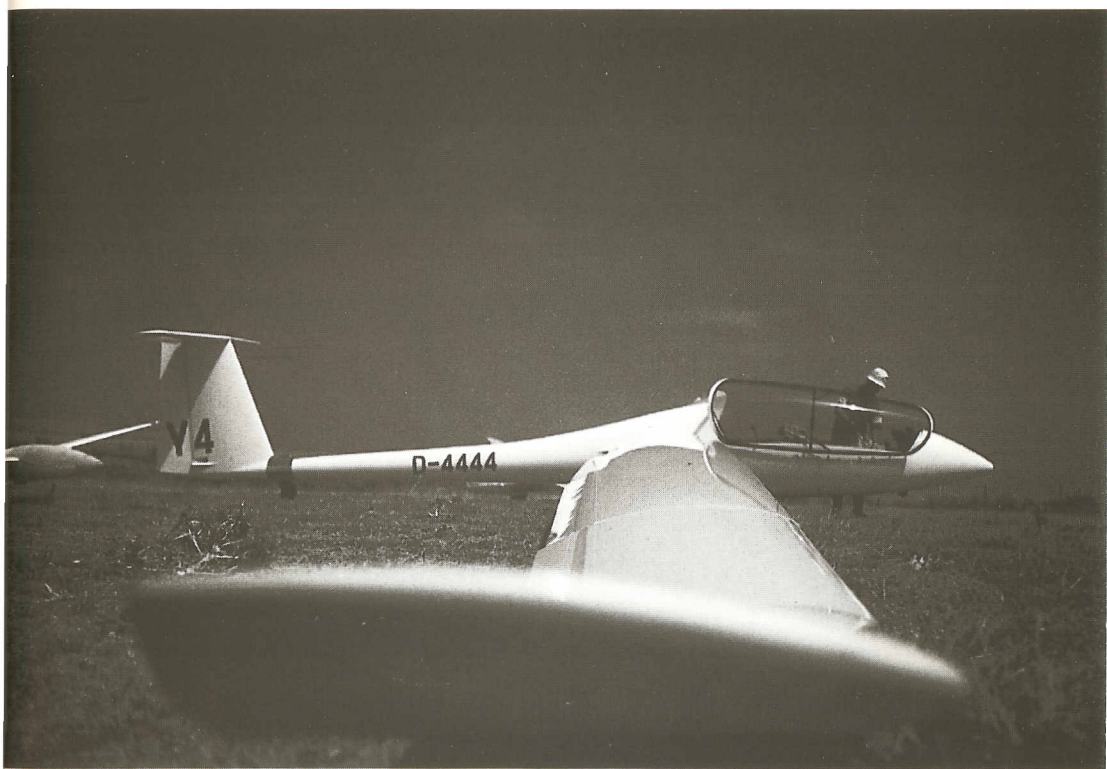


# ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de  
**liga van vlaamse zweefvliegclubs**  
vereniging zonder winstoogmerk

16de jaargang - nummer 64  
oktober - november - december 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 beroespiloot.
- \* 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**

# ligablad

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 64  
oktober - november - december 1995

## INHOUD

Redactioneel	2
Liganieuws	2
Charronbeker	4
Situatie luchtruim	8
In memoriam Michel Bouet	10
ZweefvliegVARYa	12
Zweefvliegtuignieuws	14
De bekendste zweefvliegtuigen in Vlaanderen (13)	16
Het hoekje van de boekenvreter	20
FAI-nieuws	21
Clubnieuws	23
Wedstrijdnieuws	24
Evenementenkalender	28
Sportcommissie	28
Mededelingen en Service	32

## AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :

P. Pauwels - E. De Coninck - L. Beerts  
M. Hagemans - A. Servranckx

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 februari 1996** op het redactieadres.

Foto cover:  
Nimbus 3D op Fuentemilanos (foto: Jan Evens)

---

## REDACTIONEEL

---

Weer een jaar voorbij! Een jaar vol contrasten: op een verregend voorseizoen volgde een prachtige zomer, die voor velen alles weer goedmaakte (zie de resultaten van de Charonbeker). Toen kwam er een regenachtige septembermaand, dan weer een schitterende oktober. Nu zitten de meesten opnieuw in de werkplaats, want het winteronderhoud kan niet altijd op de lange baan geschoven worden.

En ik zit weer voor mijn computer te foeteren dat de artikels altijd op het laatste nippertje binnenkomen, dat er steeds mensen zijn die lang na de deadline nog proberen een zoekertje te plaatsen... Kortom, de gewone redactie-perikelen. Toch zou ik graag mijn oproep tot de clubs even herhalen: laat eens wat weten! Behalve van LUAC, die mij geregeld het infoblad van de club stuurt, krijg ik maar heel weinig te verwerken. Zelfs de wedstrijdresultaten blijven soms onbekend!

Het lijkt erop dat sommige clubs niet wensen hun vuile was uit te hangen, zoals dat in een clubblad wel meer gebeurt. Mag ik dan verzoeken toch een fotokopie van algemeen informatieve artikels op te sturen, met vermelding van auteur en club? Dan komt er misschien iets meer in de rubriek "Clubnieuws".

Wat de rubriek "Clubgeschiedenis" betreft, zit ik reeds een hele poos zonder materiaal. Enkele "Uit de oude doos"-artikels hebben hier slechts gedeeltelijk de leemtes gevuld. Kom op, mensen! Of laat het verleden van je club je koud?

"Hou op met dat gezeur!" denken sommigen misschien. Maar het Ligablad is wat de Ligaliden ervan maken. Daarom gaat mijn bijzondere dank naar alle regelmatige en occasionele medewerkers, met de hoop dat hun aantal de komende maanden toch iets zou stijgen!

Stéphane

---

## LIGANIEUWS

---

### **RECORD LEDENAANTAL IN 1995**

Op 15 november telde onze vereniging 980 zweefvliegers! In netto cijfers betekent dit een stijging met 3 leden t.o.v. het werkingsjaar 1994. Hopelijk kunnen we in 1996 de kaap van de 1.000 leden ronden.

### **INDIVIDUELE BIJDRAGE 1996**

De Raad van Beheer besloot op 3 oktober II, om de individuele bijdrage voor 1996 op het huidige niveau te houden, d.w.z. 2.250,- BEF per per-

soon. Dit bedrag omvat 1.370,- BEF bijdrage voor de collectieve verzekering (grond- en vliegrisico) en 880,- BEF bijdrage voor de algemene werkingskosten van uw/onze vereniging.

Die algemene werkingskosten omvatten o.m. de werking van het secretariaat, de personeelskosten, de vergunningen - en brevettenadministratie, het ter beschikking stellen van materiaal en noodzakelijke formulieren/drukwerken, de uitgave van het driemaandelijks Ligablad en

---

het jaarlijkse vademecum, de werking van de verschillende commissies, de organisatie van het symposium, de bijdrage aan de BZF/KBAC, de internationale samenwerking in het kader van de E.G.U., de OSTIV Safety- and Training Panel, de International Gliding Commission van de FAI,...

Je begrijpt uiteraard dat de volledige werking niet kan betaald worden met die bijdrage van 880,- BEF. Dankzij de jaarlijkse BLOSO-toelagen voor personeelskosten en werking, en de steun van de adverteerders in het Ligablad en het Vademecum kunnen wij dit blijven waarmaken. Wees gerust... we letten op de kleintjes... Wie evenwel meer informatie wenst, kan steeds het uitgebreide jaarverslag raadplegen dat ter beschikking ligt op de clubsecretariaten.

Zo er nog vragen zijn over bepaalde elementen van onze werking, aarzel niet in contact te treden met het secretariaat. Zowel de voorzitter als de secretaris houden zich ter beschikking om in de clubs een informatieavond te verzorgen over de werking en de structuren van onze vereniging.

### **BLOSO-TOELAGE VOOR DE VERPLICHTE VERZEKERING**

Ook dit jaar is er weer een bescheiden toelage voor de leden. In het totaal is er 109.776,- BEF ter beschikking. Dit betekent concreet een tussenkomst van 113,- BEF/lid jonger dan 65 jaar en 65,- BEF/lid voor de leden +65 jaar. De toelage wordt verrekend met de clubs bij de aanrekening van de bijdragen voor 1996.

### **DEELNAME VAN JONGE PILOTEN AAN WEDSTRIJDEN**

De Raad van Beheer heeft zich akkoord ver-

klaard met het voorstel van de Wedstrijd- & Selectiecommissie om de deelname van jonge piloten aan wedstrijden te stimuleren. Het voorstel houdt in dat piloten jonger dan 25 jaar een toelage kunnen bekomen voor de inschrijvingskosten. De wijze van aanvragen en verslaglegging worden thans nog verder uitgewerkt en zullen in januari aan de clubs worden meegeedeeld.

### **TECHNISCHE CONTROLE ZWEEFVLIEGTUIGEN**

Bij het verschijnen van dit nummer zitten wij met z'n allen weer volop in de "winter-werkzaamheden". Hierbij horen, naast de gebruikelijke onderhoudswerken, ook de jaarinspecties. Graag hernemen wij hierbij beknopt de spelregels terzake:

- de eigenaar/aanvrager vult het blauwe aanvraagformulier in, voegt 400,- BEF bij of maakt dit bedrag over op de bankrekening, en stuurt de aanvraag vervolgens naar het secretariaat;
- per kerende ontvangt de aanvrager een "Controleplan" (CPL);
- de eigenaar vraagt een inspectie aan bij een Technische Controleur van zijn club;
- de Technische Controleur voert de inspectie uit. Is het toestel luchtwaardig bevonden, zal hij onmiddellijk het bewijs van luchtwaardigheid verlengen. Zoniet dienen de noodzakelijke werken te worden uitgevoerd en kan een herkeuring worden aangevraagd;
- de witte kopie van het CPL dient onmiddellijk te worden doorgestuurd naar het secretariaat, de roze kopie dient te worden bewaard in het dossier van het toestel.

De volledige uitleg en de te volgen procedures vind je terug in de Technische Nota 01/92, van

---

kracht sedert 1 oktober 1992. Alle Technische Nota's kan je raadplegen in de "Documentatie-map voor Technische Controle" die in elke club aanwezig is. Heb je specifieke technische vragen, neem dan contact op met de coördinator Alois Van den Borne. Voor zuiver administratieve vragen kan je terecht op het secretariaat.

### SEGELFLUG-BILDKALENDER 1996

Dank namens het Zweefvliegfonds aan de clubs en alle leden die weer prompt hun kalender(s) hebben besteld. Ook dit jaar was de voorraad snel volledig uitgeput.

### 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  
(1.200,- BEF toegezonden)

Praktijk van het zweefvliegen: 780 BEF  
(950,- BEF toegezonden)

Blijven eveneens verkrijgbaar:  
Vliegboekje: 80 BEF  
(100,- BEF toegezonden)

Zilveren-C sticker: 30 BEF

### DANK AAN ...

... alle clubverantwoordelijken, directe en indirecte medewerkers en leden voor de aangenane samenwerking tijdens dit werkingsjaar;

... het BLOSO en de ondernemingen die ons steunen, DHL, EAT, Aviabel, B.A.S., C.A.S, Daedalus, Procura, OMOB, omdat zij weer eens een werkingsjaar mee hebben helpen waarmaken.

Graag gaan wij op deze weg verder, en wensen wij iedereen een aangenane jaarwisseling en een voorspoedig 1996!

Patrick Pauwels

---

## UITSLAG CHARRONBEKER 1995

---

Weerom is een seizoen voorbij, en is het ogenblik aangebroken om in deze donkere maanden even terug te kijken op de hoogtijdagen van één der prachtigste zomers ooit. De Charroncompetitie is hiertoe voor de deelnemende piloten de ideale gelegenheid, want nu wordt het zweet van hun vluchten eindelijk omgezet in harde absolute cijfers.

De laatste seizoenen kenmerkt de Charronwedstrijd zich steeds meer door de wisselende identiteit van haar laureaten. Zo ook deze keer. Dit verschijnsel is een goede zaak voor de sportieve inzet van alle piloten, want iedereen maakt

blijkbaar een kans om een gooi te doen naar de top.

Ook de clubs zijn geen constanten meer in de rangschikking. Hier zijn eveneens verschuivingen mogelijk, en dit kan in de clubs leiden tot het besef dat ook zij piloten en materiaal genoeg in huis hebben om het klassement in hun voordeel te doen wijzigen. Dit alles brengt leven in onze Vlaamse Bekerwedstrijd en maakt hem steeds weer spannend en vol verrassingen.

We ontvingen bij de Charroncommissie een totaal van 679 proeven tegenover 513 vorig jaar,

dit is 166 meer: een fenomenale toename van 32% ten opzichte van 1994 (1993 met 460 proeven en 416 proeven in 1992).

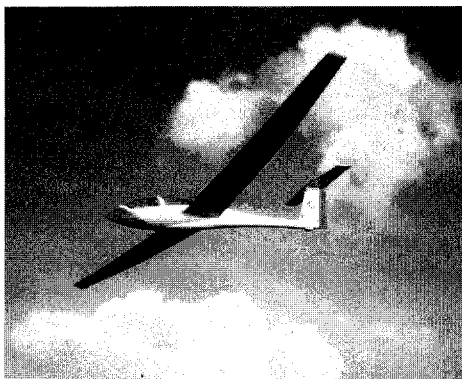
Het aantal deelnemende piloten stijgt elk jaar weer. Ditmaal groeide hun aantal met 21, wat het totaal op 216 brengt (195 in 1994 en 182 in 1993). In de Open/renklasse waren er 32 deelnemende piloten (22 vorig jaar en 34 in 1993), en in de Standaardklasse 57 (vorig seizoen 63 en eveneens 57 in '93). De Clubklasse nam deel met niet minder dan 94 gegadigden, tegenover 88 in '94 en 82 in '93. 29 piloten verdedigden zich in de Tweezitterklasse, waar het er 27 waren in 1994, terwijl voor de Motorklasse 4 inschrijvingen genoteerd werden.

Het totaal aantal punten dat dit jaar door alle deelnemers samen werd behaald, bedraagt 500.229, waar het in 1994 "slechts" 395.559 bedroeg: een toename van 26%. Het gemiddelde per piloot is 2.316 punten, terwijl dit 2.028 was in 1994.

Zonder enige twijfel mogen we gewagen van een stevige groei wat het aantal deelnemers en hun prestaties betreft. Het voorbije zweefvliegseizoen was een succes! En daar werd in de eerste plaats voor gezorgd door de volgende laureaten: in de Open/renklasse wint Ad KENNES van K.A.C en in de Standaardklasse is het Walter GEENEN, eveneens van K.A.C., die iedereen achter zich laat. De Clubklasse wordt aangevoerd door Hugo MERTENS van Albatros, waar in de Tweezitterklasse de eerste prijs gaat naar Bert VERSTAPPEN van D.A.C. De Motorklasse wordt gewonnen door Bert SCHMELZER van A.C.K. die hierin voor de eerste maal deelneemt.

Het Clubklassement wordt, als bijna vanzelfsprekend, gewonnen door de AËROCLUB van KEIHEUVEL!

Gelukwensen aan allen voor de behaalde pres-



Met de Twin overland (foto: L. Van Hoven)

taties. Hierbij sluiten we alle deelnemers in die, met hun enthousiasme en gedrevenheid, van onze sport de mooiste aller sporten maken.

Eddy

## RANGSCHIKKING OPEN/RENKLASSE

01. KENNES AD	KAC	7527.9
02. TAEYMANS STAN	KAC	7436.9
03. JANSSENS PAUL	ACK	7396.0
04. VAN DAM KRIS	AZM	6995.5
05. TIMMERMAN VITAL	LV	6697.2
06. PEETERS GASTON	DAC	6253.6
07. BLEUKENS MICHEL	ACK	6119.7
08. BONGAERTS E	ACK	6053.7
09. VAN GAEL PETER	KAC	5365.5
10. MARTIN PHILIPPE	ZAC	4659.6
11. VAN ROOY JAN	KAC	4618.4
12. BEERTS LUC	DAC	4581.4
13. LENS THEO	DAC	4458.2
14. VANDENBERGHE JAN	ZAC	4425.2
15. GOVAERTS WILLY	ACK	3926.2
16. RUYMEN MARC	KVDW	3915.7
17. PEETERS KOEN	DAC	3806.2
18. WINTHORST PAUL	KAC	3723.6
19. SNELS ANDRE	KAC	3568.8
20. BEYLS NICO	ZAC	3453.7
21. VRANCKEN LUDO	DAC	3004.9
22. COOLS PIET	ZAC	2809.8
23. VAN EECKHOUT TONY	ZAC	2694.8
24. VERSTAPPEN BERT	DAC	2688.4
25. PEETERS STEVEN	DAC	2615.7
26. ROGGEMAN DIRK	KFC	2342.7
27. WOUTERS PETER	KAC	2241.5

28. HUYBRECKX MARC	ACK	1578.9	47. DE LEGER FREDDY	ALB	1406.8
29. RUYMEN ANDRE	KVDW	1418.6	48. PICCART GUY	ALB	1225.6
30. RUYMEN YVES	KVDW	1268.0	49. JEANDARME ERIC	ALB	1188.1
31. VAN DER SPIEGEL PAUL	DAC	1007.9	50. GREGORIUS JULES	AZM	0974.2
32. VANDER VEKEN STEPHANE	KFC	0930.1	51. ARIEN TONY	DAC	0945.2

### RANGSCHIKKING STANDAARDKLASSE

01. GEENEN WALTER	KAC	7691.6
02. VAN DEN BORNE PAUL	KAC	7641.3
03. VAN CAMP LUC	KAC	7436.2
04. DE CONINCK EDDY	KAC	6711.8
05. DE WACHTER EMIEL	ACK	5826.4
06. VERSTREKEN VICO	ACK	5667.7
07. THEUNIS PATRICK	ACK	5559.7
08. DECOCK PETER	ZAC	5385.0
09. LENDERS DANNY	KAC	5224.4
10. VAN PEE GUY	ALB	4990.0
11. EVENS KEN	ALB	4985.5
12. DE KEERSMAECKER BART	AZM	4966.8
13. REYNDERS WIM	AZM	4901.1
14. BREUGELMANS LIESBETH	DAC	4860.9
15. CLAESSENS PETER	ALB	4597.2
16. GEUENS FERDINAND	ACK	4568.6
17. SZEKER J	DAC	4463.3
18. KIMPE MANU	ACK	4412.0
19. BOVIN STEFAN	LUAC	4333.3
20. SCHMELZER BERT	ACK	4261.6
21. DEKONINCK JOZEF	ACK	4001.5
22. SEYS ALEX	ZAC	3960.9
23. VAN ROOY KOEN	KAC	3891.7
24. BUKENBERGS EMIEL	ACK	3866.5
25. SNOEKX MARCEL	ALB	3797.9
26. APPELTANS PETER	ALB	3605.8
27. VAN AUTREVE FRANZ	KFC	3472.4
28. DIERICKX BERT	DAC	3282.5
29. VAN VLERKEN E	ACK	3275.5
30. VAN LOON JOS	KAC	3258.4
31. DE BRAUWER RENE	DAC	2903.7
32. DE WINTER DANNY	VZP	2741.6
33. TOURNEL LUDO	ALB	2731.0
34. NOTE HENRI	VZP	2599.4
35. SPEETJENS JAN	ALB	2569.3
JANSSENS WIL	ALB	2569.3
37. MEERTS FILIP	KAC	2516.6
38. HAEPERS JOS	ACK	2516.3
39. METTEN JOHAN	ALB	2480.7
40. HEYLEN FRED	ACK	2411.5
41. VAN MULDER JOS	LV	2346.2
42. DEWERCHIN EDWARD	KFC	2330.0
43. DAMMEN STEFAAN	ACK	2287.6
44. DEMUNTER H	DAC	2280.8
45. KERKHOF EDDY	ALB	1845.0
46. VANGOSSUM WILLY	DAC	1582.3

### RANGSCHIKKING CLUBKLASSE

01. MERTENS HUGO	ALB	6601.1
02. STOCKMANS THEO	KVDW	5025.5
03. PEERAER HERMAN	KAC	4344.8
04. LUYCKX JOHAN	ALB	3949.1
05. RAEYMAECKERS OTTMAR	ACK	3856.1
06. VERREYNT GUNTER	ACK	3282.9
07. ERDREICH YVES	KFC	2796.8
08. PAREDIS RENE	LV	2468.2
09. LAMMERANT LUC	LUAC	2462.0
10. KINET LUC	ALB	2422.9
11. DEWILDE ANNELIES	DAC	2352.6
12. COOMANS RUDI	RVDW	2231.6
13. LAUWERS GUY	KAC	1929.4
14. LUYCKX RUDY	KAC	1913.0
15. BAERTS MICHEL	ALB	1758.7
16. LEGASSE JOOST	VZP	1575.1
17. VAN GUYSE WILLY	ALB	1373.0
18. THUWIS STEFAN	ALB	1364.8
19. VAN DOMMELEN KAREL	AZM	1342.8
20. VAN DEN EYNDE TOM	ACK	1334.3
21. PATTYN FREDERIC	KVDW	1088.1
22. JANSSEN DAVID	LV	1072.7
23. MOONS RUDY	AZM	0989.0
24. VALVEKENS EDUARD	KVDW	0971.0
25. DESTOMBES DIRK	KAC	0961.0
26. VERSTRAETEN RENE	LUAC	0920.0
27. VANDERPUTTEN PAUL	VZP	0917.8
28. VAN DEN BRANDE JEF	DAC	0911.5
29. BOSMANS CHRIS	AZM	0902.0
30. ANSEEUW STEFAAN	ZAC	0898.0
31. WYAUX ANDRE	KVDW	0881.0
32. JOHANNES ROEL	DAC	0879.3
33. REYNDERS LEO	KAC	0869.0
34. VAN BAELEN LOUIS	ACK	0856.6
35. PLESSERS JACKY	ALB	0842.5
36. TUYAERTS HARRY	AZM	0840.0
37. GUISSSET JEAN-MARIE	VZP	0837.0
38. VANDEBROEK PATRICK	ALB	0792.0
39. PENNING CARLOS	ZAC	0774.0
40. VAN DEUN ANDRE	KAC	0754.0

41.	LIEBEN MARC	DAC	0753.0
42.	VAN YPER MARNIX	VZP	0732.6
43.	BOUCHO LUCIEN	ZAC	0729.0
44.	JANSSEN HERMAN	ACK	0728.0
45.	TERRAS EDDY	KFC	0717.0
46.	VAN HIMBEECK CARL	VZP	0702.4
47.	DUCHATEAU STEVEN	ALB	0694.9
48.	VANDERSMISSEN FRANK	LV	0685.0
49.	ADRIAENSEN NICK	AZM	0680.0
50.	PEETERS GUIDO	ACK	0677.0
51.	JANSSEN HUGO	KAC	0668.0
52.	MAES ROLAND	KFC	0666.0
53.	DEMUYNCK JEAN-PIERRE	KFC	0659.0
54.	JANSSEN STIJN	ACK	0655.0
55.	VANDEPUT BERT	ALB	0645.9
56.	BEERSAERTS GUY	KVDW	0633.0
57.	LENS IVO	LUAC	0630.0
58.	VERBIST PETER	ACK	0628.0
59.	VERHAEREN	LV	0627.0
	VANHEX BENNY	ALB	0627.0
61.	MENTENS PETER	LV	0625.5
62.	VERDAESDONCK JAN	KAC	0622.0
63.	STINCKENS MATHIEU	LV	0618.0
64.	VAN HOUTTE HERMAN	ZAC	0615.0
65.	BELLEN PIETER	DAC	0614.0
66.	KNEVELS LUC	LV	0611.6
67.	BAEYENS BOB	ACK	0609.0
68.	KLIJNSMA DANIEL	DAC	0603.0
	CREMERS JACQUES	LV	0603.0
70.	LIEBEN KELLY	DAC	0601.0
71.	VAN WAEYENBERGE ETIENNE	VZP	0589.0
72.	BAEKEN WILLY	LV	0585.4
73.	COOLS TIM	AZM	0584.0
74.	SANGELEER FRANK	ACK	0580.0
75.	FABRY MICHAEL	ALB	0574.0
76.	BUYSE ANTON	ACK	0569.0
77.	LOOS WALTER	KAC	0563.0
78.	NAEYAERT DIDIER	VZP	0561.5
79.	STEENSELS RINA	LV	0557.0
80.	VAN CALSTER A	DAC	0556.0
81.	SCHERBER JAN	ALB	0553.0
82.	WILLEMS GERT	LV	0548.0
83.	BREMS KAREL	ACK	0546.0
84.	PEETERS JAN	LV	0544.0
85.	TORFS FRANS	KVDW	0543.0
86.	VAN GERVEN KRISTOF	LV	0541.0
87.	MICHIELS GEERT	ALB	0538.9
88.	DRIES JAN	ACK	0537.0
89.	JACQUES WILLY	LV	0527.0
90.	CONINX GERDA	AZM	0512.0
91.	VLAEMINCK FERNAND	KFC	0508.0
92.	KIECKENS JOHAN	VZP	0506.0
93.	DESMET WILLEM	KFC	0504.0
94.	FABRI	KAC	0500.0

## RANGSCHIKKING TWEEZITTERKLASSE

01.	VERSTAPPEN BERT	DAC	5604.0
02.	GOVERS PATRICK	ACK	5353.1
03.	EVENS KEN	ALB	3948.1
04.	PEETERS STEVEN	DAC	3488.8
05.	HEYLEN FRED	ACK	3098.5
06.	LUYCKX JOHAN	ALB	3073.4
07.	HUYBRECKX MARC	ACK	2931.0
08.	BEERTS LUC	DAC	2391.1
09.	GIELEN JOS	ACK	2294.7
10.	MERTENS HUGO	ALB	2158.0
11.	LOBBENS ROBERT	KFC	2080.6
12.	PEETERS GASTON	DAC	1832.2
13.	APPELTANS PETER	ALB	1782.2
14.	SNOEKX MARCEL	ALB	1698.7
15.	LIEVENS JOHAN	VZP	1466.3
16.	HUYBRECKX EDDY	ACK	1416.6
17.	GERAERTS LUCIEN	ALB	1406.8
18.	VAN DAM KRIS	AZM	1249.0
19.	BOYEN ETIENNE	KVDW	1196.0
20.	PEETERS KOEN	DAC	1104.0
21.	TAEYMANS STAN	KAC	1063.6
22.	TASSENT GILBERT	KFC	0928.5
23.	JANSSEN DAVID	LV	0862.7
24.	DE WINTER DANNY	VZP	0787.8
25.	PAREDIS RENE	LV	0717.0
26.	BR00S PATRICK	DAC	0714.3
27.	BOLLEN BART	LV	0688.3
28.	VAN GAAL JEAN	LV	0641.8
29.	ALBERT PATRICK	LV	0597.6

## RANGSCHIKKING MOTORKLASSE

1.	SCHMELZER BERT	ACK	7168.5
2.	HUYBRECKX EDDY	ACK	5061.6
3.	HUYBRECKX MARK	ACK	1627.6
4.	BRUNEEL FRANCIS	ZAC	1564.9

## CLUBKLASSEMENT

	Club	Totaal	Aant./Pil.	Gem./Pil.
01.	ACK	117 539.9	38	3 093.1
02.	KAC	093 743.7	27	3 471.9
03.	ALB	076 074.5	35	2 173.5
04.	DAC	072 610.0	31	2 342.2
05.	ZAC	031 969.9	12	2 664.1
06.	AZM	025 862.8	13	1 989.4
07.	LV	023 164.2	21	1 103.0
08.	KVDW	019 171.5	11	1 742.8
09.	KFC	017 935.1	12	1 494.5
10.	VZP	013 817.1	12	1 151.4
11.	LUAC	008 345.3	04	2 086.3
12.	ZKB	000 000.0	00	0 000.0
13.	GAC	000 000.0	00	0 000.0
14.	ACB	000 000.0	00	0 000.0

---

# SITUATIE LUCHTRUIM

---

**Op 3 oktober had een Ligavergadering plaats, waarop volgend bericht van Luc Beerts werd voorgelegd:**

## **1. MILITAIREN**

Er waren enkele zeer positieve contacten met mensen van de generale staf en van het controlecentrum te Semmerzake. De luchtmacht heeft blijkbaar een operationele kijk op de zaken en doet wat haalbaar is.

Ze zijn bereid drie dingen apart te bespreken.

### **A. Het lokale vliegen rond van een vliegveld**

Hier geven ze volledige volmacht aan de verschillende clubs en de betrokken militaire overheden voor het maken van afspraken. Dit werkt reeds geruime tijd zonder grote problemen.

### **B. Het individuele overlandvliegen**

Dit stelt twee grote problemen:

- de versnippering van het luchtruim, zowel horizontaal als verticaal;
- de classificatie zelf van de verschillende zones. Dit laatste is vooral een probleem boven 4 500' (zone gecontroleerd door Belga Radar).

Om te vliegen boven de 4500' zien ze twee mogelijkheden:

- a) uitrusting met transponder;
- b) oprichten van bepaalde corridors.

Oplossing a) is enkel mogelijk voor een beperkt aantal zweefvliegtuigen:

- anders geraakt het radarscherm overvol met echo's;
- in feite is de controleur verplicht separatie te verzekeren tussen de verschillende zweefvliegtuigen;
- het aantal beschikbare transpondercodes voor VFR traffic is erg beperkt.

Oplossing b) is moeilijk in de praktijk:

- het is bijna niet mogelijk overlandvluchten te laten doorgaan in corridors, tenzij deze zeer breed zijn;
- deze corridors zouden enkel bestaan in het luchtruim boven 4500', de zweefpiloot moet telkens opnieuw met de radio coördineren wanneer hij door 4500' zakt of stijgt;
- deze corridors moeten gemeenschappelijk zijn voor alle clubs. Het is zeer moeilijk een net van corridors uit te tekenen dat voor alle clubs voldoet en toch niet te veel luchtruim inneemt;
- ik ben persoonlijk wat bang dat het zweefvliegen buiten de corridors niet meer toegelaten zou worden.

### **C. Wedstrijden.**

Wedstrijden zijn voor de militairen geen groot probleem. In feite komt de coördinatie hier neer op de oprichting van tijdelijke corridors. De ervaringen hiermee zijn positief.

## **2. BURGER**

Ditmaal mag er onomwonden gezegd worden dat de onderhandelingen op een sisser zijn uitgelopen.

### **A. Voorstel tot uitbreiding van de LFA G**

In het begin van het jaar heb ik een voorstel ingediend. Het betreft hier een reeks losse punten, geen globaal pakket. Er kon wat mij betreft gediscussieerd worden over elk punt afzonderlijk. Ik heb dit voorstel verdedigd bij de directie van de Regie en het Bestuur, in de aanwezigheid van de heren Van Grieken, Mayart en Luyten, en bij de controleurs van Canac. Tijdens de vergadering met de directie leek men open te staan voor mijn voorstel en werd er beloofd dat het zou bekeken worden.

---

Een maand later echter moest men diep nadenken om zich nog iets van mijn voorstel te herinneren. Er werd mij toen verteld dat men bezig was aan een volledige herclassificatie van het luchtruim en dat mijn voorstel hierdoor reeds voorbijgestreefd was. Tijdens alle volgende (telefonische) contacten bleef men zeer vaag, en mijn vraag wie er precies met de herclassificatie bezig was, werd nooit duidelijk beantwoord. Nu blijkt dat er voor de herclassificatie nog absoluut niets is gedaan, en dat er volgend jaar waarschijnlijk ook niets voor zal gebeuren. Er zit dus niets anders op dan mijn voorstel opnieuw in te dienen en te hopen dat men er ditmaal wel rekening mee zal houden.

### **B. FUA, Flexible Use of Airspace**

Dit is een nieuwe aard van indeling van het luchtruim die stapsgewijs ingevoerd wordt in de verschillende lidstaten van Euro Control. Deze nieuwe indeling staat los van de herclassificatie bedoeld in het punt hierboven. De bedoeling van FUA is het luchtruim te versoepelen zodat het kan aangepast worden aan de noden van het moment zelf.

Dit heeft potentiële voor- en nadelen voor het zweefvliegen, het is dus zeer belangrijk dat we de ontwikkelingen hier op de voet volgen. Euro Control voorziet drie niveaus voor het voeren van de onderhandelingen:

- een strategisch niveau, waar beslist wordt hoe het luchtruim gestructureerd wordt;
- een pre-tactisch niveau. Hier wordt beslist welke de noden zijn van het luchtruim op middellange termijn;
- een tactisch niveau. Dit betreft de dagelijkse organisatie.

Op strategisch niveau worden in België de "BELAC"-vergaderingen georganiseerd (vroegere GPEA). Ik vind dat de KBAC het recht

heeft hierin te zetelen, vermits wij een volwaardig gebruiker zijn van het luchtruim, net zoals militairen en commercieel verkeer. Dit recht wordt trouwens erkend door Euro Control zelf. Nochtans werd ik, ook na herhaaldelijk aandringen, geweigerd. Tot nu toe is dit niet zo erg vermits de FUA zich nu nog enkel bezighoudt met het hogere luchtruim. Wanneer het lagere luchtruim ter sprake komt moet ik aanwezig zijn.

Het pre-tactisch niveau zal voor ons vooral van belang worden voor de organisatie van wedstrijden. Hier is men verplicht naar ons te luisteren (elke aanvraag moet behandeld worden).

**C.** Bepaalde personen binnen de officiële instanties zijn ronduit negatief ingesteld t.o.v. de sportluchtvaart. Dit is een zwaar probleem vermits enkele van deze mensen zeer hoge functies bekleden. Een voorbeeld van deze ingesteldheid vindt men in de reactie op de aanvraag van de wedstrijd van KFC.

### **3. MANIER VAN AANPAKKEN IN DE TOEKOMST**

Gelieve al uw klachten en wensen aan mij door te spelen. De Regie en het bestuur lijken te denken dat met de LFA G voor ons alles in orde is. Als ik hen een pak kwade brieven en klachten kan laten zien, heb ik meer argumenten.

Voor alle mensen die met de radio kunnen omspringen: vraag zoveel mogelijk dingen aan. Als het plafond eens hoog is, vraag dan met de radio een clearance om door te klimmen. Vraag eens een crossing clearance voor een zone (CTR, TMA of Airway). Stuur me achteraf een gedetailleerd verslag met de resultaten. (Datum, uur, betrokken gebied, gevraagde clearance, bekomen clearance, veel of weinig verkeer in de zone, eventuele opmerkingen). Stuur me ook een verslag als alles naar wens ging.

---

Dit toont aan dat het mogelijk is een zweefvliegtuig een zone te laten doorkruisen. Let er wel op wanneer je zulk een clearance vraagt. Als we de controleurs gaan beginnen lastig vallen op onmogelijke momenten kan dit een averechts effect hebben. Luister dus eerst een beetje uit op de frequentie om te weten of het niet te druk is.

Stuur systematisch voor elke wedstrijd, hoe klein ook, een aanvraag in bij de Regie en het

Bestuur voor het bekomen van meer luchtruim. Doe deze aanvragen wel ruim op tijd, anders krijg je argumenten als: "er was geen tijd meer voor het uitgeven van een NOTAM". Stuur me een kopie van de aanvraag en het antwoord.

Er moet werk gemaakt worden van de theorielessen over het zweefvliegen voor de controleurs. Gelieve in uw clubs een oproep te doen naar mensen die hieraan willen meewerken.

Luc Beerts

---

## IN MEMORIAM MICHEL BOUET

---

Op 22 september kwam Michel Bouet om tijdens een vlucht langs de zuidelijke helling van de Montagne de Lure, op enkele km van het vliegveld van Saint-Auban, waar hij was opgestegen. De LS6 "Charlie Charlie" (wedstrijdnummer CC, behorende tot de Centre de Formation et de Haut Niveau, het toestel waarmee Eric Napoléon Wereldkampioen werd) die hij bestuurde, werd op 500 m AGL geramd door een Fouga Magister van de militaire luchtvaartschool van Salon de Provence, bestuurd door een leerling en een instructeur. Een vleugel van de Fouga raakte de cockpit van de LS6, de tip brak af. Geen van de drie vliegers overleefde de crash.

Dit ongeval toont eens te meer aan, dat bijzondere opmerksaamheid geboden is in bepaalde zones met druk verkeer, te meer gezien de zeer onderscheiden snelheden waarmee de verschillende luchtvaartuigen zich bewegen. Het principe "zien en gezien worden" is dan soms heel moeilijk foutloos toe te passen.

Michel Bouet was 74 jaar oud, en was een bekend figuur van de Franse zweefvliegwereld. Hij begon zijn opleiding te Chelles in 1945, had bij

de 5 000 vlieguren en bezat het F-brevet. Ook in zijn beroepsleven had hij plaats ingeruimd voor het zweefvliegen: als professor psychologie aan de universiteit van Rennes had hij een thesis en verschillende studies gewijd aan de sportpsychologie, waarbij ook de zweefvlieger steeds aan bod kwam. Hij publiceerde tevens diverse artikels in *Aviasport* en *Vol à Voile Magazine*, o.a. over de motivering van wedstrijdpiloten.

Maar de meeste zweefvliegers ontdekten hem pas echt in 1988, bij de verschijning van zijn autobiografie *Sur les Ailes du Temps* (zie Ligablad 38), die als eerste zweefvliegboek werd onderscheiden met de Grand Prix Littéraire de l'Aéro-Club de France. Meer dan een autobiografie was het namelijk een liefdesverklaring voor onze sport. Ondanks alle universitaire titels bleef Michel Bouet een bescheiden, ja zelfs schuchter mens, die er ernstig mee verveeld zat dat de jongere piloten omwille van zijn leeftijd aarzelden hem te tutoyeren. Met hem verliezen Frankrijk en de hele zweefvlieggemeenschap een van hun boegbeelden.

Adieu, Michel, et bons vols dans l'au-delà!

---



# SYMPOSIUM

Zaterdag 27 januari 1996 om 14.15 uur  
Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle



## "Weertypes en afstandsvliegen"

**Charles VAN ERP**

*R.L.W.-Meteodienst Zaventem*

Welke proef schrijven wij uit ?

Een beter inzicht in de weertypes zal ons hierbij helpen.



## **3 x 1000**

Een boeiend relaas van drie piloten over hun eerste  
1000 km proef



Hierbij aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie  
de uitreiking plaats van de "Charron-wisselbekers 1995",  
de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.



*Alle leden zijn van harte welkom*

---

# ZWEEFVLIEGVARYA

---

## VEEL 1000 KM'S

Een ongekend aantal recordvluchten op één dag noteerde het Spaanse zweefvliegcentrum Fuentemilanos. Het was zaterdag 29 juli 1995 Sint Cumulusdag in Spanje, want op die bijzonder thermiekrijke dag, met 1/8 tot 2/8 Cu tot 3 500 meter, stonden de zweefvliegers te dringen in de rij om te starten voor hun 1000 km. Vijftien vliegers behaalden op die dag hun geplande afstand van 1000 km, sommigen met een gemiddelde snelheid van ruim 130 km/h. Van deze vijftien waren er zeven vliegers die voor de eerste keer hun 1000 km vlogen. Hierbij was ook Luc De Preter met een ASH 25E.

Ook in het UK werd, voor het eerst in de geschiedenis, een 1 000 km vlucht gemaakt. Op zaterdag 21 juli 1995 vlogen Chris Pullen en Chris Rollings met een ASH 25WL een afstand van 1 008 km. Inmiddels zijn er volgens opgave van de FAI reeds 274 vliegers die het diploma voor 1 000 km afstand behaalden. Op de lijst van de 2 000 km afstand staan nog slechts twee namen. Dat zijn twee Nieuw-Zeelanders die respectievelijk in 1990 en 1994 deze enorme afstand vlogen.

## JUBILEUM ZILVEREN-C

In 1929 vloog de Oostenrijker Robert Kronfeld voor de eerste maal een afstand van meer dan 100 km. Vanwege het toenemende aantal prestatievluchten besloot het toenmalige Rhön-Rossitten-Gesellschaft e.V. (voorloper van ISTUS en OSTIV) in 1931, om naast de gewone A, B en C-brevetten een internationale onderscheiding voor zweefvliegprestaties in te stel-

len. De omschrijving hiervan was: een verkleind C-insigne (drie meeuwen op een rond blauw vlak), omgeven door een zilveren lauwerkrans. Vanwege het internationale karakter mochten er echter géén landsinitialen op dit brevetinsigne staan.

De eisen van toen zijn heden nog steeds dezelfde: 1 000 meter hoogtewinst, een duurvvlucht van vijf uur en een afstandsvlucht van minstens 50 km. Per brief van 8 januari 1931 werd de eerste "Zilveren-C" door het RRG gelijktijdig toegekend aan de twee beroemde zweefvliegers Robert Kronfeld en Wolf Hirth. Dat is dus volgende maand 65 jaar geleden!



## NOG EEN JUBILEUM

In 1996 zal het 40 jaar geleden zijn dat voor de eerste keer de vrije afstandswedstrijd om de "VICTOR BOIN wisseltrofee" werd betwist. Dat was op 15 juli 1956 op het vliegveld Temploux en de winnaar was de Fransman G. Cottard. Deze kostbare wisseltrofee, een bronzen kunstwerk van beeldhouwer Albert Boucher met de naam "Au but" (bij de aankomst), stelt drie sprintende atleten voor. Dit kunstwerk werd door reserve-majoor vlieger Victor Boin, destijds voorzitter van het Belgisch Olympisch Comité en ondervoorzitter van de Koninklijke Belgische Aëroclub, geschonken aan de KBAC. Voorwaarde was dat deze trofee toegekend zou worden aan de zweefvlieger, die tijdens een VB-wedstrijd de grootste afstand aflegde. Deze vrije afstand in rechte lijn werd later vervangen door een "cat's cradle", eveneens een afstandsproef.

Jammer dat karakter en doelstelling van deze

---

klassieke Victor Boin wedstrijd, de afstands-vlucht, momenteel vervangen is door een snelheidswedstrijd en hiermede gelijkgeschakeld is met de gewone ééndagswedstrijd. Is hierover wel goed nagedacht? Want nu heeft de "Victor Boin" dus zijn typische vorm en opzet verloren. Daarmee zijn we eigenlijk gekomen aan het einde van deze klassieker, die na veertig jaar aan zijn opdracht (aanmoediging tot het vliegen van grote afstanden) wel heeft voldaan en mogelijk "bijgezet" zou kunnen worden (inclusief het "Au but" monument!) in het historisch zweefvliegarchief van de KBAC.

P.S.: de eerstvolgende VB-wedstrijd (jubileum-uitvoering?) wordt ingericht door de "Limburgse Vleugels" op Zwartberg dd. 17 (18) augustus 1996.



## **BOTSINGEN**

Volgens een bericht van het Luftfahrt-Bundesamt zijn er dit jaar ineens meer botsingen met zweefvliegtuigen in de lucht voorgekomen dan in voorgaande jaren. Tot september j.l. werden reeds zeven ongevallen bij het LBA gemeld. Vier vonden plaats bij het lokale thermiekvliegen, twee tijdens wedstrijden en één bij het helingvliegen. Totaal vielen er twee doden. De overigen kwamen er met builen en gekraakte kisten af. Toch betrof het hier in de meeste gevallen ervaren zweefvliegers. Een duidelijke oorzaak is er niet. Het LBA vraagt zich vier dingen af (waarbij het venijn in de staart zit):

1. Is het gevoel voor het gevaar van een nabij vliegend toestel minder geworden?
2. Is het rondom waarnemen vanuit de cockpit afgenomen vanwege de toegenomen "aflees-apparatuur" van moderne instrumenten?
3. Zijn de silhouetten van de moderne zweefvliegtuigen visueel kleiner geworden?

4. Of is de bereidheid om risico te nemen soms groter geworden?



## **KLIPPENECK '95**

Met een record deelnemersaantal van 77 vliegers en voor de eerste maal in vijf klassen, werd van 29/7 tot 5/8/95 het bekende "28ste Klippeneck-Segelflug Wettbewerb 1995" gehouden. Het uitstekende vliegweer leverde acht wedstrijddagen op, waarbij een totale afstand van 178 458 km werd afgelegd. Er waren proeven met afstanden van 400 tot 600 km. Oorzaak van het grote aantal deelnemers was ook het opnemen van de (Duitse) 18-meter-klasse naast de Standaard-, 15-meter-, Open en Clubklasse. Een getrouwe Belgische deelnemer is al vele jaren Dr. Bert Schmelzer uit Antwerpen (Viersen/Keiheuvel). Hij vloog met zijn Discus BT in de Standaardklasse en eindigde als 17de in een groep van 29 vliegers. In andere jaren stonden er wel meer Belgen en zelfs Nederlanders op de lijst. Maar misschien was het zeer warme zomerweer in juli/augustus de reden om niet in de lucht maar in het water te verblijven?



## **HOCKENHEIM '96**

In de "Lage Landen" zijn er altijd wel zweefvliegers die graag aan de internationale zweefvliegwedstrijd in Hockenheim (D) willen mee doen. Volgend jaar, vroeg in het seizoen, van 22 tot 30 juni, gaat deze competitie voor de 18de keer van start en zelfs in zes klassen! Club-, Tweezits-, Standaard-, 15-meter-, 18-meter- en Open klasse. Info: W.Horn, Birkenallee 110, D-68766 Hockenheim. (tel.00 49 6205 7671, fax 00 49 6205 920937).

Ary Ceelen

---

# ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

---

## GOMOLZIG

De bekende ontwerper van geluidsarme uitlaat-systemen heeft de licentiebouw ondernomen van de RF9, 25 jaar geleden ontworpen door René Fournier. De nieuwe RF9 ABS beschikt nu over een 80 pk sterke Rotax 912 motor, een hydraulisch geregelde constant-speed Hoffmann-propeller, een intrekbaar tweebeens landingsgestel en een klapsysteem, waarmee de spanwijdte van 17,3 m naar 10 m teruggebracht wordt voor de stalling. De aangekondigde glijhoek is 1:29.

Hoewel het toestel nog steeds uit hout vervaardigd wordt, is het beduidend lichter dan de oorspronkelijke RF9. En met de krachtiger, moderne motor is het zelfs met volle tanks (84 l) een volwaardige tweezitter. De constructeur hoopt de 55 dB(A) niet te overschrijden; dit zou wellicht een nieuw stilte-record betekenen in deze categorie.

## GLASER-DIRKS

De DG-800B, die oorspronkelijk van een MidWest-motor voorzien was, zal nu op de markt komen met een nieuwe vloeistofgekoelde SOLO-tweetaktmotor, die bij 6 000 tr/min 50 pk zou leveren; het geluidsdempende klap-draaisysteem, waarbij de motor kantelt maar enkel de schroef naar buiten komt, blijft bewaard.

## SCHEMP-HIRTH

De Ventus 2 is sedert augustus nu ook beschikbaar als Ventus 2cM, een eigenstartvaardige 18-m-versie. De motor is een vloeistofgekoelde tweecylinder tweetakt van SOLO, hij levert 40 pk bij 6 000 tr/min en is vast in de romp ingebouwd. Alleen de schroef komt naar buiten, de overbrenging gebeurt over een vouwbare

tandriem. Om de rompsparing klein te houden, beschikt het toestel over een nieuwsoortige gepatenteerde vouwschroef, waarvan het bovenste blad bij stilstand terugvalt op het onderste.

## SCHLEICHER

De ASH 26 (zuiver zweefvliegtuig) en ASH 26E (motorzwever) vliegen sedert deze zomer met een definitieve LBA-toelating. De ASH 26E met vast in de romp gemonteerde MidWest-motor (46 pk) bleek met 60,7 dB(A) eventjes 7,7 dB(A) stiller te zijn dan de Duitse eisen, die zelf 8 dB(A) beneden de ICAO-eisen liggen! De zweefvliegversie toont geen structureel onderscheid t.o.v. de motorzwever, zodat een latere ombouw probleemloos is.

De ASH 25M, zelfstartende versie van de bekende tweezitter, werd ondertussen reeds in tien exemplaren gebouwd. Ook dit supertoestel beschikt over de in de romp ingekapselde MidWest-motor van het Wankel-type, die hier echter 52 pk levert bij een iets hoger toerental; om het geluid te beperken is de overbrengingsverhouding naar de schroef opgedreven tot 3,26:1 i.p.v. 3:1. Het toestel heeft een romptank van 8 l en optionele vleugeltanks van 15 l per vleugel. Het verbruik ligt bij 18 l/h. In zaagandvlucht zijn met drie volle tanks zeker 600 km te vliegen!

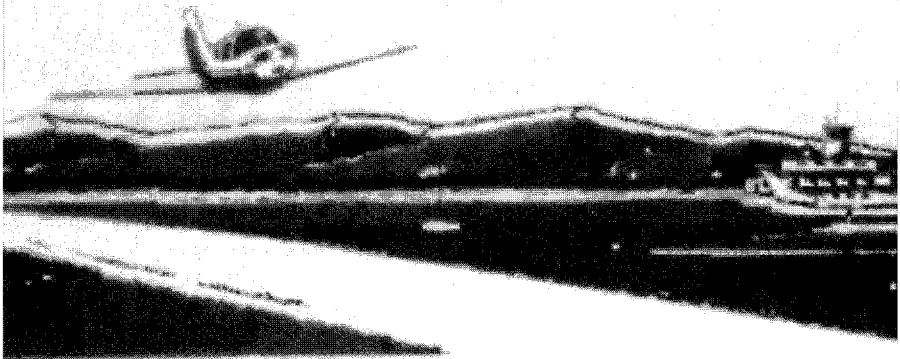
## SLEEPLUCHTEN MET MOTORZWEVERS

De Duitse LBA heeft nu definitief het verbod op sleepvluchten met motorzwevers opgeheven. Het blijft nu nog wachten op toelatingscriteria. Een evolutie die hoopgevend is voor toekomstige beslissingen op Europees vlak.

*Fly with Confidence. . .*

*Fly with*

**JEPPESSEN**



**Procura** S.A.  
N.V.

Rue Emile Carpentierstraat 26

1070 Bruxelles-Brussel

☎ (02) 521 23 50 - 521 23 84

Telex 22783

Telefax 521 92 24

**DISTRIBUTOR**  
BOTTLANG **JEPPESSEN**

**&**

**PILOT - SHOP**

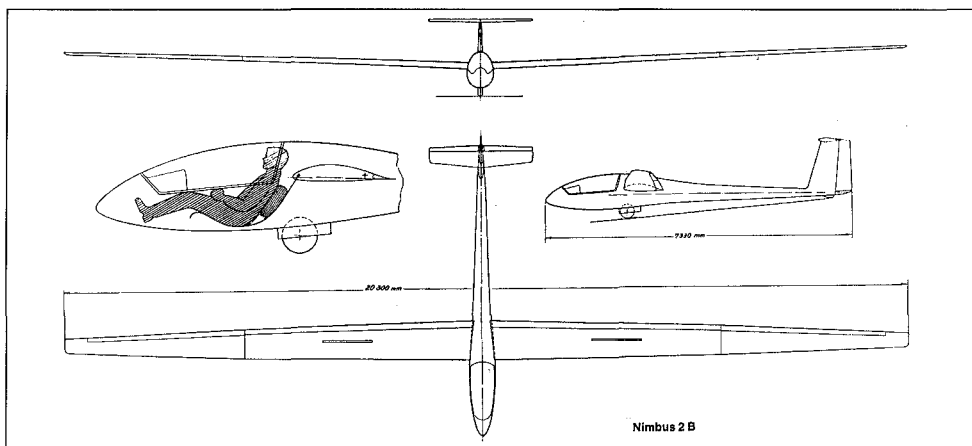
# DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGEN IN VLAANDEREN (deel 13)

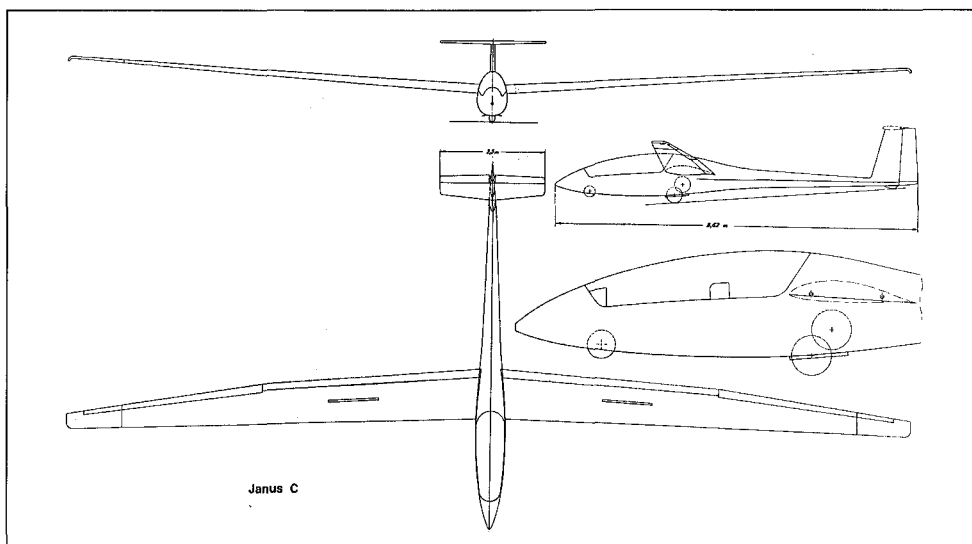
**Wie bijgelovig is, slaat best deze aflevering (13) over! Hoewel: de Nimbus II, de Janus, de Ventus en de Discus zijn stuk voor stuk toestellen die hun piloten een hoop vliegenot bezorgen wegens hun (elk voor zijn specifieke periode) schitterende eigenschappen op technisch en afwerkingsgebied.**

De **Nimbus II** is een tijdgenoot van de Standard Cirrus (zie Ligablad nr. 57), maar het prototype ervan (de Nimbus I) vloog nog vóór deze laatste in 1969. Het had een driedelige vleugel met een spanwijdte van 22 meter en een welvingskleppensysteem waarvan het binnenste stuk bij de landing op 90° positief werd gesteld. Als remhulp was er een remparachute, maar eigenlijke remkleppen waren er niet. De staartvlakken en de romp waren nagenoeg ongewijzigd van de Cirrus overgenomen, alleen was de romp 10 cm langer om de hefboomwerking t.o.v. de grote spanwijdte te verbeteren.

Dit prototype, dat op de WK in Marfa (VSA) door

G. Moffat naar de zege in de open klasse werd gevlogen, stond dan model voor de Nimbus II, één van de succesvolste toestellen uit de open klasse. De spanwijdte werd verminderd tot 20,30 meter en de vleugel werd uit vier delen opgebouwd, wat de handelbaarheid aanzienlijk ten goede kwam. Ook hier steunt de romp op die van de Standard Cirrus, maar hij is wel bijna een meter langer. Het stabilo is identiek aan dat van laatstgenoemd toestel (pendelroer) en de Schempp-Hirth-kleppen zitten alleen aan de bovenkant van de vleugels. De eerste vlucht vond plaats in april 1971 en tot begin 1978 werden er 160 stuks van gebouwd. De Nimbus IIb (sedert 1977 gebouwd) heeft een gedempt hoogteroer. Het maximale vlieggewicht werd van 470 tot 580 kg verhoogd en de maximumsnelheid van 220 tot 270 km/h. De prestaties waren voor hun tijd uitzonderlijk, wat bewezen wordt door de reeks eerste prijzen op de WK van 1970, 1972 en 1974.





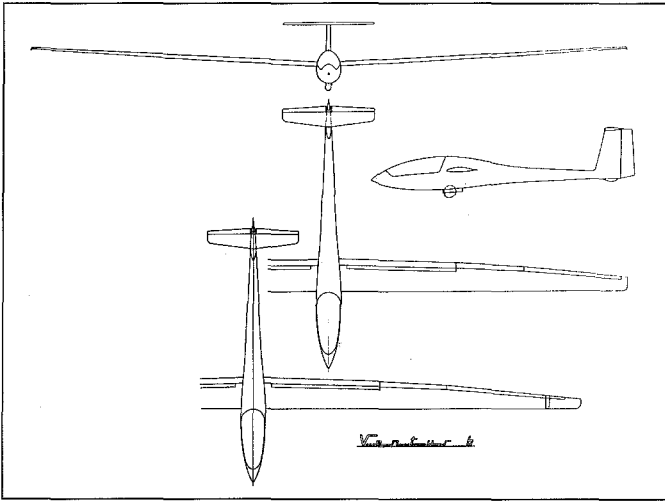
Bezitters van de Nimbus II hebben vandaag de dag wel heel wat meer geduchte concurrenten in de open klasse, vooral wat wendbaarheid in de lucht en "handling" op de grond betreft, maar een dergelijke (als tweedehands toestel) "betaalbare" openklasser met die spanwijdte geeft velen nog steeds een bijzondere "kick".

Technische gegevens	Nimbus II
Spanwijdte	20,30 m
Vleugeloppervlak	14,40 m <sup>2</sup>
Slankheid	28,62
Romplengte	7,28 m
Leeggewicht	340 kg
Belading romp	120 kg
Maximumgewicht	580 kg
Vleugelbelasting (kg/m <sup>2</sup> )	32,6 tot 40,3
Maximumsnelheid (km/h)	270
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,52
bij (km/h)	80
Beste glijgetal	46
bij (km/h)	88

De **Janus** van Schempp-Hirth is de eerste in serie gebouwde prestatie-kunststofweezitter. Zijn eerste vlucht maakte hij in mei 1974 op de Hahnweide, dus ruim 20 jaar geleden, en se-

derdien zijn er wel verscheidene concurrerende tweezitters met dezelfde of betere prestaties ontwikkeld, maar toch blijft de Janus een zeer gegeerd toestel op de tweedehandsmarkt.

De welvingskleppenvleugel van de Janus heeft een spanwijdte van 18,20 m en het profiel van de Nimbus (Wortmann FX 76-K-170). Hij is 2 graden negatief gepijld en heeft aan de bovenzijde Schempp-Hirth-remkleppen. Een remparachute kon als optie worden verkregen. Het onderstel bestaat uit een vast hoofdwiel en een wielje in de neuspartij. De kap is uit één stuk en scharniert zijdelings. De staartvin werd overgenomen van de Nimbus II, maar het pendelhoogteroer moest ietwat vergroot worden. De latere bouwreeksen kregen een gedempt hoogteroer mee (Janus B) en de van een carbonligger en -vleugelschalen voorziene Janus C kan door opsteektippen een spanwijdte van 20 meter krijgen, maar blijft lichter dan de 18-meterversie van glasvezel. Dit model heeft doorgaans ook een intrekbaar hoofdwiel, voorzien van een hydraulische schijfrem. In 1991 werd



heeft een 23 cm kortere en 8 cm smallere romp, en is daardoor slechts geschikt voor piloten tot ongeveer 1,75 m lengte (met een veeleer smalle "carrure"). Dit beperkte de afzet van die versie ten voordele van de ietwat robuuster uitgevallen Ventus b. Het onderscheid ten opzichte van de Mini-Nimbus vindt men in de eerste plaats bij de vleugel, waarvan niet alleen het profiel, maar ook de vorm (drie trapezijs), de slank-

nog een nieuwe staartvin, afgekeken van de Nimbus 3D, in de productieserie verwerkt.

Bovendien werd het toestel geregeld verbeterd en aangepast: koolstoftechnieken maakten het lichter en boden plaats voor de installatie van thuisbrengers of een volwaardige zelfstartmotor.

Technische gegevens	Janus	Janus C
Spanwijdte	18,20 m	20 m
Vleugeloppervlak	16,60 m <sup>2</sup>	17,30 m <sup>2</sup>
Slankheid	19,95	23,12
Romplengte	8,56 m	8,62 m
Leeggewicht	390 kg	380 kg
Belading romp/ballast	230 kg	320 kg
Maximumgewicht	620 kg	700 kg
Vleugelbelasting (kg/m <sup>2</sup> )	28,9/37,4	6/40,5
Maximumsnelheid (km/h)	250	220
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,67	0,60
bij (km/h)	80	80
Beste glijgetal	39	43,5
bij (km/h)	100	± 110

heid en de roerbediening werden veranderd. Het gaat om een dunner Wortmann-profiel (14 %) dat door Althaus en Holighaus speciaal dank zij de koolstofbouwwijze zowel voor de lichter als de schaal kon worden ontwikkeld. Aanvankelijk was het vrij ingewikkelde kantelremkleppensysteem van de Nimbus II C ingebouwd, maar vanaf de Ventus C werd ter vereenvoudiging naar de tweetrapskleppen van Schempp-Hirth teruggegrepen. Het hoogteroer is in alle versies gedempt.

Er werd van de Ventus b ook een versie met 16,60 m spanwijdte (door opsteektippen) ontworpen, waarbij de vleugeloppervlakte tot 9,96 m<sup>2</sup> en de slankheid tot 27,7 opliepen, dit alles voor een meergewicht van slechts 3 kg. De recentste ontwikkeling was de Ventus C met opsteektippen tot een spanwijdte van 17,60 m, die een glijgetal van rond 49 bij 110 km/uur oplevert. Dit laatste type is met een romp in gewone GVK of in een gemengde constructie van kevlar, koolstof en glasvezel te krijgen. De Ventus b en c kan met een turbomotor worden uitgerust en de Ventus cM is een zelfstarter. In to-

De **Ventus** is de opvolger van de Mini-Nimbus, die in nr. 63 van het Ligablad werd besproken en waarvan er in totaal slechts 159 stuks gebouwd waren. Van de Ventus zijn er talrijke verschillende uitvoeringen. Ventus a en b onderscheiden zich door de rompgrootte. De a-versie

taal werden er 492 stuks (alle types samen) gebouwd.

Technische gegevens	Ventus a/b	Ventus c
Spanwijdte	15 m	17,60 m
Vleugeloppervlak	9,51 m <sup>2</sup>	10,15 m <sup>2</sup>
Slankheid	23,7	30,51
Romplengte	6,35/6,58 m	6,58 m
Leeggewicht	233 kg	244 kg
Belading romp/ballast	260 kg	256 kg
Maximumgewicht	494 kg	500 kg
Vleugelbelasting (kg/m <sup>2</sup> )	31 tot 49	idem
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,55	0,51
bij (km/h)	85	85
Beste glijgetal	44	± 49
bij (km/h)	100	± 110

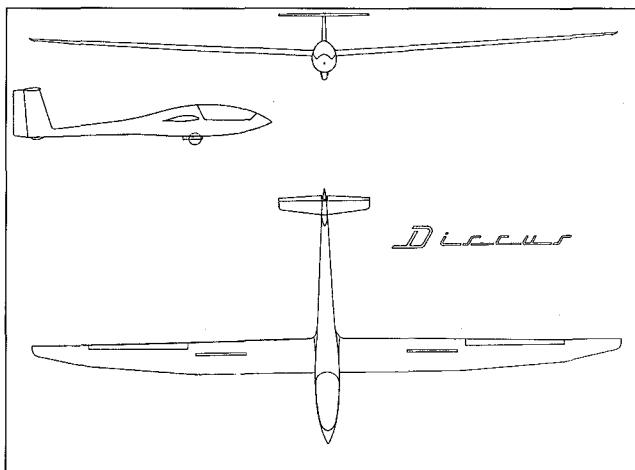
Tussen 1977 en 1984 bouwde Schempp-Hirth geen standaardklassetoestellen, terwijl verschillende "concurrenten" van Glaser-Dirks en Lemke-Schneider de markt van dat type zweefvliegtuigen begonnen te veroveren. Eindelijk bouwde Holighaus de langverwachte opvolger voor de Standard Cirrus: de **Discus**. Tegenover de stilaan steeds meer op elkaar gelijkende machines van de 15 m-klasse dook plots een nieuw silhouet op, dat ook in vlucht van ver te herkennen was: de sikkelvormige vleugel van de Discus heeft een in 3 stukken naar achteren gepijlde aanvliegboord en een nieuw profiel. Terwijl de vleugel door een combinatie van schuim en GVK-sandwich en een koolstoflijger een volledig nieuwe constructie was, werd de romp met weinig aanpassingen overgenomen van de Ventus. Ook hier zijn er twee cockpituitvoeringen van verschillende grootte. De roeraansluitingen zijn automatisch en de remkleppen hebben drie "verdiepingen". De vleugeloppervlakte is met 10,58 m<sup>2</sup> vrij

groot, zodat bij een leeggewicht van zowat 230 kg de minimale vleugelbelasting onder de 30 kg/m<sup>2</sup> zakt. Met waterballast (ook in de staartvin kan 8 l) komt men tot een belasting van 50 kg/m<sup>2</sup>.

De Discus haalde in de WK van 1985, 1987 en 1989 telkens de eerste drie plaatsen in de standaardklasse, wat zijn deugdelijkheid bewees en zijn succes verzekerde. Een kunstvluchtversie (Discus K) met afneembare vleugeltippen haalde 13,70 m spanwijdte, maar later kreeg hij weer de normale 15 m-vleugel. Er werd ook een turboversie gebouwd, de Discus bT, maar een zelfstarter zoals bij de Ventus en de ASW 24 vindt men niet.

#### Technische gegevens

Technische gegevens	Discus
Spanwijdte	15 m
Vleugeloppervlak	10,85 m <sup>2</sup>
Slankheid	21,26
Romplengte	6,58 m
Leeggewicht	230 kg
Belading romp/ballast	295 kg
Maximumgewicht	525 kg
Vleugelbelasting (kg/m <sup>2</sup> )	29,5 tot 50
Minimumdaalsnelheid (m/s)	0,59
bij (km/h)	80
Beste glijgetal	4



---

# HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

---

De Franse "Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique (SEFA), Centre de Saint-Auban", d.i. het instructeursteam van het nationale zweefvliegcentrum, geeft naast het befaamde "Livre bleu", de "Guide de l'instructeur vol à voile" en de "Guide pratique du pilote remorqueur" (zie vroegere Ligabladen) ook een reeks gespecialiseerde werken uit, die gebruikt worden bij de instructeursopleiding. Hier volgt een korte bespreking van de beschikbare delen:

## *Domaine de vol des planeurs - 15 blz A4*

Deze brochure geeft aan de zweefvlieger het nodige inzicht in de beperkingen van de toestellen. Ze behandelt beknopt en overzichtelijk de noties sterkteleer, belasting van de structuur van de zwever, flutter, flight envelope volgens JAR 22 (manoeuvresnelheid, vlucht in buig weer, Vne...), instrumentenmarkeringen, technische documentatie.

## *Chargement et centrage du planeur - 26 blz A4*

Op een theoretische inleiding over het optimale laden van een zweefvliegtuig (naargelang het gewicht van piloot en uitrusting, naargelang het weer voor optimale waterballast), evenwicht en stabiliteit, volgt een praktische leidraad voor het uitvoeren van een weging en het bepalen van de zwaartepuntsligging. Dan komt nog een hoofdstuk over de berekening van minimum en maximum pilotengewicht, wegneembare ballastgewichten voor lichte vliegers, optimalisatie van de zwaartepuntsligging door plaatsing van vaste ballast, gebruik van waterballast in staart-tanks, enz.

## *Instruments de bord des planeurs - 32 blz A4*

Een vrij uitvoerige bespreking van de klassieke (lees: niet elektronische) instrumenten, met na-

druk op de aanwijzingsfouten en hun interpretatie. Zo worden een hele reeks bijzonder overzichtelijke tabellen gewijd aan de aanwijzingen van gecompenseerde en niet-gecompenseerde vario in alle fasen van een vlucht.

## *Instuments modernes des planeurs - 18 blz A4*

Behandelt de elektronische variometer (met capsule, thermistoren of druksensor), de soll-fahrt-rekenaar, de vluchtcomputer (eindaan-vluchtrekenaar), de satellietnavigatie (GPS) en de transponder. Gezien de snelle evolutie en de diverse uitvoeringen van de toestellen betreft het hier vooral een uiteenzetting over algemeen geldende gebruiksprincipes. Het is zeker geen handleiding voor de gebruiker van de meer ingewikkelde vluchtcomputers.

## *Réglementation du personnel navigant vol à voile - 41 blz A4*

Op het eerste gezicht voor ons niet zo belangrijk, aangezien het hier om de Franse reglementen gaat. Gezien de vele Belgische zweefvliegers die elk jaar zuidwaarts trekken, zijn er toch een paar punten die onze aandacht verdienen, o.a. wat betreft de nodige documenten, de equivalentie van vergunningen, het verplicht gebruik van zuurstof, enz.

## *Cours météo programme - 320 blz A4*

Dit lijvige werk is bedoeld als instrument voor zelfstudie en zelftest. Het is geen boek dat men in de volgorde van de bladzijden leest, men volgt de instructies op het einde van elk onderdeel. Na een korte uiteenzetting van een bepaald meteorologisch fenomeen volgt telkens een test volgens het meerkeuzevraag-systeem. Naargelang je antwoord wordt je naar een bepaald item verwezen, waar je toelichting krijgt over je antwoord (waarom fout?) en ver-

---

der verwezen wordt. Als je het boek volledig doorgenomen hebt, is een examen over weerkunde feitelijk overbodig! Een zeer uitgekiend systeem, dat men ook op andere materies zou kunnen toepassen.

#### *Technique du vol à voile - 95 blz A4*

Deze brochure bespreekt uitvoerig alle theoretische en praktische aspecten van een doelmatige exploitatie van de polaire van een zweefvliegtuig. Hier leert men spelen met de McCreadyring! Enkele hoofdstukken verdienen bijzondere opmerkzaamheid. Zo wordt de invloed van de factoren "optimaal thermieken",

"optimaal doorsteken" en "optimale keuze van McCready-instelling" op de kruissnelheid even kritisch onderzocht. Ook het correcte gebruik van welvingskleppen en waterballast wordt duidelijk toegelicht. Een onmisbaar werk voor de beginnende (en zelfs de gevorderde) prestatievlieger.

Al deze werken zijn tegen een vrij lage prijs beschikbaar bij de SEFA, Centre de Saint-Auban, Aérodrome, F-04600 Saint-Auban. Of men ze ook langs de post kan bekommen, is me echter niet bekend.

Stéphane Vander Veken

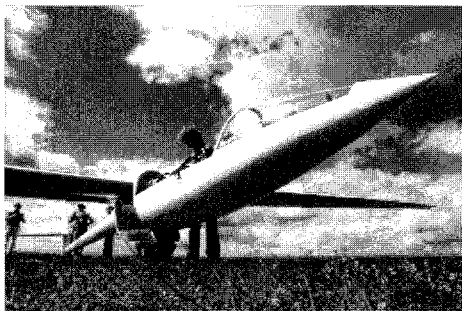
---

## FAI-NIEUWS

---

De FAI heeft de Lilienthal-medaille voor 1994 toegekend aan Terry Delore (Nieuw-Zeeland), wedstrijdpiloot en meervoudige wereldrecordhouder. Delore is thans houder van het vrije afstandsrecord met een gesloten omloop van 2 048 km.

De Pelagia Majewska-medaille ging naar Marie Kyzivatova (Tsjechische Republiek), Europese kampioene dames in 1989, meervoudige nationale kampioene en recordhoudster, langjarige



SB-10 in Le Blanc (foto H. Koelman)

zweefvlieg-vertegenwoordigster van het toenmalige Tsjechoslowakije.

Op de Europese IGC-bijeenkomst te Helsinki (Finland) werden de resultaten besproken van de 3de Europese Zweefvliegekampioenschappen voor Junioren en van de 9de Europese Zweefvliegekampioenschappen voor Dames. Ook werden de voorbereidselen getoetst voor de komende wedstrijden. Er werd in het bijzonder gediscussieerd over toekomstige gemengde zwever/motorzwever-wedstrijden, daar de tot nu toe gebruikte formules niet blijken te voldoen.

Er werd eveneens gesproken over verdere samenwerking met de EGU. Volgende knelpunten kwamen aan bod:

1. Vergunningen: de zweefvliegvergunningen worden niet eengemaakt; de EGU zal een werkdocument in dit verband voorleggen aan de JAA, teneinde een maximale autonomie te bekommen voor de nationale zweef-

- 
- vliegorganisaties.
2. Toermotorzwevers: het JAA Flight Crew Licensing Committee heeft besloten dat elk land haar eigen vergunningensysteem voor motorzwevers kan behouden naast de JAA-regeling. Dit betekent dat in landen waar zulks nu mag, ook in de toekomst zal mogen gevlogen worden op toermotorzwevers met een zweefvliegvergunning. Motorzwevers met inklapsysteem worden als zweefvliegtuigen beschouwd.
  3. Luchtruim: het is belangrijk dat in elk land ook een vertegenwoordiger van de zweefvlieggemeenschap deelneemt aan de toekomstige discussies i.v.m. "Flexible Use of Airspace" (zie bericht Luc Beerts elders in dit blad).
  4. Radio: een heleboel zender/ontvangers zullen weldra officieel niet meer toegelaten worden omwille van hun onvoldoende bescherming tegen sterke signalen uit de aanpalende FM-band. Daarenboven zit het er dik in, dat er weldra wordt overgestapt naar een kanaalseparatie van 8,33 kHz i.p.v. 25 kHz. De EGU poogt in dit verband ten minste tijdelijke versoepelingen te bekomen ten voordele van het zweefvliegen. Parallel poogt ze ook op Europees niveau 8 frequenties te laten reserveren voor het zweefvliegen.
  5. Vluchtplannen: er zijn gesprekken bezig i.v.m. de afschaffing van de vluchtplanplicht bij grensoverschrijdende vluchten binnen de Europese Unie.

Sportcode: een nieuwe versie van de "General Section" zal voorgesteld worden bij de volgende algemene vergadering te Sun City.

De FAI zou vanaf eind oktober op Internet aanwezig zijn, met de Sportcode, nieuws over competities, enz. Later zou men ook een World Wide Web pagina voor hypertext willen instal-

leren. Ook een elektronische maildienst is voorzien. Het adres is sec@fai.org.

Prof. Piero Morelli gaf een verslag over de problemen met de Universiteit van Warschau i.v.m. de Wereldklasse-zwever. Ondanks de overeenkomsten blijken er moeilijkheden te zijn bij het bekomen van plannen en controlemallen, en van aanpassingen voor uitneembare ballast. Ook krijgt de FAI nauwelijks informatie van de producent. Positief is wel de interesse vanwege de potentiële gebruikers. Vier ondernemingen verwerven reeds de licentierechten, en er zijn reeds kandidaten voor de organisatie van de eerste wereldkampioenschappen in deze klasse.

Fred Weinholtz bracht verslag uit over zijn studiereis in Turkije, als voorbereiding op de Wereld Luchtvaartspelen die daar zullen doorgaan in 1997. Voor het zweefvliegen zullen de proeven doorgaan in Anatolië, vanop het Nationaal Zweefvliegcentrum te İnönü. De infrastructuur ter plaatse lijkt meer dan voldoende, maar er zijn nog een aantal knelpunten, o.a. wat betreft het vastleggen van de wedstrijdklasse, gezien de onzekerheid met het Wereldklasse-programma.

Er werd eveneens gediscussieerd over een nieuw puntensysteem, dat eenvoudiger zou zijn en goedkopere wedstrijden zou toelaten; er zal een werkgroep opgericht worden om de mogelijkheden te analyseren.

De technische vereisten voor flight recorders op basis van satelliet-navigatie werden gepubliceerd als bijlage B van de Sportcode, samen met het derde amendement. 7 fabrikanten hebben tot nu toe een aanvraag tot homologatie van hun materieel ingediend. Tot nu toe werd nog geen enkel systeem door de FAI gehomologeerd.

---

# CLUBNIEUWS

---

## DAG VAN DE SPORTCLUB

De Raad van Bestuur van Bloso heeft beslist voor de derde maal de "Dag van de Sportclub" in gans Vlaanderen te organiseren, en dit op vrijdag 3, zaterdag 4 en zondag 5 mei 1996.

Via de organisatie van de "Dag van de Sportclub" wil Bloso de Vlaamse sportclubs effectiever bij de jeugdsportcampagne betrekken. Via deze open-deur-dagen wordt aan de jongeren de weg naar de sportclub getoond. Het is de bedoeling om met allerhande promotionele activiteiten die door de clubs zelf georganiseerd worden, de jongeren gratis te laten kennismaken met hun favoriete sport, in de hoop dat zij dan ook nadien de stap zetten om lid te worden van de sportclub.

Bloso rekent op de volle medewerking van de sportfederatie en de clubs aan dit evenement, dat opnieuw samen met Radio 2 georganiseerd wordt.

## VINTAGE GLIDER CLUB RALLY

De jaarlijkse rally van de Engelse Vintage Glider club is reeds lang een Europese aangelegenheid geworden. Dit jaar ging hij door in Duitsland. Eerst was het verzamelen geblazen op het historische zweefvliegveld van de Wasserkuppe. Daarop volgde de eigenlijke rally op het vliegveld van Oberschleissheim bij München.

Jammer genoeg schenen de organisatoren aldaar zich vooral in te zetten qua contacten met de pers en voorbereidingen voor de vliegshow op de slotdag. Dat de oldtimers ook nog wisten te vliegen, had men blijkbaar over het hoofd gezien: de sleepcapaciteit was bedroevend laag en de wachttijden aan de start liepen

sterk op. Een lovend mini-bericht in de Aerokurier lokte dan ook een hevige protestbrief uit.

Moeten we hieruit afleiden dat oldtimer zweefvlieg-evenementen door de organisatoren soms worden misbruikt als publicitair lokmiddel voor andere aspecten van de vliegerij? Een zelfde kritiek werd geuit t.o.v. de laatste "Balade des Planeurs Anciens": ook daar gingen de contacten met prominenten en pers soms zwaarder doorwegen dan het vliegen zelf. Het zou jammer zijn indien het enthousiasme van de deelnemers door deze evolutie gefnuikt werd.

## 12de INTERNATIONALE SPATZENTREFFEN

Dit jaar ging dit treffen door op het vliegveld van Oppenheim-Guntersblum (D). Er kwamen 45 vliegers met 30 toestellen, van A- en B-Spatzen met 13 m spanwijdte tot de klassieke L-Spatz 55.

Hoewel een kleine overlandwedstrijd gepland was, moest men zich omwille van het slechte weer beperken tot duurvvluchten en precisielandingen. Ook de technische toestand en het respect voor oorspronkelijkheid bij de restauratie werden gekeurd. De eerste prijs ging naar een A-Spatz van Borkenberge, waar het Spatzentreffen 1996 zal plaatsvinden.

## UIT DE OUDE DOOS

In de jaren '70, op een mooie zondagnamiddag, was het volle bedrijvigheid op het zweefvliegveld van Aalst. Beschrijving van de personages: de moeder met een haartooi van de late jaren

---

'20, de kledij idem, grauw, lang en zedig. De vader met een gerolde sigaret in de mondhoek, zijn beste pak (waarschijnlijk nog zijn trouwpak) met een spannend buikje en iets te korte broekspijpen, en een rood parse neus die een verklaring was voor zijn rond tonnetje. De dochter, ongeveer 18 jaar, blond haar, extra mini en kleurvol uitgedost. Haar geliefde, een klein pezig kereltje met stekelhaar en een blik van "Ik weet wel van waar de mosterd komt".

Met een zelfzekere stap komt de dochter naar een groep zweefvliegers en vraagt welke piloot met haar zal vliegen. De moeder staat achter haar te jammeren van "gevaarlijk zo'n tuig bijeengehouden met hout en zeildoek".

Bij het instappen was de piloot zo beleefd om de juffrouw te helpen en om haar vast te nemen en zijn collega's een vrije blik te gunnen op de mooie benen en zelfs meer... De moeder nog steeds jammerend, de vader puffend en verlangend naar de bar lonkend. De geliefde gebruikte zijn ogen zoals wij allemaal.

Een andere instructeur komt ook tussen het groepje staan, bewondert ook het schouwspel

en zegt luidop tegen de piloot die zich klaar maakt om in te stappen: "Niet hoger dan 500 m gaan, want dat kan heel gevaarlijk zijn voor de juffrouw!" Bedeesd vraagt de moeder waarom. "Ja, zegt de instructeur heel serieus en op samenzweerderstoon maar wel hard genoeg, hoger dan 500 m kan het maagdenvlies scheuren!" Zo snel als de bliksem antwoordt het meisje: "Dat is al lang gebeurd!" De moeder met de armen hemelwaarts: "Och god, och god", de vader wankelend: "Dedju, dedju!" richting bar, en de jonge man met een hoofd als een tomaat en de blik neerwaarts.

Reeds tegen de avond kwam de vader de bar uitgestuikt, zwijmelend aan de arm van zijn vrouw, zij nog steeds mompelend: "Och god, och god", en hij nog steeds vloekend. De dochter is na de landing samen met haar geliefde het nabije bos ingetrokken om na te gaan welke de eventuele gevolgen waren van de vlucht en landing.

Dit is een verhaal van iemand die het meegeemaakt heeft.

Achille

---

## WEDSTRIJDNIEUWS

---

### EUROPESE DAMESKAMPIOENSCHAPPEN 1995 TE MARPINGEN, DUITSLAND

"Are you nervous, ladies? Well, I am!", zo opende Walter van de wedstrijdleiding de briefing van de 9de Dameskampioenschappen Zweefvliegen te Marpingen. Dat brak het ijs enigszins, want spanning was er wel degelijk.

Lieve Sebreghts was de enige Belgische deelnemster. Niet de eerste de beste: deelname aan wedstrijden en stages, trainingsvluchten ter plaatse, drie diamanten en een Belgisch record

op haar naam: 509 km vrije afstand!

Ze zou de ASW 20 van haar club mogen gebruiken. Maar daags voor het vertrek sloeg het noodlot toe: het toestel werd door een andere piloot beschadigd! Dertien uur koortsachtige telefonische contacten volgden. Dank zij Gill van den Broeck werd er een ASW 20 gevonden in Duitsland. In de trainingsweek regende het vaak. Ook dat zat niet echt mee. Maar de openingsceremonie (met de Belgische delegatie voorop, in de fleurige trainingspakken die door

**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

het Belgisch Olympisch Comité ter beschikking waren gesteld) was indrukwekkend.

Eerste dag, zondag: een veelhoek van 337 km. Geen probleem. Tweede dag: 351,1 km met sterke wind en veel blauwe thermiek. We volgden het gevecht van Lieve op de radio. Ze wilde op het vliegveld van Hahn landen. Toestemming was gegeven, maar de wind was te sterk. Het werd een buitenlanding. Gelukkig had Lieve zelf niets, maar het toestel wel. Dat betekende het einde van haar actieve deelname aan de kampioenschappen. Maar niet het einde van een leerzame ervaring.. Nu er van Belgische concurrentie geen sprake meer was, konden we overal rustig rondkijken en praten. Zo steek je altijd veel op voor een volgende keer.

Leuk was het om te weten dat iedere man die je zag lopen, "liep" voor de dames. Ze hebben formidabel geholpen, al die ophaalploegen en teamcaptains. De sfeer was dan ook zeer goed, zowel op als buiten het veld.

De Duitse ploeg was talrijk, zeer professioneel en rijkelijk gesponsord. Het Zwitserse team daarentegen had ook de nodige problemen: de ophaalploeg werd ziek, de teamcaptain brak haar enkel op de dag voor de wedstrijd en moest gerepatriëerd worden. Daar stond de Zwitserse pilote "ganz allein". Maar niet voor lang, want de internationale teamgeest kwam boven.

Zo had ieder team zijn eigen verhaal. Voor iedereen geldt echter dat het een onvergetelijke ervaring is geworden. Lieve heeft nog mogen genieten van een magnifieke ballonvaart, kreeg bij de prijsuitreiking een mountain bike om alle pech wat te verzachten, en is nu ook lid van de "Babayagas" (een bedacht ritueel voor deelnemers).

Ervaringen en vrienden rijker keerden we naar huis terug. Margret Hageman

#### STANDAARDKLASSE

Pilote	Land	Type zwever	Punten
1 Bozena Demczenko	PL	SZD-55	7339
2 Gundula Goeke	D	LS7	7280
3 Marie Kyzivatova	CZ	Discus CS	7173
4 Alena Netusilova	CZ	DiscuS CS	7159
5 Katrin Keim	D	Discus B	7090

#### RENKLASSE

Pilote	Land	Type zwever	Punten
1 Maren Thomas	D	LS6 c	7498
2 Gisela Weinreich	D	LS6	7282
3 Angelika Machinek	D	LS6 a	7139
4 Claire Luyat	F	LS6 c	7074
5 Annette Klossok	D	LS6 c	7057

#### CLUBKLASSE

Pilote	Land	Type zwever	Punten
1 Anna Michalak	PL	Jantar Std. 3	5671
2 Rieke Haastert	D	LS1 d	5643
3 Halina Rynkiewicz	PL	Jantar Std. 3	5618
4 Dora Remetei	H	Jantar Std. 2	5417
5 Edita Skalskiene	LIT	Jantar Std. 3	5374

#### DERDE EUROPESE KAMPIOENSCHAPPEN VOOR JUNIOREN TE LESZNO.

Het welbekende Poolse zweefvliegcentrum Leszno ontving van 8 tot 23 juli 24 jonge deelnemers in de Clubklasse en 34 in de Standaardklasse. De inschrijving kostte slechts 8 000 BEF, en er was slaapgelegenheid en camping op het vliegveld voorzien; daarenboven is het leven in Polen naar onze maatstaven zeer goedkoop, zodat de wedstrijd financieel geen te grote aderlating moest worden.

Jammer genoeg stond de eerste trainingsdag onder een ongunstig gesternte: bij een buitenlanding kwam de LS7 van de Deen Lars Hansen op lage hoogte in een tolvlucht terecht, waaruit niet meer kon worden hersteld. De piloot kwam om het leven. De Deense Aëroclub besloot daarop de ploeg terug te trekken.

Toch werd de wedstrijd een succes, met snel-

heden tot 116 km/h (Standaard) en 97 km/h (Club). Er werden afstanden gevlogen tot 415 km (Standaard) en 365 km (Club).

Een klein drama voltrok zich tijdens een massale buitenlanding: de Pool Sebastian Kawa (SZD-55), die tot dan de leiding had, moest als vertaler optreden bij het invullen van landingsverklaringen voor de lokale politie. Ondertussen werden zijn beide camera's gestolen, zodat de proef voor hem nul punten opleverde. Hierdoor verloor hij natuurlijk elke kans op de eindzege (nadien werden de films teruggevonden, als gevolg van een intense perscampagne; de Poolse Aëroclub zal nu bij de FAI de herziening van de resultaten aanvragen).

In de Standaardklasse won uiteindelijk de Oostenrijker Guido Achleitner op ASW 24. Alle andere ereplaatsen gingen naar leden van de Duitse ploeg: in de Standaardklasse werden Falko Küster op Discus en Tassilo Bode op ASW 24 tweede en derde, terwijl de eerste drie plaatsen in de Clubklasse gingen naar Frank Hahn (ASW 15), Florian Kirchberger (Libelle Std.) en Tim Böttcher (DG-100).

## WERELDKAMPIOENSCHAP KUNSTZWEEFVLIEGEN

Jerzy Makula is niet langer wereldkampioen kunstzweefvliegen! De vijfvoudige - en tot nu toe enige - winnaar van deze tweejaarlijkse wedstrijd heeft de duimen moeten leggen tijdens de laatste proef. Zowaar het evenement van de zesde Wereldkampioenschappen, die zich afspeelden in het Franse Fayence. Daarbij lijkt de overwinning van de Rus Michail Mamistov bijna bijzaak.

Een voor september ongewone Mistral kwam op meerdere dagen roet in het eten gooien: bij meer dan 10 m/s moest volgens het reglement

de wedstrijd gestopt worden, en dat gebeurde vaker dan gewenst. Ook wolken in de box, en zelfs regen, stelden het geduld van de deelnemers op de proef. Gelukkig verliep de organisatie bijzonder vlot. Op de zeven voorziene proeven konden er 5 gevlogen worden: één onbekend en twee gekende opgelegde programma's (3 x Makula), twee vrije programma's (1 x Krikaliov, 1 x Mamistov).

61 vliegers uit 12 landen kwamen zich meten. Het meest vertegenwoordigde toestel was opnieuw de Poolse Swift, die de 12 eerste plaatsen bezette, op de tweede plaats van Makula (met de Poolse tweezitter Fox) na. De Lo-100 heeft nu duidelijk afgedaan: zelfs Hubert Jansch (D), twee jaar geleden nog vierde, moest nu met een 18de plaats vrede nemen.

Bij de eerste elf vindt men vijf Russen, twee Polen en vier Fransen. Het is duidelijk dat de trainingsmogelijkheden een belangrijke rol spelen: de Russen zijn bijna allen ook lid van de Nationale ploeg motorkunstvliegen en kunnen nagenoeg dagelijks oefenen. De Polen beschikken niet langer over dezelfde optimale mogelijkheden, en hun ploegresultaten wijzen dat uit. In Frankrijk wordt steeds meer aandacht besteed aan acro, en de leden van de nationale ploeg krijgen heel wat steun bij hun training. De overige landen hinken hier ernstig achter.

### RESULTATEN WK 95 KUNSTZWEEFVLIEGEN

Naam	Land	Toestel	Punten
01. Mamistov, Michail	Rusland	Swift	10647,78
02. Makula, Jerzy	Polen	Fox	10603,90
03. Rahmanin, Sergei	Rusland	Swift	10489,17
04. Tchmal, Victor	Rusland	Swift	10394,25
05. Serres, Daniel	Frankrijk	Swift	10268,05
06. Kaminski, Georgy	Rusland	Swift	10222,51
07. Meyroux, Etienne	Frankrijk	Swift	10214,27
08. Tomkowicz, Andrzej	Polen	Swift	10139,49
09. Krotov, Alexander	Rusland	Swift	10114,65
10. Albertini, Pierre	Frankrijk	Swift	10093,63

---

# EVENEMENTENKALENDER 1996

---

## WEDSTRIJDEN BELGIË

11/05-19/05	Nationale Kampioenschappen voor Standaard- en Renklassen te Theux-Verviers
16/05-19/05	Internationale Zweefvliegwedstrijd Kortrijk (KFC)
25/05-27/05	Kiewit Cup (ALB)
29/06-30/06	Handicap der Kempen te Weelde (KAC)
03/08-10/08	Benelux Wedstrijd Keiheuvel (ACK)
17/08	Victor Boin wedstrijd voor Club- en Tweezitterklassen te Zwartberg (LV)
17/08-18/08	Ka-8-wedstrijd te Zwartberg (LV)

## WEDSTRIJDEN BUITENLAND

01/06-16/06	Europese Kampioenschappen FAI-klassen te Rääskälä (Finland)
20/06-30/06	Internationale Zweefvliegwedstrijd te Hockenheim (Duitsland)
23/06-07/07	Lavender Glide, oefenwedstrijd voor de WK'97 te Saint-Auban (Frankrijk)
24/06-07/07	Europees Kampioenschap Clubklasse te Slovenj Gradec (Slovenië)
18/07-28/07	Euroglide '96, 2 000 km race vanuit Welschap, Eindhoven (Nederland)

## EVENEMENTEN BELGIË

27/01	Symposium LVZC te Oostmalle
03/05-05/05	Dag van de Sportclub (Bloso)

---

# SPORTCOMMISSIE

---

*Verslag van de vergadering van 20 september 1995*

1. Het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd zonder opmerkingen.

2. Homologatie van prestaties.

Zie lijst homologaties Zweefvliegen in bijlage.

De homologatie van 5000 m hoogte, gerealiseerd door Lieve Sebreghts, wordt uitgesteld omdat het volledige dossier nog niet werd binnengebracht door de Aéroclub van Groot-Brittannië. De Commissie zal de problemen bestuderen van de gerealiseerde prestaties die, bij

gebrek aan adequate infrastructuur, o.a. in de landen van het voormalige Oostblok, door Belgische Sportcommissarissen gecontroleerd worden.

3. Homologatie van records Zweefvliegen

Dit seizoen werden 5 nieuwe records geklopt. De details zijn beschreven in bijlage. Onze felicitaties aan alle piloten.

4. Erkenning van een nieuwe Sportcommissaris  
Dieudonné Coenegrachts bood zich aan en slaagde voor het examen Sportcommissaris  
Zweefvliegen.

## 5. Resultaten manifestaties 1995

De resultaten van volgende manifestaties werden meegedeeld:

- 29ste Concours International des Ardennes (St-Hubert);
- Internationale Zweefvliegwedstrijd Kortrijk 1995;
- Kiewit Cup 1995;
- Belgisch Kampioenschap Clubklasse (Maubray);
- Wisselbeker Victor Boin (Weelde);
- Handicap der Kempen (Weelde);
- Beneluxwedstrijden (Keiheuvel).

Voor wat betreft de reglementen van de mani-

festaties, verwijst J. Servais naar Bijlage A van de Sportcode Zweefvliegen, "Rules for World and Continental Soaring Championships", en hoopt dat dit reglement model zal staan voor de nationale kampioenschappen, vooral dan met betrekking tot de puntentelling.

P. Stouffs merkt op dat men in België sedert lange tijd het Duitse telsysteem, dat het best aangepast is aan de Europese meteorologische omstandigheden, gebruikt. Het probleem van de puntentelling staat trouwens op de dagorde van de IGC-vergadering van 30 september e.k.

**CAS**   
Cor Air- Service

Watervlietseweg 1  
4515 SC IJZENDIJKE (Nederland)  
Tel.: 31-117-301506 / 31-115-694029  
Fax.: 31-117-301506

### 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 52.330,-

#### 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/vluchtcomputer

-LX-4000E Boordcomputer

-LX-5000 GPS/vluchtcomputer

**NIEUW P.Z.L. Trailers: St-klasse 15 m USD 6600,- Tweezitter USD 10.600,-**

---

De Voorzitter dringt er op aan dat het reglement van een nationaal kampioenschap de goedkeuring van de betrokken federatie zou krijgen.

Daarop volgt een discussie over het reglement van het Concours des Ardennes, dat twee puntentelsystemen heeft gemengd, hoewel de Sportcommissie hen schriftelijk had verzocht dit niet te doen. De Voorzitter zal de briefwisseling dienaangaande met de organisator opnieuw doornemen.

#### 6. Allerlei

Een 3de voorstel tot aanpassing van de Sportcode, Algemene Sectie, zal in oktober e.k. door de CASI worden aanvaard, en zal per 1 januari 1996 van kracht zijn. Deze code zal aan de Sportcommissarissen worden bedeed ter gelegenheid van het Symposium dat op 27 januari 1996 door de Liga Van Vlaamse Zweefvliegclubs te Oostmalle wordt georganiseerd. Een vergadering voor de franstalige commissarissen zal volgen. Een nieuwe Sportcode Zweefvliegen is in de maak, en zal eveneens worden gedistribueerd.

J. Servais herinnert eraan dat de inschrijving van Belgische piloten in internationale wedstrijden via de KBAC dient te gebeuren, en dat een sportlicentie verplicht is voor de deelname aan zowel nationale en internationale kampioenschappen, als voor de realisatie van records.

De KBAC heeft twee brieven van de Staf van de Luchtmacht ontvangen, die zich beklagt over het feit dat ze niet tijdig wordt ingelicht over de organisatie van luchtvaartmanifestaties. Na inlichtingen te hebben ingewonnen, blijkt dat de contacten wel degelijk binnen de diensten van de Luchtmacht gebrekkig verloopt.

P. Pauwels herinnert aan de problemen met de RLW, waarmee geen enkel contact mogelijk is.

## VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

### a. Theoretisch examen

BAEKEN G	SCHOTTEY P
BONNE L	STOOPS G
HERMANS P	VAN NUETEN J
JANSE H	VAN ACKERBROECK G
MAES L	VAN POPPEL L
MOENS I	

### b. Vergunning zweefvliegpiloot

ADRIAENSEN Nick	GUISSET Jean-Marie
ARREN Mike	JANSEN Kim
ANSEEUW Stefaan	JANSSEN Herman
BEUMKES Lodewijk	KELL Jozef
BEUMKES Sarah	PATTYN Magali
CLAUWAERT Frank	PEETERS Jan
CONINX Gerardina	POTTERS Jacobus
COOLS Tim	REYNDERS Leo
COUSSEE Chris	SWINNEN Karel
DE MEESTER Paul	THUWIS Stefan
DEMEY Yves	VANDERSMISSEN Frank
DESTOMBES Dirk	VAN GERVEN Kristof
DEVOLDER Raymond	VAN LAETHEM Daniel
DRIES Jan	VLAEMINCK Fernand
DUCHATEAU Steven	WILLEMS Gert
DUPONT Tom	

### c. Bevoegdverklaring passagier

AERTS Alexis	LIEBEN Marc
BELIEN Marc	POTTERS Jacobus
DE WIJS Bert	SNELS André
DRIEHUIS Hans	VAN BALLAERT August
FAES Jos	VAN DEN BERG Johan
GEUENS An	VAN LAETHEM Daniel
GUISSET Jean-Marie	VAN MALCOT Dirk
HENDRICKX Linda	VERBEECK Philippe
JANSSEN Herman	VERBIST Peter
KENNES Frank	VERMANT Steven

## FAI-PRESTATIES

### 1. Zilveren kenteken

#### a. Hoogte

ADRIAENSEN Nick	PRINSIER Libert
BERGMANS Michel	THEUWIS Tom
BOUCHO Lucien	THEUWIS Toon
CLAESSENS Peter	THUWIS Stefan
DE MEESTER Paul	VANDERSMISSEN Frank
DESTOMBES Dirk	VAN LAETHEM Daniel
KERKHOFS Eddy	VAN ROSSEN Liesbet
NYS Michaella	VERBEECK Philippe

#### b. Afstand

BAERTS Michel	METTEN Johan
BERGMANS Michel	NYS Michaella
CLAESSENS Peter	PRINSIER Libert
COOMANS Leo	TORFS Frans
DE MEESTER Paul	VAN DEN BOER Paul
GEUENS An	VAN DEN EYNDE Tom
KERKHOFS Eddy	VERBEECK Philippe
MATERNE Burt	

#### c. Duur

ADRIAENSEN Nick	JANSEN Stijn
BOSMANS Chris	JANSSEN Herman
CREMERS Jacques	KERKHOFS Eddy
DE MEESTER Paul	PONET Stefan
DESTOMBES Dirk	PRINSIER Libert
DRIES Jan	THEUWIS Tom
GUISSET Jean-Marie	VANDERSMISSEN Frank
HAJEK Patrick	VERBEECK Philippe
HEYLEN Wim	WILLEMS Gert

#### d. Behalen het zilveren kenteken

BAERTS Michel	MATERNE Burt
BERGMANS Michel	METTEN Johan
CLAESSENS Peter	NYS Michaella
DE MEESTER Paul	PRINSIER Libert
GEUENS An	TORFS Frans
HEYLEN Wim	VAN DEN BOER Paul
KERKHOFS Eddy	

### 2. Gouden kenteken

#### Vrije afstand 300 km

BEYLS Nico	SEYS Alex
DE COCK Peter	STOCKMANS Theo
DEMUNTER Herwig	VERHEYEN Danny
KINET Luc	

### 3. Diamanten kenteken

#### Doelvlucht 300 km

BEYLS Nico	SEYS Alex
DE COCK Peter	STOCKMANS Theo
KINET Luc	VERHEYEN Danny

## BELGISCHE RECORDS

Eenzitter, rechte lijnige afstand (algemeen):  
682,36 km, Paul Bourgard,  
13.01.1995, Australië.

Eenzitter, rechte lijnige afstand (algemeen):  
682,36 km, Paul Bourgard,  
13.01.1995, Australië.

Eenzitter, vrije afstand (algemeen):  
535,85 km, Kris Van Dam,  
12.07.1995, Fuentemilanos.

Eenzitter, vrije afstand (algemeen):  
760,30 km, Ken Evens en Kris Van Dam  
(gelijktijdig), 12.07.1995, Fuentemilanos.

Tweezitter, vrije afstand (algemeen):  
535,85 km, Ken Evens + Jacky Van  
Houtte, 12.07.1995, Fuentemilanos.

Tweezitter, snelheid over driehoek 100  
km (dames):  
77,77 km/h,  
Georgette Litt + Gill Van den Broeck,  
Fuentemilanos.

## MEDEDELINGEN EN SERVICE

**TE KOOP:** Ka6CR, uitstekende staat, + aanhangwagen, basisinstrumenten, E-vario. Inlichtingen: tel. (03) 312 38 46.

**TE KOOP:** legendarisch toestel Ka6E in zeer goede staat, standaardinstrumentering + elektronische vario. Eventueel met aanhangwagen. Tel. (056) 75 86 85.

**TE KOOP:** Club Astir II OO-ZVS, glijgetal 37,5; bj. 1980, ca. 900 uren, ca. 950 starts, goede staat. Laminair romp zoals Speed Astir IIb, doch met ééndelige canopy, naadloze overgang rolroeren/vleugel (elastic flap). Met basisinstrumentatie, E-vario/solfahrtgeber Cambridge mini-pirol, radio 720 kan. ATR720A, valscherms, gesloten alu-aanhangwagen. Slechts 350.000 BEF all-in. Inlichtingen: Zoute Aviation Club, p/a Herman Vanhoutte, Hoge Akker 20, 8560 Wevelgem, tel. (056) 42 41 73 (na 19 uur).

**TE KOOP:** LS1D, 1968, perfecte staat, volledig geïnstrumenteerd, E-vario, radio 720 kanalen, GPS Garmin 55, valscherms, gesloten aanhangwagen + beschermhoezen. Tel. (041) 75 10 59, fax (041) 75 75 72.

**TE KOOP:** LS4 bj. 1983 in perfecte staat, volledig geïnstrumenteerd, radio, aanhangwagen. Inlichtingen V. Verstreken, tel. (011) 54 48 38.

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

**TE KOOP:** Jantar Standaard 2 OO-ZMR, bj. 1979, ± 1 000 uren, volledig geïnstrumenteerd, met radio Dittel FSG 40, vario SB 8, vele reservedelen en hulpstukken. Gekeurde aanhangwagen Staudacher, herspoten, nieuwe as en banden, Security valscherms. Prijs te bespreken. Tel. (09) 221 31 57.

**TE KOOP:** SZD-55 PH-993, bouwjaar 1993, glijhoek 1:44, prestaties vergelijkbaar met Discus. Met of zonder volledige instrumentatie en aanhangger. Cor Vermeulen, tel./fax 00 31 117 301506.

**TE KOOP:** Nimbus 2b, bj. 1973, 800 uren, met aanhangwagen. Tel. (016) 81 92 97.

**TE KOOP:** caravan 4 personen met of zonder voortent. Standplaats Issoudun. Tel. (011) 42 71 28.

**TE KOOP:** VP4, nieuw. ILEC SB-8 solffahrtgeber, gekoppeld met ILEC ASR eindaanvluchtrekenaar. Kunstmatige horizon 12V. Bochtaanwijzer 12V. Jan Vandenberghe, tel./fax (056) 21 63 78.

**TRAILERS:** PZL-Bielsko bouwt momenteel ook trailers voor de losse verkoop. Het is een Cobra-achtige trailer met een EEG-goedgekeurde as. De prijzen zijn inclusief de hulpstukken: standaardklasse/15m USD 6 600, tweezitter USD 10 600. C.A.S., tel./fax 00 31 117 301506.

**TE KOOP:** zweefvliegparachute met zijje, zo goed als nieuw, gekeurd en getest. Torfs Frans, (016) 48 05 19.

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

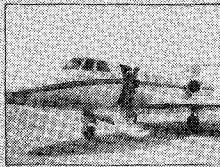
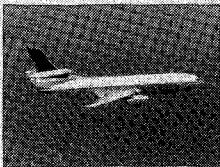
5652 RB EINDHOVEN (NL)

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

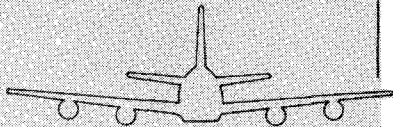
Ook verkoop van (zweef)vliegboeken van  
Motorbuch Verlag. Vraag gratis prospectus  
bij AEROPRESS

# 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