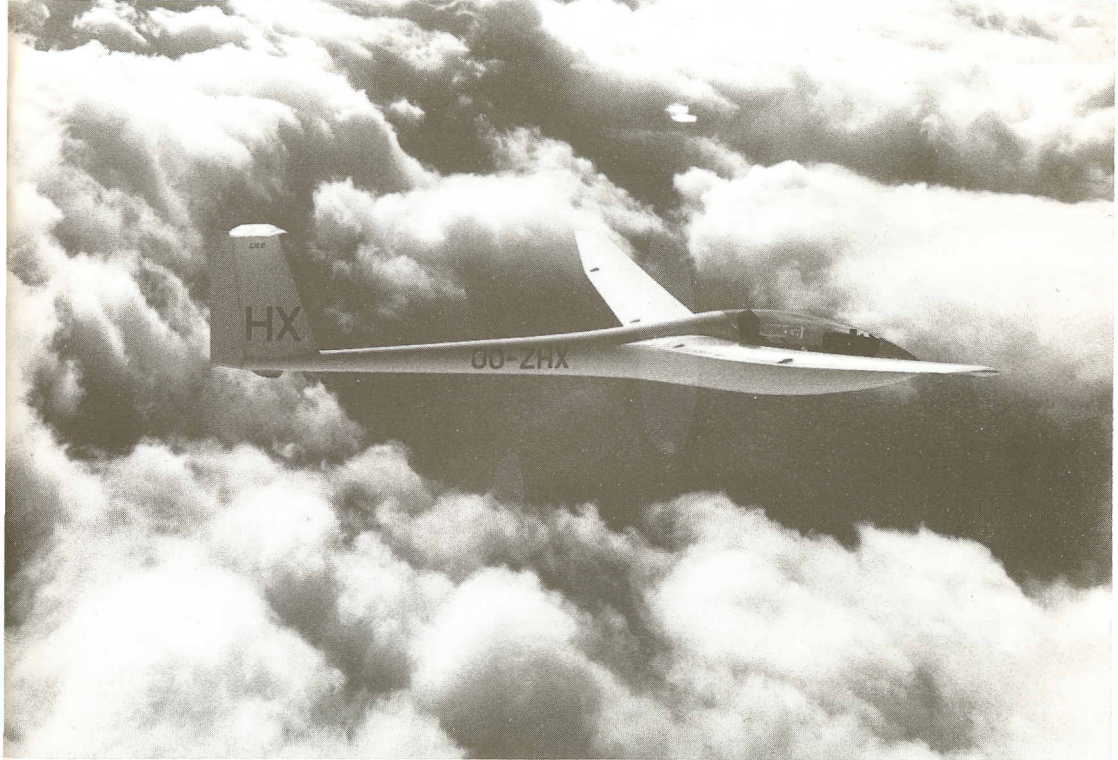


ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstookmerk

17de jaargang - nummer 68
oktober - november - december 1996

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 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, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

Redactieteam:

Ary CEELLEN
tel.: 00 31 (40) 251 24 84
fax: 00 31 (35) 525 95 05
René PAREDIS
tel.: (089) 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

kantoor van afgifte Gent X

17de jaargang - nummer 68
oktober - november - december 1996

INHOUD

Redactioneel	2
Liganieuws	2
Informatiebriefje van het Dagelijks Bestuur	4
Charronbeker 1996	4
FAI-nieuws	9
Vluchtige nieuwtjes	11
Zweefvliegtuignieuws	12
De bekendste zweefvliegtuigen in Vlaanderen (16)	13
Fotowedstrijd	18
Het hoekje van de boekenvreter	20
In memoriam	21
Clubnieuws	21
Wedstrijdnieuws	29
Evenementenkalender	31
Sportcommissie	33
Mededelingen en Service	36

Aan dit nummer werkten verder mee:

P. Pauwels - A. Servranckx - K. Van Dam - K.
Vandewalle - E. Van Goethem - J. Speetjens -
E. De Coninck

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 1997** op het redactieadres.

Foto cover: "Wolken, wind en vleugels"
Hubert De Busser met LS6 op 2/4/96 in de omgeving van Sisteron.
Foto Paul Janssens (ACK), 2de plaats fotowedstrijd 1996.

REDACTIONEEL

Net voor redactieslot vielen de resultaten van de Charronbeker in de bus; aan de resultaten te zien was 1996 toch niet zo'n slecht seizoen. Of hebben bepaalde clubs en piloten en bijzondere inspanning geleverd? Het aantal grote vluchten vanuit België duidt in ieder geval op een aantal buitengewoon goede dagen - voor wie er gebruik kon van maken!

Na een hele reeks nieuwigheden blijft het stil bij de Duitse zweefvliegconstructeurs. Misschien

wachten ze op de luchtvaartbeurs Aero'97 te Friedrichshafen om een en ander te onthullen? Wait and see!

Met het gure novemberweer zijn we allen de werkplaats in gedoken.

Na een seizoen hard werk worden onze toestellen in de watten gelegd. Controles, onderhoud of herstellingen... Goede moed, en prettige feestdagen!

Stéphane

LIGANIEUWS

TECHNISCHE CONTROLE

De winterwerken staan thans weer nummer één. De procedure voor het aanvragen van de inspectie voor de verlenging van de luchtwaardigheid van de toestellen is ongewijzigd. Wie hierover meer informatie wenst, kan de betreffende circulaire vinden in de "Documentatiemap Technische Controle" die in elke club aanwezig is, of kan contact opnemen met een Technische Controleur van zijn club. Uiteraard kan men bij problemen steeds terecht bij Coördinator Aloïs Van den Borne (tel. 014/65 59 37) of op het secretariaat voor administratieve aangelegenheden. Speciaal voor de privé-eigenaars een oproep om de controle tijdig aan te vragen... de Technische Controleurs willen ook graag vliegen bij de start van het nieuwe vliegseizoen!

BLOSO-TOELAGE

SPORTVERZEKERING - GOED NIEUWS!

Voor het werkingsjaar 1996 is er opnieuw een toelage voorzien voor de collectieve sportverze-

kering. Deze bedraagt in het totaal 303 832,- BEF. Dit bedrag zal als volgt worden uitbetaald: 318,- BEF per piloot jonger dan 65 jaar en 175,- BEF voor de piloten die ouder zijn dan 65 jaar.

Om het werk eenvoudig te houden, zal de verrekening via de clubs lopen. Zij zullen het respectievelijke bedrag in mindering brengen van de individuele bijdrage voor 1997.

FINANCIËLE STEUN VOOR JONGE WEDSTRIJDPILOTEN

In 1997 voorziet de Wedstrijd- & Selectiecommissie opnieuw financiële steun voor wedstrijddeelname van piloten jonger dan 25 jaar en dit onder de vorm van een tussenkomst in het inschrijvingsrecht. De kandidaten zenden na de wedstrijd een briefje met hun resultaten en uiteraard hun persoonlijke gegevens naar: Mark Huybreckx

Coördinator W&SC
Holven 51, 2490 Balen

SYMPOSIUM 1997

Zoals reeds werd aangekondigd, zal het symposium plaats hebben op zaterdag 1 februari 1997 in het Provinciaal Vormingscentrum te Malle. Het ondertussen standaard geworden programma omvat de jaarlijkse conferenties voor instructeurs en sportcommissarissen. Voor de sportcommissarissen wordt het een verplichte bijscholing vermits er nogmaals een aantal onderwerpen in de F.A.I.-Sportcode werden gewijzigd. De betrokkenen ontvangen een persoonlijke uitnodiging. In de namiddag geeft de Engelse zweefvlieger Julian West (*) een voordracht over het fenomeen golfvliegen. Verder hebben we nog een prachtige film geprogrammeerd. De dag wordt afgesloten met de uitreiking van de F.A.I.-brevetten, bevoegdverklaringen en Charron-Wisselbikers 1996. Uiteraard is iedereen van harte welkom!

(*) Julian West is een zeer ervaren Engelse zweefvlieger, met meer dan 2 000 uren; hij behaalde het gouden FAI-brevet met *** in de U.K., en het 1000 km diploma in Duitsland. Hij vloog als eerste in 1990 een 1000 km driehoek in Spanje, haalde 9 000 m hoogte vanop de Flying-M-Ranch in 1992, en vestigde 21 Britse records op motorzwever tussen 1992 en 1996.

BARRON-HILTON-CUP EUROPE 1996/1997

In verschillende buitenlandse tijdschriften zijn er weer geweldige artikels verschenen over de Barron Hilton-Cup. Tijdens het vermaarde kamp op de Flying-M-Ranch werden ongelooflijke records gevestigd. De Franse piloot Soubrier vloog met een Ventus een 500 km O/R met een gemiddelde snelheid van 201 km/h... Welke Vlaamse toppiloot probeert zich te selecteren voor het kamp in 1998? Het volledige reglement is verkrijgbaar op het secretariaat. Voor de wedstrijd van 94/95 werd de selectie gehaald met een proef van 806,8 km in de open klasse, 1 000,59 km in de renklasse, 770,11 km in de standaardklasse, 752 km in de sport(club)klasse en 697,62 km in de tweezittersklasse.

ZWEEFVLIEGKALENDER 1997

Zoals de voorbije jaren liepen de bestellingen weer vlot binnen. Alle exemplaren zijn reeds uitverkocht! Aan alle kopers van harte dank voor de steun!

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT

KNVvL-publicaties:

<u>Theorie van het zweefvliegen</u>	725,- BEF (825,- toegezonden)
<u>Praktijk van het zweefvliegen</u>	780,- BEF (880,- toegezonden)

Nieuw!

<u>Elementaire vliegopleiding</u>	200,- BEF (250,- toegezonden)
KBAC-Instructeursboekje	220,- BEF (250,-)
Individueel vliegboekje	80,- BEF (100,-)
Zilveren-C-sticker	30,- BEF (50,-)

GEVRAAGD

Het secretariaat zoekt nog enkele exemplaren van het Ligablad nr. 65 (januari/maart 1996) ter aanvulling van het archief. Wie kan er helpen?

Dank aan alle leden en in het bijzonder aan de clubverantwoordelijken, coördinatoren en taakverantwoordelijken voor de vlotte samenwerking tijdens dit werkingsjaar! Laat ons dit bestendigen!

Ook oprechte dank aan de ondernemingen die onze vereniging financieel steunden: DHL/EAT, Aviabel, B.A.S., Daedalus, AVI-Benelux, Omob, C.A.S. en Procura.

Aan allen een fijne jaarwisseling en een vliegeveilig 1997!

Patrick Pauwels

INFORMATIEBRIEFJE VAN HET DAGELIJKS BESTUUR

Beste Zweefvlieg vrienden,

De respons op onze oproep om zweefvliegers te kennen met interesse voor het beschikbaar hebben van een prestatie-toestel is eerder matig. Na overleg in de Raad van Beheer werd beslist de optie voor de aanschaf van zulk een toestel open te houden. Mark Huybreckx zet zijn zoekactie verder. Toch nog graag wat meer respons, zeker van de meer prestatie-gerichte piloten.

De I.G.C. (International Gliding Committee) en daarop volgend de E.G.U. (European Gliding Union) meeting vinden in '97 in België plaats. Deze beide organisaties behartigen onze veelvuldige zweefvliegbelangen op internationaal niveau. Ligavorzitter Michel Aerts en secretaris Patrick Pauwels volgen de werking op de voet.

Tijdens de vergadering van de Raad van Beheer op 26 september brachten verscheidene commissies verslag uit over hun werking. Mark Huybreckx in de Wedstrijd- en Selectiecommissie zoekt nog steeds jonge wedstrijdpi-

loten. De Liga heeft hiervoor een, alhoewel beperkt, budget ter beschikking.

Luc Beerts houdt zich zeer intensief bezig met de luchtruimproblematiek. Concreet wordt op dit ogenblik gedacht aan de uitgave van een VFR-gids voor Vlaamse zweefvliegers. Respecteer ondertussen consciëntieus de geldende luchtvaartreglementering.

In de sportcommissie plant men een bijscholingsdag over het gebruik van flight recorders.

Aloïs Van den Borne tracht de "Regeling technische controle" te officialiseren. De ernstige uitvoering van deze technische controle heeft al duidelijk zijn nut bewezen na het accident in Beernem.

Moet het gezegd worden dat deze commissies jullie steun en inzet nodig hebben om harmonisch te werken?

De meteo van de R.L.W. heeft zijn bruikbaarheid bewezen. Meer feedback kan de nauwkeurigheid in de toekomst alleen maar verbeteren.

Prettig winterwerk!

Jan

CHARRONBEKER 1996

CHARRONCOMPETITIE 1996

Weer is een seizoen voorbijgevlogen! Een zwak voorjaar met regenachtige omstandigheden - de uitgerogende wedstrijden zijn hiervan het natte bewijs - liet ons toch van enkele superdagen genieten. De weekends van 13 juni en 20 juli waren zulke schitterende dagen. Toen vlogen enkele piloten reuzenproeven van 600,

700 en zelfs 800 km optimax inclusief. De absolute topdag was 4 augustus; toen vlogen niet minder dan 20 piloten elk een proef van meer dan 300 km. De Aëroclub Keiheuvel ontsprong de regendans met haar augustuswedstrijd en kon een wedstrijd op hoog niveau afleveren.

Zoals steeds laat het zwakke weer zich niet vertalen in mindere Charronresultaten en blijven de

prestaties ons verrassen. In alle klassen behalen de laureauten meer punten dan hun collega's van vorig jaar. De winnaar in de O/R-klasse behaalt 1 616 punten meer dan de laureaat van vorig jaar. Het verschil in de S-klasse is 670 en in de C-klasse 157 punten. De T-klasse komt 850 punten hoger uit, terwijl de M-klasse de minime winst van 15 punten maakt.

Ook de inzet van de clubs voor de Charronbeker blijft groeien. Zo steeg het aantal deelnemende piloten tegenover vorig seizoen van 216 naar 227 (+11). Het aantal ingezonden proeven daalde lichtjes van 583 naar 575 (-8). In de O/R klasse werden 3 piloten minder genoteerd (29), maar alle andere klassen kenden een stijgend aantal deelnemers: de Standaardklasse met 64 piloten (+7), de Clubklasse met 95 (+1), de Tweezitterklasse met 34 (+5) en de Motorklasse met 5 (+1). Over het geheel beschouwd is dit een gezonde piramide die door een brede basisgroep de toekomst van het Vlaamse zweefvliegen veilig stelt.

De piloten zelf zijn ook niet meer met kleine proeven tevreden. Hiervan getuigen de enorme afstanden die door een steeds groter aantal zweefvliegers overbrugd worden. Dit resulteert vanzelfsprekend in een hogere score, zoals hierna blijkt. De grootste afstand van het seizoen 1996 werd gevlogen door Paul Janssens (ACK) op Ls-6a. Hij vloog een Driehoek FAI van 519 km met 298 km optimax, alles samen goed voor 817 km. Het totale aantal km overland bedroeg 103 741 km.

DE WINNAARS:

In de Open/Renklasse:
 Taeymans Stan KAC 9143 ptn
 In de Standaardklasse:
 Geenen Walter KAC 8311 ptn

In de Clubklasse:
 Stockmans Theo KVDW 6758 ptn
 In de Tweezitterklasse:
 Peeters Gaston DAC 6454 ptn
 In de Motorklasse:
 Lens Theo DAC 7183 ptn

In de rangschikking voor de Clubs sleept de Kempische Aéroclub na een gestage opgang gedurende de voorbije jaren eindelijk de eerste plaats in de wacht met een totaal van 103 809 punten.

Onze welgemeende felicitaties aan de laureaten!

Eddy De Coninck

RANGSCHIKKING STANDAARDKLASSE

Naam	Club	Punten
01. GEENEN WALTER	KAC	8 311.6
02. VAN CAMP LUC	KAC	7 606.0
03. VAN DEN BORNE PAUL	KAC	7 345.5
04. EVENS KEN	ALB	6 746.2
05. GEUENS FERDINAND	ACK	6 567.5
06. THEUNIS PATRICK	ACK	6 562.7
07. LUYCKX JOHAN	ALB	6 137.8
08. REYNDERS WIM	AZM	5 850.7
09. VAN LOON JOS	KAC	5 654.1
10. BOVIN STEFAN	LUAC	5 613.9
11. LAUWEREYS STEVEN	ACB	5 597.2
12. TEEUWEN GUY	ACB	5 489.8
13. JOHANNES ROEL	DAC	5 199.1
14. MERTENS HUGO	ALB	5 175.1
15. DECOCK PETER	ZAC	4 802.7
16. BUKENBERGS EMIEL	ACK	4 739.4
17. KIMPE MANU	ACK	4 262.4
18. JANSSEN HUGO	KAC	4 216.3
19. SNOEKX MARCEL	ALB	4 199.8
20. DE WACHTER EMIEL	ACK	4 142.9
21. HEYLEN FRED	ACK	4 060.0
22. VANDENBERGHE JAN	ZAC	3 993.2
23. DAMMEN STEFAAN	ACK	3 962.4
24. LENDERS DANNY	KAC	3 830.2
25. DEKONINCK JOZEF	ACK	3 826.8
26. DESCHRYVER MARC	KAC	3 712.2
27. DAEMS KAREL	KAC	3 595.4
28. VAN MULDRERS JOS	LV	3 434.6

29. VAN AUTREVE FRANZ	KFC	3 359.7	12. VERSTAPPEN BERT	DAC	5 250.9
30. VANROBAYS JAN	ZAC	3 177.3	13. SZEKER J.	DAC	4 829.1
31. BREUGELMANS LIESBETH	DAC	3 081.6	14. PEETERS STEVEN	DAC	4 614.8
32. TOURNEL LUDO	ALB	3 004.1	15. SNELS ANDRE	KAC	4 508.7
33. HAEPERS JOS	ACK	2 939.5	16. BLEUKENS MICHEL	ACK	3 964.9
34. APPELTANS PETER	ALB	2 897.1	17. PEETERS JAN	ACB	3 875.8
35. VAN PEE GUY	ALB	2 860.2	18. VRANCKEN LUDO	DAC	5 594.9
36. BRASPENNING LOUIS	ACB	2 409.0	19. VAN GAAL JAN	LV	3 326.6
37. KNEUTS P.	DAC	2 396.1	20. ROGGEMAN DIRK	KFC	3 082.0
38. ALBERT PATRICK	LV	2 371.5	21. GHEYSEN FILIP	KFC	2 171.3
39. MEERTS FILIP	KAC	2 335.9	22. CLAESSENS CARL	ACB	1 947.3
40. VERHEYEN DANNY	ALB	2 291.8	23. VANDER VEKEN STEPHANE	KFC	1 871.2
41. PICCART GUY	ALB	2 223.5	24. VAN BAELEN LOUIS	ACK	1 859.8
42. MEYERS YVO	ALB	2 209.4	25. VERBURGH	ACB	1 771.2
43. METTEN JOHAN	ALB	2 155.1	26. VANGOSSUM WILLY	DAC	1 707.5
44. DE PAEPE FRANK	LV	2 136.0	27. TAEYMANS FRANS	ACK	1 386.4
45. JANSSENS WIL	ALB	2 017.1	28. HUYBRECKX EDDY	ACK	1 364.3
46. GEENEN TOM	KAC	1 992.4	29. VERGAUWEN R.	ACK	1 280.5
47. DEMUNTER H.	DAC	1 942.4			
48. HUYBRECHTS PATRICK	ACB	1 900.9			
49. SEYS ALEX	ZAC	1 898.0			
50. WAELENS LUCIEN	KFC	1 886.6			
51. BAERTS MICHEL	ALB	1 881.9			
52. DE BRAUWER RENE	DAC	1 603.5			
53. DE WINTER DANNY	VZP	1 484.7			
54. DEWILDE ANNELIES	DAC	1 454.3			
55. VAN ROOY KOEN	KAC	1 389.2			
56. BELIEN MARC	ACB	1 298.1			
57. DE CONINCK EDDY	KAC	1 186.2			
58. CLAEYS LEON	GAC	1 235.1			
59. SPEETJENS JAN	ALB	1 216.8			
60. FINE JACQUES	AZM	1 154.9			
61. BELIEN LUC	ACB	0 973.5			
62. DIERICKX BERT	DAC	0 753.1			
63. DECLERCK XAVIER	ZAC	0 690.9			
64. JEANDARME ERIC	ALB	0 576.7			

RANGSCHIKKING MOTORKLASSE

Naam	Club	Punten
01. LENS THEO	DAC	7 182.7
02. HUYBRECKX EDDY	ACK	5 711.5
03. HUYBRECKX MARC	ACK	5 577.6
04. SCHMELZER BERT	ACK	5 275.8
05. BEERTS LUC	DAC	5 210.0

RANGSCHIKKING CLUBKLASSE

Naam	Club	Punten
01. STOCKMANS THEO	KVDW	6 757.9
02. VAN ROOY JAN	KAC	6 620.7
03. RUYMEN YVES	KVDW	4 917.6
04. LAMMERANT LUC	LUAC	4 691.2
05. PEERAER HERMAN	KAC	4 682.7
06. PAREDIS RENE	LV	4 130.4
07. LAUWERS GUY	KAC	4 075.3
08. MARTIN PHILIPPE	ZAC	3 547.6
09. DESTOMBES DIRK	KAC	3 106.0
10. STINCKENS MATHIEU	LV	2 967.3
11. LOOMANS RUDI	KVDW	2 834.5
12. RAEYMAECKERS OTTMAR	ACK	2 690.6
13. JANSSEN DAVID	LV	2 589.5
14. ERDREICH YVES	KFC	2 525.0
15. VAN ECKHOUT TONY	ZAC	2 358.3
16. VANDEN BOER PAUL	ALB	2 177.1
17. VALVEKENS EDUARD	KVDW	1 883.8
18. VAN DOMMELEN KARL	AZM	1 780.0
19. BAEKEN WILLY	LV	1 725.0
20. DESPEGHEL LUC	KFC	1 713.5
21. LEGASSE JOOST	VZP	1 609.5

RANGSCHIKKING OPEN-/RENKLASSE

Naam	Club	Punten
01. TAEYMANS STAN	KAC	9 143.7
02. JANSSENS PAUL	ACK	8 035.6
03. BONGAERTS E.	ACK	7 969.2
04. PEETERS GASTON	DAC	7 795.9
05. TIMMERMAN VITAL	LV	7 583.6
06. KENNES AD	KAC	7 212.9
07. VAN GAEL PETER	KAC	5 805.9
08. RUYMEN MARC	KVDW	5 652.8
09. RUYMEN ANDRE	KVDW	5 425.1
10. VAN DAM KRIS	AZM	5 292.7
11. DE BUSSEER HUBERT	ACK	5 251.4

Bekendmaking van

Filser Electronics

Gewerbstraße 2
D-86.875 WAAL
Tel: 0049*8246-96990
Fax: 0049*8246-1049

Wegens gerezen misverstanden maakt Filser Electronics bekend:
De officiële Benelux vertegenwoordiger van

Filser Electronics

is

AVI BENELUX

Bert de Wijs

Verkopen, updates en garanties van alle

Filser Electronics apparatuur, zoals
LX-4000, LX-5000, radio's, etc. worden
uitsluitend via **AVI BENELUX** afgewikkeld.

Apparatuur welke in de benelux vanaf heden
via andere kanalen wordt verkregen, wordt door
Filser Electronics niet ondersteund.

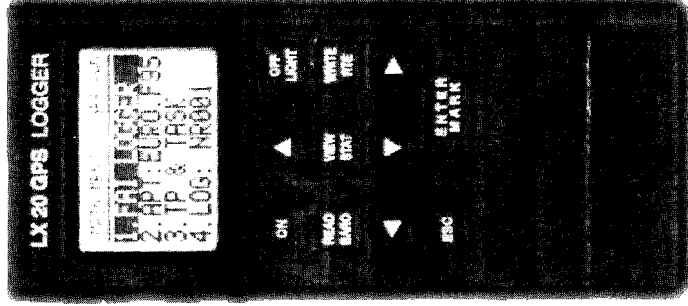
W. Dittel Geschäftsführer

AVI BENELUX

Bert de Wijs

LX-20 GPS + FAI logger

met aangebouwde accu



- Domme gesloten FAI-logger met uitlezings blokkering.
- Intelligente open logger voor volledige vlucht nabootsing.
- APT database reeds ingebouwd
- Tevens met GPS navigatie.
- Vliegkoers, bearing, track.
- Fotosektor grafisch.
- Als terminal zonder PC te gebruiken. (notebook vervat).
- Als PC te gebruiken voor alle LX-systemen(notebook vervat)
- Ook te programmeren met PC.
- Na landing directe uitlezing van baro, vlucht, tijden in scherm.
- Accu igv uitval boordnet
- **Nieuw** (ingebouwde 1uurs accu)

AVI BENELUX

Nassaulaan 6

NL-5111 BAARLE NASSAU

Tel.: 013-507.9601

Fax.: 013-507.8787

22.	BEYLS NICO	ZAC	1 498.4	73.	HERMANS PAUL	AZM	0 580.0
23.	VAN GUYSE WILLY	ALB	1 484.9	74.	DEVLEESCHOUWER JAN	DAC	0 578.0
24.	BEERSAERTS GUY	KVDW	1 421.0	75.	VERBOOMEN JODY	DAC	0 576.0
25.	VAN DEN EYNDE TOM	ACK	1 363.1	76.	TERWEDUWE YVES	ACK	0 575.0
26.	VERMANT STEVEN	ACB	1 207.8	77.	DE COEN LUC	ACK	0 575.0
27.	LENS IVO	LUAC	1 191.3	78.	CARES ALFONS	DAC	0 564.0
28.	JACQUES WILLY	LV	1 023.0	79.	WOUTERS WIM	AZM	0 560.0
29.	PEETERS GUIDO	ACK	1 004.0	80.	WILLEMS GERT	LV	0 552.0
30.	NIJS MICHAELLA	KVDW	0 946.0	81.	LIEBEN KELLY	DAC	0 551.0
31.	VAN GERVEN KRISTOF	LV	0 939.0	82.	KNEVELS LUC	LV	0 551.0
32.	JANSEN STIJN	ACK	0 923.0	83.	MAES ROLAND	KFC	0 549.0
33.	VANOSMAEL PIET	KVDW	0 904.3	84.	THUWIS STEFAN	ALB	0 543.0
34.	MATHIEU SEBASTIEN	KVDW	0 884.2	85.	VERHEYDEN DANIEL	DAC	0 541.0
35.	PEETERS JAN	LV	0 847.0	86.	BELLEN PIETER	KVDW	0 540.0
36.	DEVOLDERE RAYMOND	ZAC	0 830.1	87.	LATOUR JEAN-PIERRE	AZM	0 538.0
37.	VERHEYEN LOUIS	KAC	0 824.0	88.	VAN DE PEER FRANK	LV	0 534.0
38.	WYAux ANDRE	KVDW	0 794.0	89.	LEENDERS JEAN	DAC	0 533.0
39.	VERHAEREN DIRK	LUAC	0 787.0	90.	CROMBEZ K.	KAC	0 524.0
40.	MEEUSSEN JEF	KAC	0 784.0				
41.	DE REYS EDDY	KVDW	0 776.0				
42.	ANSEEUW STEFAAN	ZAC	0 764.1				
43.	TERRAS EDDY	KFC	0 757.0				
44.	PEETERS IVO	DAC	0 740.0				
45.	JAMBON PETER	LV	0 737.3				
46.	VERHAEREN	LV	0 735.0				
47.	VERBIST PETER	ACK	0 733.0				
48.	HUYGEN BART	KVDW	0 731.9				
49.	DELBROEK JO	KVDW	0 717.0				
50.	MATERNE BURT	KVDW	0 716.2				
51.	AERTS JOACHIM	DAC	0 714.0				
52.	GUISSET JEAN-MARIE	GAC	0 706.9				
53.	SWINNEN KAREL	DAC	0 703.0				
54.	STEENSELS RINA	LV	0 687.0				
55.	REYNDERS LEO	KAC	0 678.0				
56.	REYNAERTS GUIDO	KVDW	0 677.0				
57.	MOONS RUDY	AZM	0 665.0				
58.	PENNINCK CARLOS	ZAC	0 664.0				
59.	VERBOOMEN GILBERT	DAC	0 655.0				
60.	SCHERBER JAN	ALB	0 639.0				
61.	HEYVAERT P.	DAC	0 633.0				
62.	BUYSE ANTON	ACK	0 622.0				
63.	STEVENS LUC	LUAC	0 618.0				
64.	DE LEEUW THOMAS	AZM	0 617.0				
65.	VANAUTGAERDEN MARK	LUAC	0 603.0				
66.	VANDEBROEK PATRICK	ALB	0 602.4				
67.	CONINX GERDA	AZM	0 602.0				
68.	OOMS JAN	KAC	0 596.0				
69.	CREMERS JACQUES	LV	0 593.7				
70.	DE GEETER BART	DAC	0 588.0				
71.	VAN DE PUT RUDY	ACK	0 585.0				
72.	LE BEER GUY	KVDW	0 584.3				



"Magali bij het invullen van de plank".
Op de achtergrond de Lerche van Vandewalle. Foto
Danny Van Loo (KVDW), 3de plaats fotowedstrijd 1996.

91. D'HONDT LUC	LV	0 522.0	23. BROOS PATRICK	DAC	0 889.0
92. JANSSEN HERMAN	GAC	0 519.0	24. TASSENT GILBERT	KFC	0 886.3
93. VAN ERCK JAN BART	KAC	0 515.0	25. VRANCKEN LUDO	DAC	0 813.3
94. SZYGULA DANNY	LV	0 513.0	26. GIJBELS ERVE	LV	0 755.6
95. VAN YPER MARNIX	GAC	0 511.0	27. GEENEN TOM	KAC	0 692.2

RANGSCHIKKING TWEEZITTERKLASSE

Naam	Club	Punten
01. PEETERS GASTON	DAC	6 453.7
02. VERSTAPPEN BERT	DAC	4 724.8
03. VANDER VEKEN STEPHANE	KFC	4 081.5
04. SZEKER J.	DAC	3 344.5
05. LIEVENS JOHAN	VZP	3 300.5
06. PEETERS STEVEN	DAC	2 891.5
07. KINET LUC	ALB	2 829.8
08. EVENS KEN	ALB	2 810.7
09. HEYLEN FRED	ACK	2 611.4
10. GOVERS PATRICK	ACK	2 584.9
11. BEYLS NICO	ZAC	2 231.9
12. BOYEN ETIENNE	KVDW	2 001.8
13. PAREDIS RENE	LV	1 640.4
14. VAN DOMMELEN KARL	AZM	1 587.5
15. STINCKENS MATHIEU	LV	1 523.7
16. JANSSEN DAVID	LV	1 479.8
17. LUYCKS RUDY	KAC	1 399.6
18. MEERTS FILIP	KAC	1 367.5
19. BOVIN STEFAN	LUAC	1 350.7
20. RUYMEN MARC	KVDW	1 153.8
21. MERTENS HUGO	ALB	0 997.5
22. VANDEWALLE ERIC	KVDW	0 980.7

28. ROGGEMAN DIRK	KFC	0 668.5
29. KOELMAN HARTMUT	LUAC	0 656.2
30. VANDERHEYDEN LUC	KVDW	0 644.0
31. CLAEYS LEON	GAC	0 631.0
32. NEYENS BART	LV	0 600.4
33. DE BACKER PATRICK	KFC	0 560.0
34. VAN GAAL JEAN	LV	0 524.3

CLUBKLASSEMENT

	Club	Totaal	Aant. pil.	Gem./pil.
01.	KAC	103 809.2	29	3 579.6
02.	ACK	103 526.6	32	3 235.2
03.	DAC	083 639.7	34	2 459.9
04.	ALB	057 677.0	25	2 507.6
05.	LV	044 500.3	26	1 711.5
06.	KVDW	041 941.9	22	1 906.4
07.	ACB	026 470.6	10	2 647.0
08.	ZAC	026 456.5	12	2 204.7
09.	KFC	024 111.6	13	1 854.7
10.	AZM	019 223.8	11	1 747.6
11.	LUAC	015 511.3	8	1 938.9
12.	VZP	006 394.7	3	2 131.5
13.	GAC	003 084.0	4	0 771.0
14.	ZKB	000 000.0	0	0 000.0

FAI NIEUWS

SPORTCODE

Er komen opnieuw een aantal amendementen voor de Sportcode.

De nieuwe definitie van "ultralicht zweefvliegtuig" voorziet een maximum massa in vlucht van 220 kg i.p.v. een maximum leeggewicht van 100 kg.

Wanneer men een GNSS vluchtrecorder gebruikt, volstaan de coördinaten om een keerpunt te bepalen; er moet niet langer een her-

kenbaar punt op de grond aanwezig zijn.

I.p.v. een geschreven opgaveblad te laten ondertekenen kan men nu ook elektronisch de te vliegen proef vastleggen met een daarvoor gehomologeerde vluchtrecorder.

De regel dat het keerpunt binnen het kader van de keerpuntfoto moet liggen, zelfs indien verborgen onder de vleugel of in de wolkenschaduw, wordt versoepeld: andere herkenbare details op de grond kunnen bewijzen dat de foto

vanuit de juiste sector genomen werd.

Een geknipte film betekent niet langer een ongeldige proef, voor zover duidelijk is dat alle stukken samen horen.

Het WGS84 geodetisch systeem van de GPS wordt nu door de IGC erkend als standaard voor vluchtrecorders en controles.

Een vlucht die eindigt na het plaatselijke wettelijke einde van de dag zal automatisch ongeldig verklaard worden, tenzij alle wettelijke voorwaarden voor nachtvlucht vervuld waren.

Er worden enkele basisregels voor wedstrijden met handicap vastgelegd.

Enkele basisregels voor de Wereldklasse zijn voorzien.

Wanneer geen Sportcommissaris aanwezig was bij een bepaald gebeuren, mag bewijsmateriaal ook door andere betrouwbare bronnen geleverd worden, bijv. door ATC-personeel en clubregisters.

Een nieuwe Index werd opgesteld, inclusief Amendement 4.

Er werden eveneens een aantal wijzigingen, verbeteringen en aanvullingen aangebracht aan Annex B (Technische voorwaarden voor GNSS vluchtrecorders).

RECORDS

De FAI heeft besloten de 100-km recordvlucht van Jim Payne (253,33 km/h) niet te homologeren. Bij controle bleek dat de afstand niet de volle 100 km bedroeg. Het snelheidsrecord over de 100-km driehoek blijft dus in handen van Ingo Renner met 195,30 km/h.

Volgende nieuwe Wereldrecords werden wel goedgekeurd:

Eenzitter, algemeen, vrije heen-en-terug afstand

gezamenlijk Terry DELORE, Nieuw-Zeeland, LS-6, en Michael OAKLEY, Nieuw-Zeeland, Nimbus 2, op 30.10.1995: 739,33 km, gevlogen in Nieuw-Zeeland.

Eenzitter, algemeen, vrije heen-en-terug afstand

Hana ZEJDOVA, Tsjechische Republiek, LAK 12, op 15.12.1995: 809,49 km, gevlogen in Australië.

Eenzitter, dames, vrije heen-en-terug afstand

Hana ZEJDOVA, Tsjechische Republiek, LAK 12, op 15.12.1995: 809,49 km, gevlogen in Australië.

Eenzitter motorzwever, dames, snelheid over 300-km driehoek

Katrin KEIM, Duitsland, Discus BT, op 13.11.1995: 125,71 km/h, gevlogen in Zuid-Afrika.

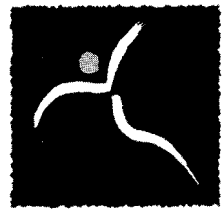
Tweezitter motorzwever, algemeen, vrije heen-en-terug afstand

Theo NEWFIELD, Michael OAKLEY, Nieuw-Zeeland, Nimbus 3D, op 20.10.1995: 841,17 km, gevlogen in Nieuw-Zeeland.

WERELDLUCHTVAARTSPELEN

De testcompetities voor de Wereldluchtvaartspelen zijn succesvol verlopen; voor het zweefvliegen was de startplaats het Nationale Zweefvliegcentrum te İnönü. Dit ligt in Anatolië, zo'n 250 km ten westen van de hoofdstad Ankara. Het centrum biedt slaapzalen en bungalows, een refter, bureaus en een zwembad. Het personeel telt o.a. een dokter en een haarkapper!

De "Anadolu Cup" liep van 7 tot 22 september 1996. Er waren 8 geldige wedstrijddagen,



1st WORLD AIR GAMES
TURKEY '97

met thermiek tot 4 m/s en 3 000 m. Gezien de kortere zweefvliegdagen in september (ca. 4 uur bruikbaar voor een proef) lagen de afstanden tussen 155 en 317 km. De snelheden van de dagwinnaars varieerden tussen 79 en 101 km/h. Er werden zowel vliegtuigsleeps als lierstarts uitgevoerd, en deze gemengde formule zal ook tijdens de eigenlijke spelen toegepast worden.

De winnaar van de testcompetitie was Matthias Sturm (Duitsland, Hornet), gevolgd door zijn landgenoten Benjamin Schulz en Bernd Bartman (allebei op Discus).

Het Eerste Wereldluchtvaartspelen Zweefvliegkampioenschap, tevens Eerste Wereldkam-

pioenschap Zweefvliegen Wereldklasse, zal doorgaan van 3 tot 21 september 1997.

Parallel zal ook het Eerste Wereldluchtvaartspelen Kunstzweefvliegkampioenschap, tevens Zevende Wereldkampioenschap Kunstzweefvliegen, doorgaan van 13 tot 21 september 1997 op het vliegveld van Antalya, de "Turkse Riviera".

Türk Hava Kurumu (de Turkse Luchtvaartvereniging) heeft bewezen in staat te zijn om de geplande activiteiten efficiënt te organiseren, zowel op financieel als menselijk vlak, en geniet het volste vertrouwen van de FAI.

VLUCHTIGE NIEUWTJES

De bekende zweefvliegtuigconstructeur **Hermann Nagele** is op 21 juli 1996 overleden op 70-jarige leeftijd. Nagele was een van de pioniers die het eerste kunststofzweefvliegtuig hebben ontwikkeld, namelijk de FS 24 "Phönix". Niet alleen was hij bij het ontwerp en de bouw betrokken, hij maakte ook de eerste vlucht op 27 november 1957. Van deze FS 24 zijn totaal acht exemplaren gebouwd. Dit Type bracht een omkeer teweeg in de zweefvliegtuigbouw. Ook was Nagele de voornaamste persoon bij de bouw van de kunststof "Phöbus" in 1963. Hiervan werden er 251 geproduceerd.

Het tweede "**Glasflügeltreffen**" in Duitsland werd weer een groot succes. Eind augustus 1996 namen 56 vliegers (waaronder uit Nederland, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk en Denemarken) met hun toestellen hieraan deel op een vliegveld in het Zwarte Woud. De vol-

gende types waren hier te zien: H-30, Libelle H-301, Standaard-Libelle, Kestrel H-401, Glasflügel 604, Club-Libelle, Hornet, Mosquito, H-304 en de prototypes H-203 en H-204. De schrijver en historicus Peter F. Selinger hield een interessante voordracht over ontwerper/constructeur Eugen Hänle, die in 1958 de firma Glasflügel vestigde.

Ary Ceelen

Er zijn ook een paar nieuwe boeken verschenen: Fritz STAMER, *12 Jahre Wasserkuppe*, herdruk van het in 1933 verschenen werk. 56 DEM bij Aero, Luft-und Raumfahrtantiquariat, Postfach 126, D-85236 Petershausen.

Martin SIMONS, *Slingsby Sailplanes*. 39,95 GBP + 3,00 GBP portokosten bij Airlife Publishing, 101 Longden Road, Shrewsbury, Shropshire SY3 9EB, UK, tel. 00 44 1743 235651, fax 00 44 1743 232944.

ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

AVIONS ROBIN

Avions Robin heeft een programma opgesteld voor een volledige "heropbouw" van gebruikte DR400/180R sleepvliegtuigen. Voor 449 000 FRF beschikt men dan over een gereviseerde cel met nieuwe doekbekleding, schildering, binnenbekleding en plexiglas, tevens een nieuwe Sensenich 5 schroef en 760-kanaals King 97 radio, aanduiding van cilinderkoptemperatuur, noodbaken Joliet JE2 en Tosthaak. De prijs is inclusief 1 jaar of 200 uur garantie. Met een gereviseerde O-360A3A Lycoming (volledig potentieel) kost het toestel 539 000 FRF.

CENTRAIR

Sedert april vliegt de F-WWQA, het eerste exemplaar van de SNC 34C, ook "Alliance 34" genoemd. Het betreft de nieuwe versie van de tweezitter Scheibe SF 34 waarvoor Centrair de rechten verworven heeft. De zwever doorstond reeds succesvol de tests van maximumsnelheid en beperkte kunstvlucht. Bij Centrair werden er belangrijke inspanningen geleverd qua productiviteit en kwaliteit. De ergonomie van de SNC 34C-cockpit werd volledig herzien. Centrair hoopt tegen augustus 1997 een 15-tal toestellen te verkopen, en vervolgens een kruissnelheid van 25 toestellen per jaar aan te houden.

FILSER ELECTRONIC

Sedert 12 augustus is nu ook de GNSS flight recorder Filser LX20 door de IGC goedgekeurd voor de controle van records en brevetvluchten. De LX20 bezit een 11-kanaals GPS-ontvanger en een elektrische druksonde. De maximale registratie-tijd (afhankelijk van het gekozen inter-

val - van 1 tot 60 seconden) is 70 uur. Het toestel is 14.5 x 9 x 4.5 cm groot en weegt 600 g. Inclusief statief voor montage in een vliegtuig, netadapter, kabel en software (DOS) kost het ca. 2 300 DEM.

Met de FR van Cambridge en Peschges zijn er nu drie systemen gehomologeerd. De toestellen van EW Avionics en Zander werden eveneens aan de IGC voorgelegd, maar hun goedkeuring was bij redactieslot nog niet toegekend.

HOLLTRONIC

Deze firma biedt nu ook een centreerfunctie aan in haar lfiss-eindaanvluchtrekenaar met geïntegreerde GPS: alle variowaarden van een thermiekcirkel worden grafisch aangegeven, de centreerrichting wordt met een vector aangeduid, steiler of vlakker bochten wordt grafisch en akoestisch aangeraden. Dezelfde functies worden ook aangeboden in een afzonderlijke centreervario, Centris genaamd.

OTTFUR

De Ottfur lierhaak, de originele lierhaak van vele Engelse zweefvliegtuigtypes, wordt weldra opnieuw geproduceerd. Enkele oldtimerfreaks hebben de rechten en machines overgenomen van Vickers/Slingsby. De bedoeling is om versleten haken te vervangen door uiterlijk perfect identieke exemplaren, of voor vervanging te zorgen van versleten en gebroken onderdelen. Enkele zwakke punten van het origineel ontwerp werden terloops verbeterd.

SCHLEICHER

Het ASW 27 prototype heeft er reeds 650 uur op zitten, waarvan 470 tijdens wedstrijdvluch-

ten. Eind september waren er 25 stuks aan de klanten geleverd. Er werd nog veel verbeterwerk gepresteerd, o.a. wat betreft de blaasturbulatoren, de optimale flapstanden enz. De vleugels werden lichter en de stick werd gewijzigd, met een lichtere besturing en grotere laterale amplitude als gevolg. Er wordt nog gewerkt aan het gewicht van de romp en aan een optimale zwaartepuntsligging.

Van de 18 m motorzwever ASH 26E werd nog voor de zomervakantie het 100ste exemplaar geleverd.

SCHNEIDER

De duizendste LS-4 rolde van de band en werd naar Nederland verkocht. De nieuwe LS-8-18 heeft proefvluchten ondergaan. De bedoeling van deze versie is te kunnen deelnemen aan wedstrijden zowel in de standaard-, ren- als 18-m-klasse. De LS-10 zou weldra ten tonele moeten verschijnen.

WERELDKLASSE

PZL-Swidnik biedt een premie van 2 300 Zwitserse frank (ongeveer 10 % van de prijs af

fabriek) aan kopers van een PW-5 die hun toestel ter beschikking stellen voor de Eerste Wereldluchtvaartspelen in 1997 in Turkije. PZL-Swidnik heeft in 1996 een 80-tal Wereldklassezwevers geproduceerd.

Van de andere licentiehouders lijkt de joint venture Apeks Aviation (USA) - Xian Aircraft Company (China) het verst gevorderd: de eerste leveringen worden verwacht in de eerste helft van 1997. Lancair International (USA) doet een marktonderzoek i.v.m. de geplande kitversie.

WOLF HIRTH

Deze traditierijke firma (niet te verwarren met Schemp-Hirth) ontwikkelt voor motorzwevers een klapmechanisme met cardanas, waarbij de motor vast in de romp ingebouwd is en kan gestart worden nog voor de propeller naar buiten gedraaid wordt! Dit is mogelijk via een centrifugale koppeling die pas sluit wanneer de propellermast volledig recht staat. Verkeerde bediening is dank zij een reeks veiligheidssystemen nagenoeg uitgesloten. Als ontwikkelingsprototype dient een gewijzigde Janus M met Rotax 582.

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGEN IN VLAANDEREN (deel 16)

Zoals beloofd, geven we nu een overzicht van enkele recentere Poolse zweefvliegtuigen die bij ons hun intrede hebben gedaan.

De **Jantar Standard** werd door de Polen voorgesteld op de wereldkampioenschappen van 1974 in Waikerie/Australië, en haalde met Kepka aan de knuppel meteen de derde plaats in de standaardklasse.

Deze Jantar is zoals de "grote broer" Jantar 2 volledig van GVK, en kreeg van deze laatste ook de rompstructuur mee. De pilotenplaats is ook voor heel lange piloten ruim toereikend (5 standen voetenstuur en 6 standen rugleuning met hoofdsteen). De staart werd een T-opbouw met gedempt hoogteroer. De trapeziumvormige vleugel met een Pools profiel

NN-8 heeft grote, zeer efficiënte en heel goed doseerbare Schempp-Hirthremkleppen aan boven- en onderzijde. Een groot 15-duims hoofdwiel zorgt voor een uiterst veilige bodemvrijheid, en ook de staart heeft een wieltje.

In 1977 werd een gewijzigde versie, de Standard 2, aangeboden. Hier werd de romp 40 cm korter, de staartvin 10 cm lager en het richtingsroer 8 cm dieper. De vleugel werd ook hoger aan de romp ingeplant om de stabiliteit iets te verbeteren, zonder de wendbaarheid (bij een V-stelling van slechts $1,5^\circ$ en een pijlstand van 0° aan de aanvliegboord) te benadelen. De zoals voorheen tweedelige cockpitkap klappt nu naar achteren omhoog. Er kan 150 liter ballast meegenomen worden, waardoor de vleugelbelasting tot 50 kg/m^2 stijgt.

De Jantar Standard 2 is een zeer robuust toestel met een kernskelet van staalbuis voor de

vleugelbevestiging en het onderstel, en een bijzonder stevige doosligger in de vleugels. Er zijn versies met een boeghaak, met een zwaartepuntshaak aan het onderstel of met beide.

In 1983 kwam de Jantar Standard 3 uit. Daar is het ballastvulsysteem gescheiden voor elke vleugel afzonderlijk, terwijl de kap ééndelig geworden is en naar voren openklapt. Het richtingsroer is nog vergroot en meer afgerond. De vliegeigenschappen en -parameters bleven onveranderd. Ook acrobatische manoeuvres zijn toegestaan (zonder ballast).

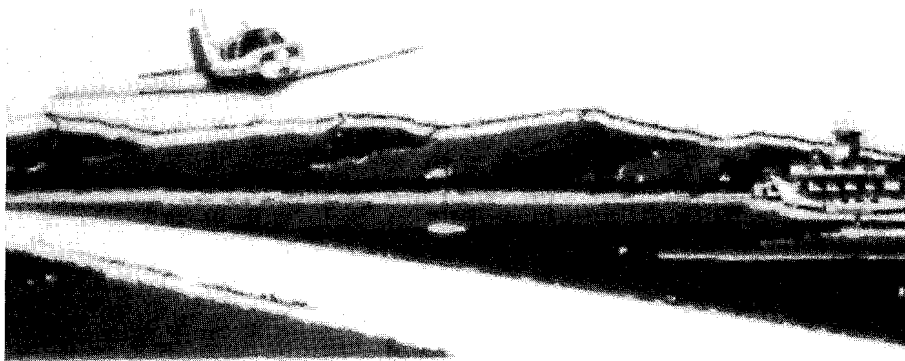


*De SZD-55-1 standaardklassezwever.
Fabrieksfoto*

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

Technische gegevens	Jantar St.	2	3
Spanwijdte	15 m	15 m	15 m
Vleugeloppervlak	10,66 m ²	10,66 m ²	10,66 m ²
Slankheid	21,11	21,11	21,11
Romplengte	7,11 m	6,71	6,85 m
Leeggewicht	245 kg	260	270 kg
Vlieggewicht	460 kg	535	540 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	31,4-43,2	29,3-50,2	30,6-50,6
Minimumsnelheid	65 km/h	65 km/h	65 km/h
Maximumsnelheid	285 km/h	285 km/h	285 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,60 m/sec	0,60 m/sec	0,60 m/s
bij	75 km/h	75 km/h	75 km/h
met ballast/bij	0,77 m/97	0,77 m/97	
Glijgetal	38	38	40
bij	95 km/h	95 km/h	95 km/h
met ballast bij	110 km/h	123 km/h	123 km/h

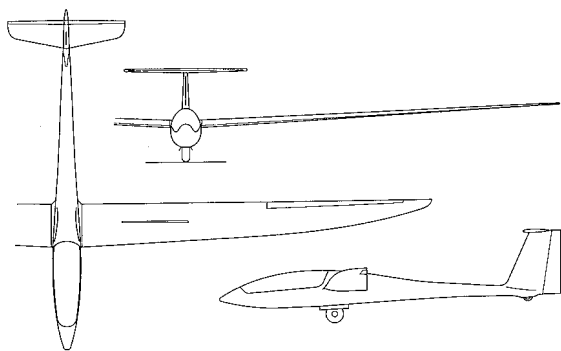
De **SZD 55** is een opvolger van de Jantars van de standaardklasse. Naar het voorbeeld van de Discus met zijn typische vleugel met naar achteren gebroken aanvliegboord, kreeg de "55" een volledig gebogen voorlijst. Dat vergt een zeer speciale constructie van de hoofdlijger en het correcte profielverloop (NN 27) over de vleugel was ook niet makkelijk te realiseren. Toch zijn de Polen er met de 55 in geslaagd, een bijzonder goede standaardklassekist te bouwen, en ook de afwerking haalt het niveau van de westerse toestellen. Om het prijskaartje

aantrekkelijker voor te stellen, werd tevens een versie aangeboden waarvan de eindafwerking nog door de koper moet worden uitgevoerd, zoals het afdichten van de roerspleten, het polijsten en beschilderen.

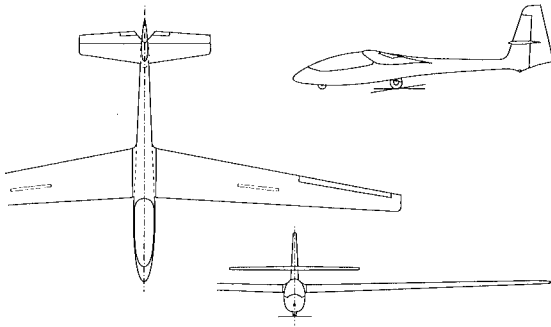
Hoewel "klassieke kunststofmaterialen" werden gebruikt, is het leeggewicht slechts zowat 215 kg, en kan 195 liter ballast worden geladen, onder meer in een staarttank, waardoor het juiste uittrimmen wordt vergemakkelijkt.

Een vleugel weegt slechts 55 kg en alle koppelingen gebeuren volautomatisch, een droom bij de montage!

Technische gegevens	SZD-55
Spanwijdte	15 m
Vleugeloppervlak	9,60 m ²
Slankheid	23,44
Romplengte	6,85 m
Leeggewicht	215 kg
Vlieggewicht	500 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)	28,5-52,1
Minimumsnelheid	84 km/h bij 500 kg
Maximumsnelheid	255 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,68 m/sec
bij	100 km/h
Glijgetal	43
bij	119 km/h



Een Poolse kunststofweezitter die in het Westen voor scholing vrij sterk in trek is, onder meer voor zijn goedmoedige vlieg-eigenschappen, robuustheid en acrobatische mogelijkheden, is de **Puchacz**, zoals de Jantars eveneens afkomstig van SZD. Het toestel vloog voor het eerst in 1977 en de serieproductie begon in 1979. Het is de opvolger van de Bocian en lijkt qua lijn op de openklasse Jantar 2, met de



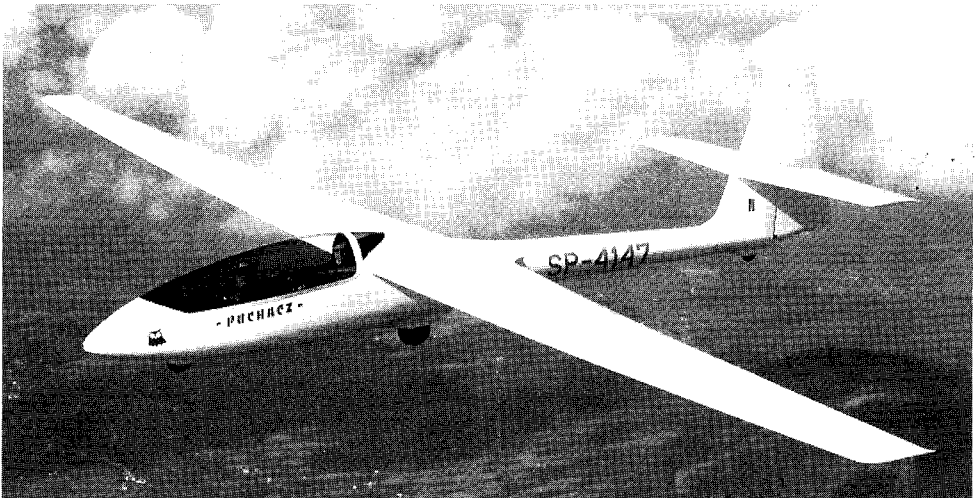
staartvlakken in kruisvorm opgesteld, maar wel met een kleinere spanwijdte en uiteraard een tweede zitplaats. De eendelige cockpitkap zorgt voor een zeer goed uitzicht, zowel voor de piloot als voor de instructeur.

rem achter het zwaartepunt, en een staartslof. Er is zowel een boeghaak als een zwaartepunts-haak. Het richtingsroer is van doek.

Technische gegevens		Puchacz
Spanwijdte		16,67 m
Vleugeloppervlak		18,16 m ²
Slankheid		15,3
Romplengte		8,38 m
Leeggewicht		360 à 380 kg
Vlieggewicht		570 kg
Vleugelbelasting (kg/m ²)		31,3
Minimumsnelheid		70 km/h
Maximumsnelheid		215 km/h
Minimumdaalsnelheid		0,7 m/sec
	bij	75 km/h
Glijgetal		30
	bij	85 km/h

Het centrale gedeelte van de romp bevat twee houten geraamten, voor de vleugelbevestiging en het onderstel. Dit laatste bestaat uit een boegwieltje, een geveerd hoofd wiel met schijf-

Peter Mullaert



De SZD-50-3 Puchacz tweezitter.
Fabrieksfoto.

FOTOWEDSTRIJD 1996

Dat goede foto's van onze sport niet tijdens het vliegen zelf moeten genomen worden, werd dit jaar door enkele deelnemers bewezen.

Jef Szeker van DAC maakte de beste foto door de club-Janus te kijken voor de start. Dit leverde een mooie en evenwichtige compositie op, met een goede belichting.

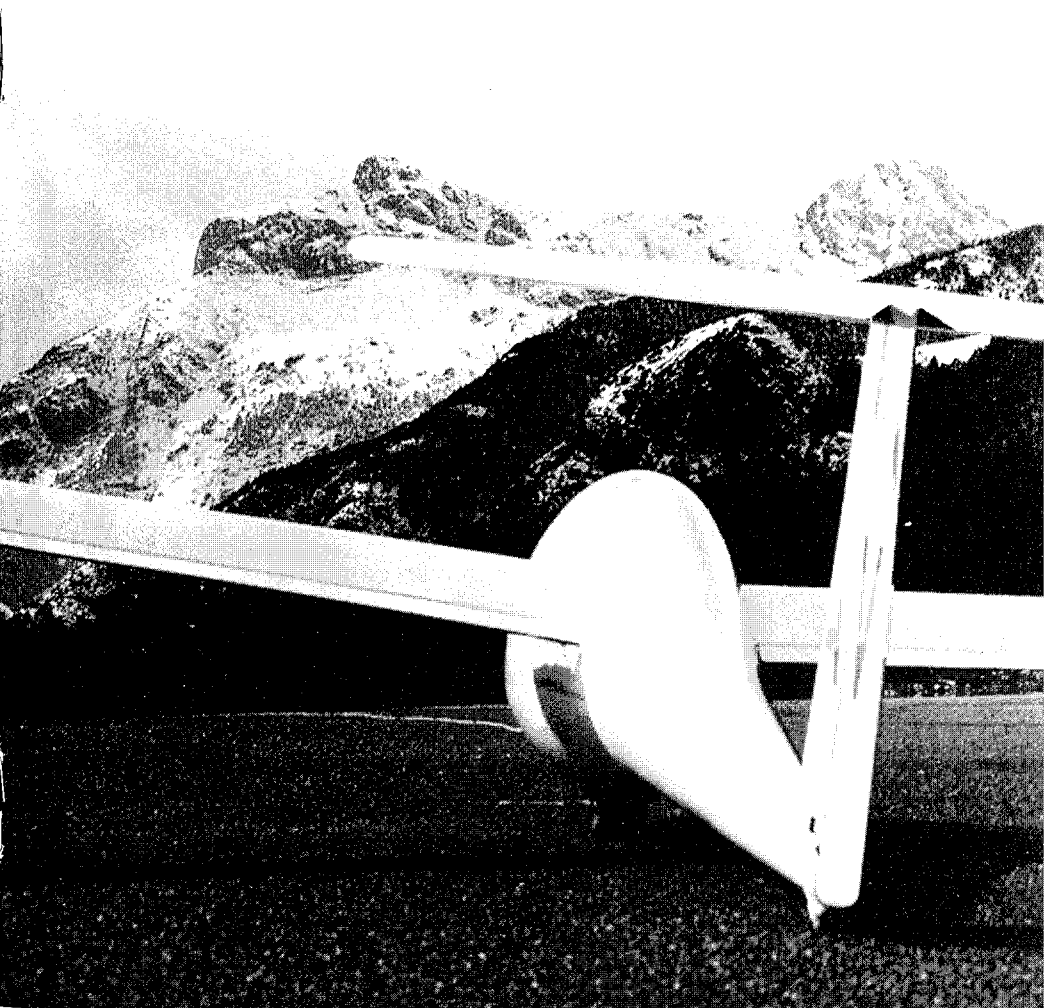


*"SN, tendre le câble s.v.p."
Janus C op Barcelonette, maart 1991.
Foto Jef Szeker (DAC), 1ste plaats*

De tweede plaats gaat naar Paul Janssens van ACK. Hij maakte een technisch goede opname van Hubert De Busser boven de wolken in de omgeving van Sisteron. De foto is scherp en goed belicht.

Danny De Loo van KVDW maakte een mooi sfeerbeeld van hun startschrijfster voor de Lerche van Vandewalle, en behaalde de derde prijs.

Proficiat aan allen!
De fotojury



HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Ditmaal is de boekenvreter eens voor zijn TV gaan zitten. Twee nieuwe zweefvliegvideo's kwamen uit Nieuw-Zeeland, met een ommetje langs Engeland. Het gaat om twee producties van Wild South, een afdeling van TV New Zealand gespecialiseerd in het maken van documentaires over de natuur. Oorspronkelijk zou men de prestaties van zweefvogels gaan vergelijken met die van onze zweefvliegtuigen. Toen men echter het opgenomen materiaal bekeek, kwam men tot het besluit twee zeer verschillende zweefvliegfيلمs uit te brengen.

Champions of the Wave behandelt de WK 1995 te Omarama en de invloed van golfvluchten op het eindresultaat. De film begint met een uiteenzetting over golfstijgwind.

Dick Georgeson roept herinneringen op van de vroege exploratievluchten in Nieuw-Zeeland, met enkele historische opnames. Dan gaan we over naar een presentatie van het WK-gebeuren en van de belangrijkste deelnemers.

Het tweede deel spitst zich dan toe op de finale van de open klasse, waar de Nieuw-Zeelander Ray Linskey het tot de laatste dag moet opnemen tegen het tweekoppige Duitse team. Hier is wel een vleugje partijdigheid vanwege de producer te merken! Om de gevolgde tactiek te verduidelijken, worden er naast luchtopnames ook computerbeelden in de film verwerkt. De truc is weliswaar zichtbaar, maar niet echt storend. Al bij al geeft deze video een goed beeld van een wedstrijd op topniveau, hoewel de opnames oorspronkelijk niet met dit doel werden gemaakt. En het Nieuw-Zeelandse landschap is indrukwekkend.

Wind Born is de geschiedenis van de zweefvliegopleiding van Lucy Wills, een spruit uit het bekende Wills-zweefvlieggeslacht. Het eerste deel behandelt vrij snel de basisopleiding, van kennismakingsvlucht tot eerste solo. De trainingsvluchten worden dynamisch in beeld gebracht en stralen veel spontaniteit uit.

Maar wat deze videofilm tot een knaller maakt, is het tweede deel: de nieuwbakken pilote gaat met vader Gavin aan boord van een Janus de meest onherbergzame streken van het land doorvliegen, vergezeld door de LS-6 van WK-vlieger Justin Wills. De luchtopnames zijn adembenemend mooi. De producer slaagt er ook in een bepaalde suspense te scheppen voor de toeschouwer. De vlucht eindigt met een buitenlanding van de Janus op een verlaten strand, terwijl de LS-6 er in slaagt rechtsomkeer te maken.

Justin Wills zelf uitte wel enige kritiek tegen de overdreven dramatisering van onze sport in beide films: het is een beetje alsof alle zweefvliegers adrenaline-junkies zijn, die het gevaar opzoeken, onlandbare zones bevliegen zonder omkeermogelijkheid, enz. Het contemplatieve komt te weinig aan bod, aldus Wills.

Toch zijn beide video's 100 % de moeite waard. Men kan ze o.a. bestellen via het in luchtvaartgebonden producten gespecialiseerde RD Aviation LTD, 25 Bankside, Kidlington, Oxon OX5 1JE, Engeland, tel. 00 44 1865 841441, fax 00 44 1865 842495. De prijs per videofilm is 28,00 GBP plus verzendingskosten, betaling kan geschieden met Visa, Access of Mastercard.

Stéphane Vander Veken

IN MEMORIAM

JEAN CAYLA

Jean Cayla, wereldberoemd zweefvliegtuigontwerper, is omgekomen tijdens een vlucht in de Zuidelijke Alpen met zijn DG-200, toen het toestel in de nabijheid van La Mure een staalkabel raakte, die tegen de bergflank gespannen was om kunstmatig gecontroleerde lawines te veroorzaken.

Hij werkte vooral voor Bréguet, waar hij o.a. het type 901 ontwierp, wereldkampioen in 1954 te Camphill met Gérard Pierre (F) en 1956 te Saint-Yan met Paul McCready (USA). Hij was ook de vader van de prestatietweezitter 904 Nymphale en de Standaardklasser met V-staart 905 Fauvette.

Toen Bréguet met de zweefvliegtuigbouw stopte, ging Cayla naar Siren, waar hij de prachtige Edelweiss ontwikkelde waarmee François Henry in 1965 te South Cerney wereldkampioen werd. Vervolgens werkte hij voor Bertin aan de befaamde "Aérotrain". Hij was tevens lange tijd actief bij de Franse zweefvlieg-federatie, die hem in 1978 haar Gouden Medaille had verleend.

HEINZ HUTH

Heinz Huth, tweemaal wereldkampioen op Ka 6 (1960 in Keulen, 1963 in Junin - Argentinië), is op 87-jarige leeftijd overleden te Hamburg.

"De Lange", zoals zijn talrijke vrienden hem noemden, begon zijn zweefvliegcarrière in 1928. In 1934 behaalde hij het zilveren brevet met internationaal nummer 40. Zijn eerste grote succes was zijn overwinning in de rondvluchtwedstrijd Wasserkuppe-Berlijn-Wasserkuppe anno 1937. Het jaar daarop vestigde hij een tweezitterwereldrecord heen-en-terug met een vlucht van 259 km op Kranich, en behaalde hij het gouden brevet nr. 9.

Na WO II hervatte hij zijn zweefvliegactiviteiten. Naast zijn successen op WK-niveau was hij ook achtmaal Duitse kampioen. Hij bleef tevens tot voor kort zeer actief in zijn club. De FAI verleende hem in 1963 de Lilienthal-medaille, de hoogste zweefvliegonderscheiding.

CLUBNIEUWS

DRIEDAAGSE VAN DE WOUW

Dit jaar had de driedaagse plaats op 25, 26 en 27 mei. Sinds het ontstaan van de driedaagse hebben we nog geen enkele keer goed weer gehad. Vorig jaar zijn de meeste deelnemers buiten geland, waaronder schrijver dezes.

Dit jaar waren de vooruitzichten al niet veel beter. De zaterdag konden we al vergeten, de

zondag kondigde zich al wat hoopvoller aan, maar na wat mooie opklaringen met hier en daar een schuchtere poging van de zon zag het er naar uit dat een wolkenfront, komende uit het zuiden, de pret wel eens kon bederven. Al gauw was er dan ook reeds vroeg in de voormiddag een bedrijvigheid van jewelste, iedereen die over een zwever kon beschikken, of het nu een

privaat- of een clubtoestel was, had de handen vol met de nodige voorbereidingen zoals een baro zoeken, Liga-vluchtformulier invullen met het gekozen doel, landkaart bestuderen en zo meer. Nu kwam het er op aan zo snel mogelijk te starten zodra de eerste thermiekbellen loskwamen.

Mark en André Ruymen waren de eersten om te starten met de ZQO, gevolgd door Yves Ruymen met hun Mini-Nimbus. Om 11:37 uur was het onze beurt om te starten met de Lerche, Eric als piloot, ikzelf als navigator. Maar al gauw zou blijken dat ik ook vluchtleider kon spelen.

We gooiden los op 500 m boven Outgaarden en begonnen aan een typische Lerche-vlucht... Vario op -1 en zakken zonder vooruit te gaan. We werden gelukkig wel in de goede richting geblazen, helaas hingen we al gauw op slechts 300 m boven Hakendover vooraleer we eindelijk de eerste reddende bel invlogen.

Het duurde wel even vooraleer de vario een behoorlijk positief resultaat aangaf. Eens de 500 m voorbij ging het al wat beter en stegen we met een comfortabele 2 m/s tot 900 m. Dank zij de wind hingen we toen ongeveer boven Zoutleeuw. Het kwam er nu op aan een eerste oversteek te wagen naar de volgende wolkenbank. Deze lag NO van onze positie.

Plots zagen we de ZQO iets oostelijker van ons draaien. Wij er natuurlijk heen, het werd immers hoog tijd, we hadden maar 600 m meer. We vonden reeds een bel voor we bij de Ka 7 aankwamen, en nog wel een behoorlijke ook... 2 m/s! We stegen sneller dan onze companen. Ik kon het niet laten hen over de radio te vragen hoe sterk hun bel was. 1 m/s, was het antwoord. Met enig leedvermaak gaf ik hen onze lezing door, André antwoordde heel laconiek dat hij dat al wel door had.

Ondertussen waren we al draaiend, dank zij de wind, al een goed eind opgeschoven en bevonden ons juist voor Hasselt op 800 m hoogte. Eric vroeg mij de juiste ligging van Kiewit te bepalen, we moesten zeker zijn het te kunnen halen vooraleer we Hasselt en omgeving konden overvliegen. Het ziet er daar eerder akelig dicht bebouwd uit, met als extra's een snelweg, een rangeerstation, een kanaal en dan nog wat industrie en de nodige hoogspanningslijnen.

Het geluk lachte ons toe, een nieuwe bel bracht ons naar 1000 m. Al draaiend overvlogen we Hasselt bijna ongemerkt, en weldra hingen we boven Kiewit op 1 100 m. Hier kregen we plots gezelschap van enkele "plastics". Er was hier juist een wedstrijd bezig. Plots hoor ik een bekende stem over de radio, 't is Guy Beersaerts!

- Oscar Oscar Zoeloe Echo Hotel, hier Oscar Oscar Zoeloe Hotel Juliet.

- Oscar Hotel Juliet, Oscar Echo Hotel luistert.

- Zeg Karel, hier Guy, waar zitten jullie?

- Wel Guy, wij bevinden ons nu boven Zwartberg, en gij?

- Ik weet het niet juist, ik denk ongeveer bij Maasmechelen, wacht... ik zie een heel groot vlieglein, welk zou dat zijn?

- Een momentje Guy, ik kijk even op de kaart... het moet Zutendaal zijn.

- Karel, ik heb het hier moeilijk om hoogte te houden, ik blijf in de buurt voor alle zekerheid.

- Opgelet Guy, vermijdt in ieder geval een landing op Zutendaal, de Commandant daar is geen gemakkelijke, voor hem is dat Amerikaans grondgebied!!!

Ondertussen draait Eric ons toestel rustig rond van wolk naar wolk, we naderen nu reeds Maaseik, alweer een oproep, deze keer is het Luc Vanderheyden.

- Karel, hoort gij mij?

- Ja Luc, ik hoor u.

- Zeg Karel, ik ben hier met de Ka 8 ergens bij Zwartberg, maar ik vind het plein niet!

- Luc, indien ge nog hoogte genoeg hebt, kunt ge ons misschien volgen naar Venlo.

- O.k. Karel, maar hoe moet ik dan vliegen?

- Wel Luc, ge neemt een kompascoers van 30°. Hou die coers aan tot ge de Maas ziet en volg die dan in noordelijke richting.

Een nieuwe oproep van Guy onderbreekt het gesprek.

- Karel, hier Guy, hoort gij mij?

- Ja Guy, ik hoor u.

- Ik heb de Maas gevonden en zie Maaseik voor mij liggen, maar ik zie Roermond nog niet, welk herkenningspunt neem ik?

- Wel Guy, wij zijn nu juist Maaseik gepasseerd en van hieruit zie ik reeds de koeltorens van de krachtcentrale ten zuiden van Roermond.

- O.k. Karel, nu zie ik ze ook heel vaag aan de horizon.

Nog een geluk dat we zo'n duidelijke referenties hebben, het zicht is anders niet te best en de Maas volgen valt ook al niet mee, ze loopt hier in alle richtingen, vol eilandjes en vergeven van de plezierbootjes. Een nieuwe oproep trekt weer mijn aandacht!

- Karel, hier Luc terug, ik heb de Maas gevonden en volg ze nu naar het Noorden.

- O.k. Luc, kunt ge nog hoogte houden?

- Ja ja, Karel, geen probleem, dat gaat wel, maar... zeg eens Karel...ik zie daar een groot vliegveld links van de Maas, welk zou dat zijn?

- Een groot vliegveld, Luc??? Aan de Maas! Ik denk eerder dat ge boven Kleine-Brogel zit... Uw "Maas", is dat een rechtlijnige waterloop?

- Ja Karel, helemaal recht, en in de verte buigt ze plots naar links af.

- Dan zit ge aan het Willems-kanaal en wel degelijk boven Kleine-Brogel! Om van daaruit naar Venlo te vliegen moet ge een kompas-

coers van 60° volgen, maar... ge zit wel behoorlijk uit de coers.

- Zeg Karel, ik ga dan maar naar Keiheuvel.

- Goed Luc, neem dan een kompascoers van 270°.

- O.k. Karel, nog een goede reis verder.

Achteraf zou blijken dat Luc zich gewoon heeft laten meedrijven met de wind en in Budel geland is, juist over de Nederlandse grens, op een klein vliegveldje, maar met landingstaks!!! Af en toe hoor ik op de radio dat Guy tracht in contact te komen met Michella, zonder resultaat, ik hoor hem vragen of ze een linkse bocht wil maken, vermoedelijk om te weten of ze hem wel kan ontvangen, en of zij het wel is, die hij ziet.

Met al dat radioverkeer had ik onze eigen vlucht een tijdje niet echt gevolgd, tot Eric mij ineens vroeg wat ik er van dacht, we hadden maar 500 m hoogte meer en we zaten al een tijd in negatief te vliegen, het werd tijd dat we een "bel" vonden of een landingsplaats zochten. Hier landen konden we missen als de pest, we hingen boven een landschap met vooral veel water, een stad, een web van hoogspanningslijnen en heel weinig landbouw, op aspergekweek na: dit is Roermond!!! Het werd zo spannend dat ik reeds een landingsterrein uitgezocht had, een braakliggend stukje langs een plas dat toegankelijk was via de openbare weg.

De weergoden waren ons die dag toch blijkbaar goed gezind. Eindelijk ging de vario met kleine sprongetjes de hoogte in, het duurde wel even eer we echt hoogte wonnen, het werd tijd, er restte ons maar 300 m meer. De "pomp" werd sterker en breder naarmate we hoogte wonnen, ze bracht ons op een meer comfortabele hoogte, we konden nu de reis naar Venlo verder zetten. Met veel geduld en meenemend wat

sitieve nulletjes, kregen we uiteindelijk Venlo in zicht. Volgens de GPS waren we ons doel nu genaderd tot op zo'n 5 km, toch konden we het vliegplein nog steeds niet lokaliseren, zo wazig was het zicht.

Omdat we nog precies wisten waar het plein ligt van de oldtimer bijeenkomst van 1995, zouden we zowaar nog gaan twifelen hebben aan de nauwkeurigheid van onze GPS. Dat hoefde echter niet, want plots waren we omringd door enkele toestellen van de lokale vereniging. Ik denk dat het uit pure nieuwsgierigheid was voor die rare "vogel" in hun luchtruim. De opluchting was groot toen we uiteindelijk de landingsstrook konden lokaliseren temidden van al dat groen, want groen is het plein en groen is het natuurreservaat dat er rond ligt. Nu is het uw beurt, zei Eric, doe wat ge wilt, ik heb mijn deel gedaan. Als toemaatje heb ik het toestel nog eens in een goede "pomp" een laatste maal naar 1 200 m gedraaid om vervolgens in een grote boog een laatste maal om de stad heen te vliegen, daarna stilaan het aanknopingspunt opgezocht en geland.

Ziezo, de vlucht zat er op, nu nog even op vraag van die verbaasde Nederlanders uitgelegd dat we wel degelijk Belgen waren, en dat we in midden-België opgestegen waren en niet van ergens aan de grens zoals ze dachten.

- Gosjemijne, riep een verwonderde instructeur uit, wij komen hier vandaag niet weg met onze "plastics", terwijl zo'n ouwe krat uit de oertijd van het zweefvliegen hier doodgemoedereerd komt binnenwaaien, en dan nog wel uit midden-België.

Gelukkig dragen we zelden een plastron, anders hadden we vast en zeker wel ademhalingsnood gehad. Alweer een oproep van Guy.

- Karel, ik zie een stad rechts van de Maas, kan

dat Venlo zijn?

- Wel Guy, als ge een groot station ziet midden in de stad, dan is het Venlo.

- Ja Karel, ik zie het, en waar ligt nu het plein?

- Wel Guy, pal Oost van de stad ligt een groene zone en daar ligt een groot grasveld dat tot tegen de ringbaan ligt.

- Ja Karel, ik zie de groene zone, en o ja, ik zie de zwevers liggen op een rij.

- O.k. Guy, als ge landt, denk er aan, er wordt hier enkel met de lier gewerkt en ze starten in de richting van de stad of 270°... en het is een links circuit.

- O.k. Karel, links circuit runway 27, ik vlieg nog wat rond en kom dan landen. O ja, nog iets, Michella is hier ook maar ik zie ze niet voor 't ogenblik.

- Goed Guy, roger and out.

Na wat speurwerk zien we dat onze Ka 6 met Michella verder naar het Noorden doorvliegt met een nog behoorlijke reserve aan hoogte. Wellicht probeert ze nog wat kilometers te sprokkelen met een keerpuntfoto er bij, zo dachten we toen. Alweer een radio oproep, dit keer is het Yves Ruymen.

- Ja Yves, ik luister.

- Karel, normaal had ik Venlo heen en terug gepland, maar het weer is slecht geworden in 't Zuiden, het regent er al en het komt naar hier af, ik heb er genoeg van! Ik kom naar beneden, nog steeds links circuit runway 27?

- Ja Yves, affirmatief.

Een uur later stond iedereen die Venlo gekozen had aan de grond, vier toestellen op te halen, ze zullen groen lachen in Tienen.

Michella landde als laatste en kwam ons prompt bedanken voor de informatie die ze over de radio had kunnen volgen, zij kon al die tijd wel ontvangen maar niet zenden, de micro van de Ka 6 deed het niet meer. Bij het horen over de defecte micro stapte Yves prompt op de Ka 6 af,

DAEDALUS

nv-sa

insurances & aviation consultant



**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

greep de micro in zijn technisch vaardige handen, klopte hem tweemaal met een afgemeten tikje (hm... hm...) tegen de cockpitrand, schakelde de radio aan en ziedaar, het wonder was geschied, hij werkte als nooit tevoren, ge moet het maar kunnen!

Dank zij de GSM telefoon van Yves hoefden we ons niet te verplaatsen om de thuisbasis op te roepen. Om de tijd te doden slenterden we wat rond en hadden hier en daar een interessante babbel met onze Nederlandse gastheren. Het laatste uur voor de karren er aankwamen begon het nog te regenen ook. Gelukkig is de Lerche niet alleen een goede gids geweest, maar bood hij tevens een goede schuilplaats tegen de regen onder zijn brede vleugels.

Eindelijk hield het op met regenen en kwamen de eerste karren er aan, we konden nu beginnen met demonteren en opladen. De laatste kar bleef maar weg, en toen de anderen besloten toch maar te vertrekken, kwamen ze er eindelijk door, ze hadden wat aan sightseeing gedaan en Venlo op zijn omtrek wat verkend. Eerlijkheidshalve moet ik toegeven dat wij vorig jaar ook moeite hadden om het plein te vinden. Een uurtje later zagen onze Noorderburen een ietwat ongewone karavaan van vier zweverkarren Venlo verlaten met bestemming Tienen.

De terugreis verliep vlot, alleen wat regen af en toe, maar dat kon ons niet deren, de herinnering aan de prachtige vlucht was van dien aard dat onze dag niet meer stuk kon. In Goetsenhoven stonden nog enkele laatblijvers ons op te wachten met de mededeling dat de gebroeders Ruymen ergens

een heel stuk Duitsland in geland waren, zij hadden er het uiterste uit geperst, maar het kon niet baten, de Lerche had het op zijn concurrenten gehaald met slechts 1 punt voorsprong dank zij zijn handicapfactor.

Uiteindelijk is het ons niet enkel te doen om het klassement maar gewoon om er bij te horen. Laat ons hopen voor volgend jaar op wat beter weer, wie weet waar we dan heen gaan.

Karel Vandewalle (Overgenomen uit Cumulus)



De pistewagen van ACB. Foto E. Van Goethem.

MULTIFUNCTIONEEL VOERTUIG VOOR DE AEROCLUB BRASSCHAAT

Zweefvliegers verblijven de hele vliegdag op het terrein. Hierdoor worden er benodigdheden meegenomen op het vliegveld. Dikwijls wordt een oude caravan gebruikt om de zweefvliegers en hun materieel een onderdak te geven. Zoals je wel weet, geeft dit op het einde van de vliegdag een warboel van jewelste. Parachutes tussen tassen en klapstoelen, de grondpost tussen de kussens, banden en zonneschermen. Je probeert dit alles wel te ordenen maar de goede intenties verwateren snel. Zeker in geval van onweer of bij een minimum aan mensen om "binnen te zetten".

Een andere moeilijkheid is de opslag van het materieel op verschillende plaatsen. De parachutes worden bewaard in het clubhuis. De barografen en batterijen vinden onderdak in het magazijn in de loods. Met als gevolg dat 's morgens soms zaken niet ingeladen worden. Over een oplossing voor deze problemen is dikwijls gediscussieerd maar eigenlijk weinig gedaan. Maar dat zal je niet vreemd in de oren klinken.

De zweefafdeling van de Aëroclub BRASSCHAAT werd vorig seizoen geconfronteerd met een caravan die net niet uit elkaar viel. Wat nu? Een andere caravan zoeken of de zaak grondig aanpakken? Wij beschikken gelukkig over enkele mensen met de kennis, het juiste materiaal en een ruimte om degelijk werk te leveren. Dus werd er voor de grondige aanpak gekozen. Uit een surplus van Belgacom werd een bestelwagen opgevist. Deze werd, met uitzondering van de bestuurderscabine, volledig gestript. Het dak boven de laadruimte is zelfs verdwenen.

Na een winter werk hebben we een nieuw voertuig voor gebruik op het vliegveld. Het is helemaal herspoten in een rode kleur, zodat het goed opvalt. Mag ik je even rondleiden? Volg je? Bij de

begeleidersstoel is een tafeltje geïnstalleerd, zodat hier met kaarten, koersen en potloden kan gegooid worden. Achteraan de bestelwagen vinden we een informatiepaneel. Hieronder vind je een rek waar de klapstoelen inpassen. Daaronder is nog ruimte om de scharen, gewichten en kussens weg te bergen. Via de schuifdeur langs de zijkant kom je aan het rek waar de parachutes liggen, elk netjes op zijn plaats. Vocht is geen probleem, want ze worden verwarmd door een ingebouwde olieradiator.

De radio en de batterijen bevinden zich in een rek achter een wegklapbaar trapje. In dit rek is een oplaadapparaat ingebouwd. Naast dit rek is een ruimte waar alle barografen een plaatsje vinden. Met het trapje komt men bij het uitschuifbaar dak. Wanneer het dak opengeschoven is, kan men de plaats voor de startschrijver en de bedienaar van de radio bereiken. Zij beschikken over 2 bureaustoelen en een schrijftafel met aansluiting voor de computer. De formulieren worden opgeborgen in een op maat gemaakt rek. Weer een zoekpartij minder. De mensen in de "toren" zitten hoog en hebben een beter zicht op de situatie dan vroeger. Op de hopelijk vele zonnige dagen kan er voor deze mensen een zonnescherm geplaatst worden. Wij hebben de anderen niet vergeten. Er is een zonnescherm bevestigd aan de zijkant van de camionette. Geen rode kreeften dus. Om de verwarming en het laadtoestel te laten functioneren wordt, wanneer de camionette in de loods staat, gewoon de stekker in het stopcontact gestoken. De volgende vliegdag is alles meteen klaar.

De hierboven vermelde computer is een laptopmodel, de COMPAQ Contura 410, die ons bezorgd is door de firma CADENA op de Leeuwenrui 7 - 11 te Antwerpen. Het doel is om de administratie veel te vereenvoudigen. De penningmeester hoeft maar een diskette mee te

nemen en thuis in zijn computer te steken en onze facturen vliegen hem om de oren.

Dit seizoen is ook de Pawnee OO-TUG in gebruik genomen als sleepvliegtuig. De tank zit bij dit toestel in de neus. Je kunt je wel inbeelden wat een acrobatische toeren dit met de jerrycans geeft. Hier is ook een mouw aangepast. Op de beste buggy, een stevige Opel, is een tank en een elektrische pomp met een tankpistool gemonteerd. De sleper hoeft tijdens de dag niet naar de pomp. Er is een "tankwagen" mee op het veld. Natuurlijk is deze wagen voorzien van een aardingspin om zowel buggy als vliegtuig te aarden. Brandblussers zijn ook aanwezig.

Clubs die belangstelling hebben voor het mobiele magazijn annex "toren" en ook de buggy, mogen komen kijken. De bouwers zullen graag een woordje uitleg geven. Wij zijn trots op deze realisatie. Wat volgens de Commandant van de School voor het Lichte Vliegwezen (onze huisbaas) zeer terecht was. Ik wil al de mensen die gewerkt hebben aan onze camionette hartelijk bedanken voor hun inzet.

E. Van Goethem

NOG ENKELE INTERESSANTE INTERNETADRESSEN

<http://www.netlink.be/dewouw/>
Sinds begin juni heeft De Wouw een eigen homepage op het World Wide Web. Naast informatie over de club vindt men er ook het laatste nummer van het clubblad Cumulus.

<http://www.pi.net/~fg/soarnl.htm>
KNVvL Zweefvliegen homepage

<http://www.pi.net/~hwl>
Ruud Holswilder Soaring Tech homepage

<http://www.kvi.nl/vch/clubnl.htm>
Clickable map met zweefvliegvelden in nederland

<http://www.oih.rwth-aachen.de/icao.html>
Interactief ICAO MAP programma van Martin Pauly

<http://www.nrvcom.com/aviation/knauff/>
Tom Knauff, meervoudig wereldrecordhouder, instructeur en auteur van talrijke instructieboeken

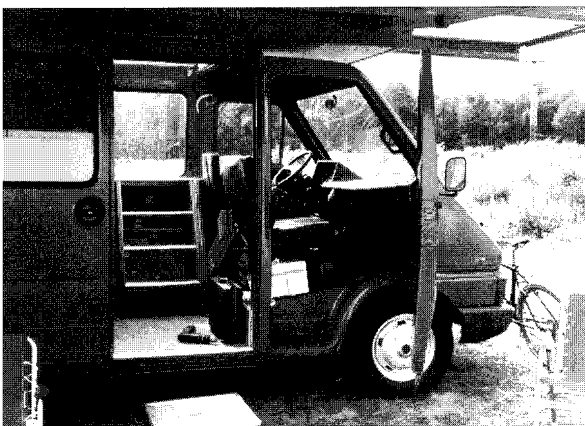
<http://csrp.tamu.edu/Soaring/clubs@europe.html>
Zweefvliegclubs in Europa

<http://acro.harvard.edu:80/GA/soaring.html>
De vorige versie van dit URL-adres (zie Ligablad 67) was blijkaar foutief en/of achterhaald. Hopelijk lukt dit beter?

<http://acro.harvard.edu/SSA/>
Soaring Society of America.
E-mail: 74521.116@compuserve.com

<http://groupgenesis.com>
Group Genesis Inc., bouwers van het kittoestel Genesis
E-mail: GroupGen@aol.com

Deze gegevens werden niet door de redactie gecheckt (nog geen Internet verbinding!). Indien je vaststelt dat ze niet kloppen, geef eens een seintje. Zeker indien je wel de juiste versie kent. En heb je nog leuke suggesties, stuur ze a.u.b. op met een paar woorden commentaar, dan kunnen andere surfers er ook van genieten!



Binnenaanzicht. Foto E. Van Goethem.

WAAROM IS EEN SPATZ GEEN HELIKOPTER?

Tijdens het internationale Spatzentreffen in Siegen enkele jaren terug was ik met veel moeite in het volgende dal geraakt; thermisch was het naar slapjes. Van de 700 m hoogte bleven er dra maar 300 m over.

In het dal naast een klein beekje lag een landbouwgrond, 300 m lang, 50 m breed. Van boven zag ik gelijklopende strepen die door een reuzehand in grote cirkelbewegingen in de grond waren gekrast. Om de legendarische discussies met "der Herr Bauer" te vermijden over beschadigen van veldvruchten, besloot ik in de weide die er voor lag te landen. Hier moet ik er wel bijvoegen dat landbouwgrond en weide door struikgewas gescheiden waren.

Op 50 m hoogte bij het aanvliegen van de weide stelde ik tot mijn grote verbijstering vast dat overal in de weide waterafzuigbuizen in de grond zaten

van 1,5 tot 2 m, en als toppunt geverfd in het mooiste weidegroen. Remkleppen dicht, snelheid bijgenomen, en ik stelde vast: "Ik haal de landbouwgrond nog." Ik kon nog juist over de struiken.

Bij het overvliegen van de struiken waren mijn ogen op de grond gericht om zo vlug mogelijk vast te stellen in welk gewas ik ging terechtkomen. Dan zag ik een jong koppel dat lag te vrijen in hun niets kledij. (Begrijp je nu mijn titelvraag?)

Na de landing zonder problemen stapte ik zo vlug mogelijk uit om vast te stellen dat twee halfgeklede mensen aan de rand van het veld op hun fietsen sprongen om weg te zijn. Ik beken eerlijk, hun fietsen had ik niet zien staan en de kleur ervan kan ik me niet herinneren, maar het overige wel!

P.S.: Het landingsveld was een afgemaaid koolzaadveld en de boer heb ik nooit gezien. Die ploegde misschien op een ander.

Achille

WEDSTRIJDNIEUWS

VICTOR BOIN 1996 EN KA 8-WEDSTRIJD 1996 TE GENK

Definitieve rangschikking Victor Boin 1996 (17/08/1996)

	Naam	Club	Toestel	Punten
01.	Vandommelen/Agemans	AZM	Blanik	1153.85
02.	Paredis/Knevels	LV	Ka 7	0920.65
03.	De Paep F.	LV	Ka 8	0897.04
03.	Timmerman V.	LV	Ka 8	0897.04
05.	Janssen W.	Albatros	Ka 8	0892.58
06.	Lenders/Wouters	KAC	Puchacz	0851.02
07.	Evens/Van Dam	Albatros	Ka 7	0787.03
08.	Mertens H.	Albatros	Ka 8	0735.11
08.	Kinet L.	Albatros	Ka 8	0735.11
10.	Van Mulders/Nyens	LV	Blanik	0621.51
11.	Koevoet H.	ZCR	ASK 13	0601.89

12.	Bovin S.	LUAC	Ka 8	0572.46
13.	Van Gael/Huxkens	LV	ASK 13	0519.23
14.	Gijbels/Van Gerven	LV	ASK 13	0360.33
15.	Luycks R.	KAC	Ka 6 CR	0355.46
16.	Sangeleer	ACK	Ka 8	0152.48
17.	Depret Y.	AZM	Ka 6 CR	0119.23
18.	Janssen D.	LV	Fauconnet	0084.59
19.	Kuit	KB	Ka 8	0008.03
19.	Nys M.	KVDW	Ka 8	0008.03

Definitieve rangschikking Ka 8 Wedstrijd 1996

	Naam	Club	17/8/96	18/8/96	Totaal
01.	Timmerman V.	LV	0897.04	0917.73	1814.77
02.	Janssen W.	Albatros	0892.58	0917.73	1810.31
03.	De Paepe F.	LV	0897.04	0868.79	1765.83
04.	Mertens H.	Albatros	0735.11	1000.00	1735.11
05.	Bovin S.	LUAC	0572.46	0991.49	1563.95
06.	Kinet L.	Albatros	0735.11	0000.00	0735.11
07.	Sangeleer	ACK	0152.48	0316.31	0468.79
08.	Nys M.	KVDW	0008.03	0230.50	0238.53
09.	Ruymen Y.	KVDW	0000.00	0000.00	0000.00

25ste WERELDKAMPIOENSCHAPPEN ZWEEFVLIEGEN 1997

Na overleg werd er besloten om de data voor deze competitie een week te verschuiven: het WK zal dus doorgaan van 29 juni tot 13 juli 1997 te Saint-Auban (Frankrijk). De oefenperiode loopt van 22 tot 28 juni. Na Saint-Yan 1956 en Châteauroux 1978 is dit het derde WK bij onze zuiderburen. Het tijdschema is als volgt:

Voorlopige inschrijvingen		tot	31/12/1996
Definitieve inschrijvingen		tot	28/02/1997
Verandering van klasse		tot	29/01/1997
Registratie	van 19/06	tot	27/06/1997
Verandering van configuratie		tot	28/06/1997
Eerste briefing teamkapiteins			28/06/1997
Openingsceremonie			29/06/1997
Wedstrijdvluchten	van 30/06	tot	12/06/1997
Prijsuitdeling			13/07/1997

Alle briefwisseling dient gericht tot:

WGC / A rodrome BP 26 / F-04600 Saint-Auban / Frankrijk

Tel. 00 33 492 64 30 11 / Fax 00 33 492 64 30 18 / E-mail: WGC.97@wanadoo.fr

Prijs voor deelname is 3 800 FRF, exclusief sleepkosten. 20 overzeese deelnemers kunnen gratis meedoen. Sleeps tot 700 m AGL kosten 200 FRF. Een aantal prestatietoestellen kunnen ter plaatse gecharterd worden.

INTERNATIONALE ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD HOCKENHEIM

Deze competitie wordt voor de 19de maal ingericht voor de Club/tweezitter-, Standaard-, Ren- en 18m/open klasse. Trainingsmogelijkheden op 08 en 09/05/97, proeven van 10 t/m 17/05/97, prijsuitdeling op 18/05/97.

EVENEMENTENKALENDER 1997

WEDSTRIJDEN NATIONAAL

Datum	Wedstrijd/plaats	Contact
8-11.5	I.Z.W. Kortrijk Vliegveld Wevelgem-Kortrijk Kortrijk Flying Club	Freddy Demeester Langerei 44 8000 Brugge Fax (050)35 05 70
17-25.5	N.K. (Heruitgave van N.K.'96) Theux Verviers Aviation 4910 Theux Tel. (087)22 42 84	Michel Nizet ch. de Verviers 183
17-19.5	Kiewit Cup Vliegveld Hasselt/Kiewit Albatros Zweefvliegclub	Ken Evens Schoolbergenstraat 91 3010 Kessel-Lo Tel. (016)25 68 35
24-25.5	Kaiser-wedstrijd (Ka 8-6-7-13) Vliegveld Zwartberg Limburgse Vleugels	Patrick Albert A. Rodenbachlaan 42 3600 Genk Tel. (089)30 60 94
24.5 (25.5)	Victor Boin Open-/Renklasse Vliegveld Zwartberg Limburgse Vleugels	Patrick Albert
28-29.6	Handicap der Kempen Vliegveld Weelde Kempische Aero Club	Luc Van Camp Zittaart 26 2275 Poederlee Tel. (014)21 43 10

2-9.8	Benelux/Keiheuvel Wedstrijd Vliegveld Keiheuvel/Balen Aero Club Keiheuvel	Rudy Jennen 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan 2490 Balen Tel. (014)81 25 21
-------	---	--

WEDSTRIJDEN INTERNATIONAAL

02.5-10.5	Internationale wedstrijd te Hahnweide-Kirchheim (D)
10.5-18.5	Internationale wedstrijd te Mockenheim (D)
29.6-13.7	25ste Wereldkampioenschappen te Saint-Auban (F)
01.7-15.7	1Ode Europese Dameskampioenschappen te Prievidza (SL)
08.8-22.8	4de Europese Juniorkampioenschappen te Musbach (D)
03.9-21.9	1ste Wereldluchtvaartspelen Zweefvliegen en 1ste Wereldkampioenschappen Wereldklasse te İnönü (Turk.)
13.9-21.9	1ste Wereldluchtvaartspelen Kunstzweefvliegen en 7de Wereldkampioenschappen Kunstzweefvliegen te Antalya (Turk.)

EVENEMENTEN

23.4-27.4	Aero'97 beurs voor de lichte luchtvaart te Friedrichshafen (D)
26.7-01.8	Rendez-vous Rally 1997 van de Vintage Glider Club te Pont-Saint-Vincent (F)
02.8-10.8	Internationale Rally 1997 van de Vintage Glider Club te Bar-sur-Seine (F)

CAS 
Cor Air-Service

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

LX-400

LX-4000 (E)

LX-5000 (E)

LX-20 LOGGER

LX-50 GPS

Wij staan borg

voor:

✓ Ondersteuning

✓ Updating

✓ Garantie

Aantrekkelijke prijzen !

SPORTCOMMISSIE 4 SEPTEMBER 1996

1. VERSLAG VAN DE VORIGE VERGADERING

Dit wordt zonder opmerkingen goedgekeurd.

2. HOMOLOGATIE PRESTATIES ZWEEFVLIEGEN

- P. Vandendaele: de Commissie aanvaardt de homologatie van de afstand 50 km, hoewel de film door de Post werd verloren. Er zal dan ook aan de betrokkene gevraagd worden er in de toekomst over te waken dat de documenten in bijlage stevig aan het dossier worden gehecht.

- P. Pochet: heeft een afstandsvlucht uitgevoerd daags nadat de instructeur hem bekwaam had verklaard tot het behalen van zijn vergunning zweefvliegpiloot. Hij was dus niet in het bezit van die vergunning, wat problemen kan veroorzaken, o.a. bij een buitenlanding. Deze opmerking zal overgemaakt worden aan zijn instructeur, dhr. J.L. Dormant.

- Diverse onvolledige dossiers werden geweigerd.

3. HOMOLOGATIE VAN RECORDS EN BESTE PRESTATIES

Zie verder in dit blad. De Commissie feliciteert de nieuwe recordhouders.

4. RESULTATEN VAN MANIFESTATIES

De Commissie bekrachtigt volgende resultaten:

- Challenge Tournai Air Club
- Beneluxwedstrijden Keiheuvel
- Victor Boin / Ka 8 Wedstrijd

5. VERANDERING VAN DE WEDSTRIJDREGLEMENTEN

J. Servais herinnert eraan dat de Commissie de reglementen van de manifestaties, ondertekend door een Sportcommissaris, dient te ontvangen. Eenmaal gedeponereerd zijn deze reglementen rechtsgeldig en kunnen ze niet meer aangepast worden. F. Meuleman meende tijdens de vorige vergadering integendeel dat de reglementen tijdens de wedstrijd konden worden aangepast. Na controle blijkt dit enkel voor ballonwedstrijden het geval.

6. ALLERLEI

- Er wordt aan herinnerd dat voor zweefvliegen de drie proeven van het D-brevet in de loop van één enkele vlucht mogen worden afgelegd.

- Een derde GNSS FR werd door de FAI aanvaard. Het betreft de Filser LX20.

HOMOLOGATIES

VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretisch examen

D'HAEYER Alexander	RUYGROTE Kees
D'HAEYER Johan	SWANNET Jimmy
DOMEN Defica	VAN GESTEL Antonius
DOMEN Suzanne	VERHAEGEN Luc
ROGGEN Bram	

b. Vergunning Zweefvliegpiloot

CARES Alfons	LEENDERS Jean-Leon
CROMBEZ Koen	MATHIEU Sébastien
DELBROEK Johan	OSTE Bart
HUYGEN Bart	VANOSMAEL Piet
LE BEER Guido	VERBOOMEN Gilbert

c. Bevoegdverklaring Passagier

BALLET Bertho	JANSEN Stijn
BELLEN Pieter	LIEBEN Kelly
BEUMKES Sarah	PEETERS Jan
DE BLOCK Jozef	VANDEBROEK Patrick
DESTOMBES Dirk	VANOSMAEL Piet
EVERAERT Bob	

d. Bevoegdverklaring Hulpinstructeur

CLAESSENS Carl	LIEVENS Johan
DE SCHRIJVER Kris	NOTE Henri

FAI-PRESTATIES

D Brevet

a. Hoogte 1 000 m

BREMS Karel	PEETERS Jan
BUYSE Anton	REYNAERS Guido
DEMUYNCK Jean-Pierre	TEBRUNSVELT Frans
DHONDT Luc	VAN POPPEL Leo
GERITS Marcel	VERBOOMEN Gilbert
HERMANS Paul	VERBOOMEN Jody
LEENDERS Jean-Leon	VLAEMINCK Fernand
LIEBEN Kelly	VRIJSEN Pieter
LIEBEN Marc	

b. Afstand 50 km

BREMS Karel	NEYENS Hubert
GUISSET Jean-Marie	PEETERS Jan
JANSEN Hugo	SZYGULA Daniel
LIEBEN Kelly	VAN PUTTEN Frank
LIEBEN Marc	

c. Duur 5 uur

BUYSE Anton	LIEBEN Marc
CLAESSENS Carl	OSTE Bart
CONINX Gerardina	PEETERS Jan
DHONDT Luc	REYNAERS Guido
HERMANS Paul	VERBOOMEN Gilbert
HUYGEN Bart	VERBOOMEN Jody
LEENDERS Jean-Leon	VRIJSEN Pieter
LIEBEN Kelly	WOUTERS Wim

d. Behalen het Zilveren Kenteken

BREMS Karel	NEYENS Hubert
CLAESSENS Carl	PEETERS Jan
JANSEN Hugo	SZYGULA Daniel
LIEBEN Kelly	VAN PUTTEN Frank
LIEBEN Marc	

E Brevet

a. Hoogte 3 000 m

DE BUSSEER Hubert

b. Vrije Afstand 300 km

CLAESSENS Carl	DE WILDE Annelies
DE BUSSEER Hubert	PEETERS Jan
DE MEESTER Pau	VAN GAAL Jean

c. Behalen het Gouden Kenteken

DE BUSSEER Hubert	VAN GAAL Jean
-------------------	---------------

F Brevet

a. Doelvlucht 300 km

CLAESSENS Carl	PEETERS Jan
DE BUSSEER Hubert	VAN GAAL Jean
DE WILDE Annelies	

b. Vrije Afstand 500 km

BREUGELMANS Liesbeth	PEETERS Steven
DE BUSSEER Hubert	

RECORDS EN BESTE PRESTATIES VANUIT BELGIË

Eénzitter Dames, Snelheid op driehoek 500 km: 77,91 km/h en tevens **Eénzitter Dames, Afstand op driehoek:** 519,4 km
Liesbeth BREUGELMANS, 4.8.96, EBDT - Efteling - Ruhralsperre - Sedan - EBDT

Eénzitter Dames, Vrije Afstand: 708,4 km
Christine TAFNIER-WERY, 4.8.96, EBSH - Huensborn - Rocroi - Dahlemer Binz - EBSH

BESTE PRESTATIES VANUIT BELGIË

Eénzitter Algemeen, Vrije Afstand: 755,4 km
Baudouin LITT, 4.8.96, EBTX - Heiligenstadt - Afrit A4/B57 Aken - Haven Dormagen - EBTX

Tweezitter Algemeen, Snelheid op driehoek 500 km: 75,99 km/h
Gaston PEETERS, 4.8.96, EBDT - Efteling - Ruhralsperre - Sedan - EBDT



SYMPOSIUM

Zaterdag 1 februari 1996 om 14.15 uur
Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle



“Lee Wave Interference Patterns”

Their explanation and exploitation for soaring flight

Julian WEST

Wanneer er golfstijgwind ontstaat, tonen satellietfoto's vaak grote en typische wolkenformaties.

Deze typische patronen kunnen met de computer worden gesimuleerd. Het stijgen/dalen en de relatie tot de wolken en het terrein kunnen alzo in kaart worden gebracht.

Hieruit kunnen wij elementen halen die ons toelaten het 'golf-fenomeen' beter te benutten.



“Wind Born”

Een subliemen videofilm over een vlucht in de zuidelijke Alpen van Nieuw-Zeeland.

“Champions of the Wave”

Terugblik op de World Gliding Championships 1995 in Omarama, N.-Z.



Hierbij aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de "Charron-wisselbepers 1996", de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.



Alle leden zijn van harte welkom

MEDEDELINGEN EN SERVICE

Rechtzetting Vademecum: Artsen medische geschiktheid, Frank Demeulenaere: vervang foutief telefoonnummer door (03)488 38 06.

TE KOOP: L-Spatz 55 OO-ZVU, 1958, basisinstrumenten, open aanhangwagen. Wie doet een bod? Bezichtigen / vliegen / info: (089)85 71 33, Paredis René.

TE KOOP: Ka 8 B, basisinstrumenten, goede staat, met stroomlijncockpit en aangepaste aanhangwagen. toestel laatst gekeurd op 9/6/96. Prijs o.t.k. Tel. (03)383 38 66.

TE KOOP: Ka 6 CR + aangepaste aanhangwagen met PVG-nummer, basisinstrumenten, E-vario, grote cockpit + originele cockpit. Uitstekende staat. Inl. (03)383 58 31.

TE KOOP: Standaard Astir II, 1980, zeer goede staat, vele opties, gesloten aanhangwagen. Wie doet een bod? Bezichtigen / vliegen / info: (089)85 71 33, Paredis René.

TE KOOP: ASW 19 A, bouwjaar 1977, nr. 19089, zeer mooi en goed onderhouden, privé gevlogen, 1 136 uur en 580 starts. Voor inlichtingen tel. 00 31 40 2212172.

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 valscherm. Prijs te bespreken. Tel. (09)221 31 57.

TE KOOP: DG-300 OO-ZZX, bj. 1986, ca. 550 uur, enkel privaat gevlogen, perfecte staat. Met volledige uitrusting, incl. LX-2000, 760-kan. Becker AR 3201, O², parachute, waterballast 190 l, Komet aanhangwagen. Prijs o.t.k. Jan Evens, tel. fax (016)25 68 35.

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

TE KOOP: ASW 20 1979, in perfecte staat, zeer goed geïnstrumenteerd, Cobra aanhangwagen nieuw model 1995. Inlichtingen Bongaerts Eric, tel. (011)57 17 54 na 19:00 uur.

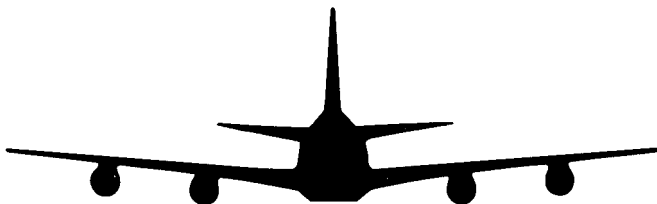
TE KOOP: radio VHF Dittel FSG 40 S (inbouw) in perfecte toestand; draagtoestel, antenne en microfoon voor dito toestel. Ook zweefvliegboeken en -tijdschriften, als nieuw, voor verzamelaars en/of clubbibliotheken. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen op tel. nr. (050)31 33 68.

TE KOOP: radio Dittel FSG 40 S met slede, 720 kanalen. Prijs 19 000 BEF. A. Ruymen, Leuven. Tel. (016)23 79 47, fax (016)22 80 16.

TE KOOP: LX 1800 elektro-vario/nettovario met integrator en sollfahrtgeber. Tel. (051)20 95 10.

TE KOOP: parachute ATL-90, nieuw november 1995, keuring april 1996. Tel. (059)70 22 36 Van Cappel.

***Shouldn't you leave
your travel insurance
up to professionals ?***



AVIABEL

***Brugmann Avenue, 10 - 1060 Brussels
Tel : 02/349.12.11 Fax : 02/349.12.90***