeraar

AVIABEL

Brugmanlaan 10 - 1060 Brussel

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