

# ligablade



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

18de jaargang - nummer 72  
oktober - november - december 1997

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

kantoor van afgifte Gent X

# ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur  
BLOSO-erkenningsnummer 08.01



## Abonnementen:

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

## Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

## Secretariaat:

Termikkelaan 9  
2530 Boechout  
tel.: (03) 454 33 34  
fax: (03) 454 33 88  
e-mail: lvzc@snv.be  
internet homepage: <http://www.snv.be/lvzc>

## Betalingen:

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

## Redactieteam:

Ary CEELLEN  
tel.: 00 31 (40) 251 24 84  
fax: 00 31 (35) 525 95 05  
Peter MULLAERT  
tel.: (09) 221 31 57

## Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Stéphane Vander Veken  
Baarle-Frankrijkstraat 24,  
9830 St.-Martens-Latem  
tel./fax: (09) 282 41 53 *[fax manueel]*  
e-mail: [s.vander.veken@mercator-hs.be](mailto:s.vander.veken@mercator-hs.be)

kantoor van afgifte Gent X

18de jaargang - nummer 72  
oktober - november - december 1997

## INHOUD

Redactioneel	2
Nieuws van het secretariaat	3
Informatiebriefje van het dagelijks bestuur	5
Fotowedstrijd '97	5
FAI-nieuws	7
IGC-nieuws	9
Blosonieus	10
ZweefvliegtuigvARYa	11
In memoriam	15
Zweefvliegtuignieuws	16
De bekendste zweefvliegtuigen in Vlaanderen (19)	17
Het hoekje van de boekenvreter	19
Overlandvliegen voor iedereen (2)	19
Clubnieuws	21
Wedstrijdnieuws	22
Eventenkalender	32
Sportcommissie	34
Mededelingen en service	36

## Ran dit nummer werkten verder mee:

O. Corneille - L. Lammerant - I. Lens - J. Mahy -  
J. Metten - P. Pauwels - B. Schmelzer II -  
J. Speetjens - T. Stockmans

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 1998** op het redactieadres.

Foto cover: "Splat!" Foto Patrick Debacker, KFC, winnaar  
fotowedstrijd 1997.

---

## REDACTIONEEL

---

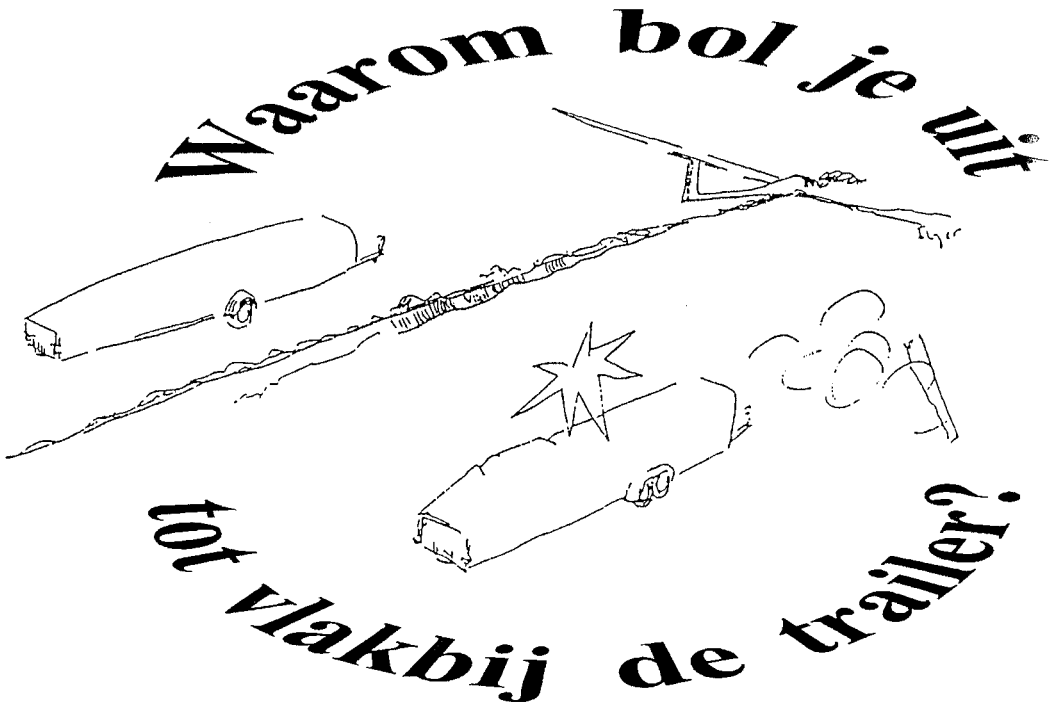
Weer een vrij dik Ligablad, met vooral veel wedstrijdinfo: Wereld Luchtvaartspelen Wereldklasse en Kunstzweefvliegen, EK Junioren en Dames, een terugblik op het Belgische Clubklassekampioenschap, de Kiewit-Cup en de driedaagse van De Wouw. Er is echter ook heel wat nieuws van de Liga zelf, de FAI, de IGC...

Terwijl het even stil is rond de luchtruimproblematiek komt het gevaar uit een andere hoek: de Zweefvliegclub Beernem wordt door de eigenaar van het terrein, de Vlaamse gemeenschap, plots buitengewipt.

Ondanks het vaak slechte weer hebben de Vlaamse zweefvliegers de goede dagen blijkbaar maximaal benut voor overlandvliegen: de Charroncommissie werd overstelpt met een 800-tal proeven, een duidelijke stijging t.o.v. de vorige jaren. Hierdoor liep de evaluatie een dergelijke vertraging op, dat de traditionele publicatie van de resultaten in dit blad onmogelijk bleek. Sorry, maar de drukker heeft ook tijd nodig om ons aller Ligablad klaar te stomen voor de eindejaarsvakantie!

Aan allen een vrolijk nieuwjaar 1998!

Stéphane



---

# NIEUWS VANUIT HET SECRETARIAAT

---

De winterwerken staan thans weer op nummer één. De procedure voor het aanvragen van de inspectie voor de verlenging van de luchtwaardigheid van de toestellen is ook dit jaar ongewijzigd. Wie hierover meer informatie wenst, kan de betreffende circulaires 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 Alois Van den Borne (tel. 014/65 59 37) of op het secretariaat voor administratieve aangelegenheden. Speciaal voor de privé-eigenaars doen we 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 1997 is er opnieuw een toelage voorzien voor de collectieve sportverzekering. Deze bedraagt in het totaal 435 000 BEF. Dit bedrag zal als volgt worden uitbetaald: 462 BEF per piloot jonger dan 65 jaar en 259 BEF per piloot ouder dan 65 jaar. Om het werk eenvoudig te houden, zal de verrekening via de clubs lopen. Zij zullen het respectievelijke bedrag verrekenen met de individuele bijdrage voor 1998.

## **INDIVIDUELE BIJDRAGE VOOR 1998**

Na uitgebreid overleg heeft de Raad van Beheer besloten om het secretariaat verder te professionaliseren en de functie van secretaris verder uit te bouwen tot een voltijdse opdracht. Ofschoon een groot deel van de loonlast wordt betaald door het BLOSO, blijft het evenwel

noodzakelijk om de individuele bijdrage van de leden te verhogen. De Raad van Beheer besloot tijdens de vergadering van oktober de individuele bijdragen voor 1998 als volgt vast te leggen: 2 950 BEF voor leden jonger dan 65 jaar en 2 360 BEF voor leden ouder dan 65 jaar. Deze bedragen zijn als volgt samengesteld:

	Leden -65 jaar	Leden +65 jaar
Bijdrage voor de verzekering . . . . .	1 370,-	780,-
Bijdrage Ligablad . .	80,-	80,-
Bijdrage voor de werking . . . . .	1 500,-	1 500,-

## **WEDSTRIJD- & SELECTIECOMMISSIE**

Gezien de wijzigende omstandigheden werd in overleg met de betrokkenen besloten om deze commissie op te splitsen in een Wedstrijdcommissie en een Selectiecommissie. De Wedstrijdcommissie wordt gevormd door Mark Huybreckx (ACK), Ken Evens (ALB) en Luc Van Camp (KAC). Uiteraard zijn er "werkers" welkom. De commissie zal zich in de toekomst richten naar o.m. de begeleiding van jonge wedstrijdvliegers, de planning en organisatie van wedstrijden en de bijhorende reglementen. De wedstrijdkalender voor 1998 vindt u verder in dit blad. Ook zal de werking tijdens het komende jaar in het teken staan van de voorbereiding voor de Junioren E.K. op Terlet (NL) in 1999.

De Selectiecommissie wordt gevormd door Paul Janssens, Emiel De Wachter en Michel Aerts, dit in afwachting dat er zich een andere kandidaat aanmeldt. Hun taak is specifiek gericht op de selectie en voorbereiding voor de deelname aan E.K.'s en W.K.'s en dit in over-

leg met de Waalse collega's onder de hoed van de Belgische Zweefvliegfederatie.

## **SYMPOSIUM 1998**

Zoals reeds werd aangekondigd, zal het symposium plaats hebben op zaterdag 31 januari 1998 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. Alle betrokkenen ontvangen een persoonlijke uitnodiging. Het namiddagprogramma omvat twee voordrachten:

- "Toekomstvisioen(en)!" Waar gaan we naartoe inzake luchtruim en verkeersleiding? Een blik achter de schermen met Hartmut Koelman, Eurocontrol-medewerker;

- "Wedstrijdvliegen in de Alpen", een terugblik naar de W.K.1997-site Saint-Auban door Paul Janssens.

Zie ook de aankondiging verder in dit blad.

## **VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT:**

KNVvL-publicaties:

Theorie van het zweefvliegen	725,- BEF	(825,- toegezonden)
Praktijk van het zweefvliegen	780,- BEF	(880,- toegezonden)
Elementaire vliegopleiding	200,- BEF	(250,- toegezonden)
Veilig Zweefvliegen	300,- BEF	(400,- toegezonden)
Individueel vliegboekje	80,- BEF	(100,- toegezonden)
Zilveren-C-sticker	30,- BEF	( 50,- toegezonden)

KBAC-Instructeursboekje wordt gratis ter beschikking gesteld

*Dank aan alle leden en in het bijzonder 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, Omob en Bau-Verlag.*

*Aan allen een fijne jaarwisseling en een vliegveilig 1998!*

## **PROMOTIEWEEKENDS IN AUGUSTUS**

Tijdens de weekends van 23/24 en 30/31 augustus werden door de clubs "opendeurdagen" georganiseerd die op sommige plaatsen een grote belangstelling kenden, en op andere plaatsen slechts een matige aandacht genoten. De promotie kon echter niet voluit gaan omwille van de activiteitsbeperkingen op de militaire terreinen. Een gevolg van het accident tijdens de Oostendse meeting. Was de reactie van de geschreven pers matig, dan reageerden de collega's van radio (Radio 2) en TV (TV1 Journaal, WTV, Focus en ROB) wel enthousiast. Tijdens dit eerste landelijk initiatief werden ongeveer 300 initiatievluchten uitgevoerd! De Raad van Beheer pleegt thans overleg met de clubs om het initiatief te herhalen in 1998.

## **ZWEEFVLIEGKALENDER 1998**

Zoals de voorbije jaren liepen de bestellingen weer vlot binnen. Begin november was alles reeds uitverkocht! Aan alle kopers van harte dank voor de steun!

---

# INFORMATIEBRIEFJE VAN HET DAGELIJKS BESTUUR

---

Beste Zweefvlieg vrienden,

Onze maatschappij wordt complexer, meer gereguleerd en (over)georganiseerd. Aan snelle evoluties en veranderingen kunnen wij niet ontsnappen. Als niet onbelangrijke organisatie moet onze LVZC deze tendensen volgen.

Moet het gezegd worden dat dit meer en meer tijd en werk kost? En alhoewel we over meer vrije tijd en verlof beschikken, vullen we dit eerder in voor ons zelf. Een organisatie kan echter pas goed draaien als ze perfect geïnformeerd is en informatie kan doorspelen naar ander nuttige kanalen. Dit is het werk van de secretaris. De stijgende werklust kan in de toekomst slechts door een voltijdse functie opgevangen worden. Zij die de verslagen - normaal ter inzage in elke club - van de Raad van Beheer regelmatig lezen, zullen het voorstel om onze huidige secretaris Patrick Pauwels een full time functie te laten vervullen vanaf maart '98 zeker opgemerkt hebben. Aangezien de

werkingskosten van de LVZC niet volledig gesubsidieerd wordt, heeft deze beslissing ook een kleine financiële consequentie voor elk aangesloten lid (600 à 700 BEF/jaar).

Als goede beheerders kunnen we U verzekeren dat de financiële risico's, bijvoorbeeld het wegvallen of drastisch verminderen van subsidies, tot een minimum beperkt zijn. Misschien is de werking van het secretariaat niet voor iedereen direct meetbaar, maar vergelijk eens de kost van een motorlicentie en die van een zweefvlieglicentie. Enig idee van de aangerekende prijzen voor een symposiumdag in de industrie, buitenlandse tarieven voor zweefvliegactiviteiten, keuringskosten, enz...?

Door een constante waakzaamheid en een actieve aanwezigheid kan de LVZC dit dienstenpakket waar maken, maar een coördinerend en opvolgend secretariaat is een strikte noodzaak.

Prettig winterwerk,

Jan

---

## FOTOWEDSTRIJD 1997

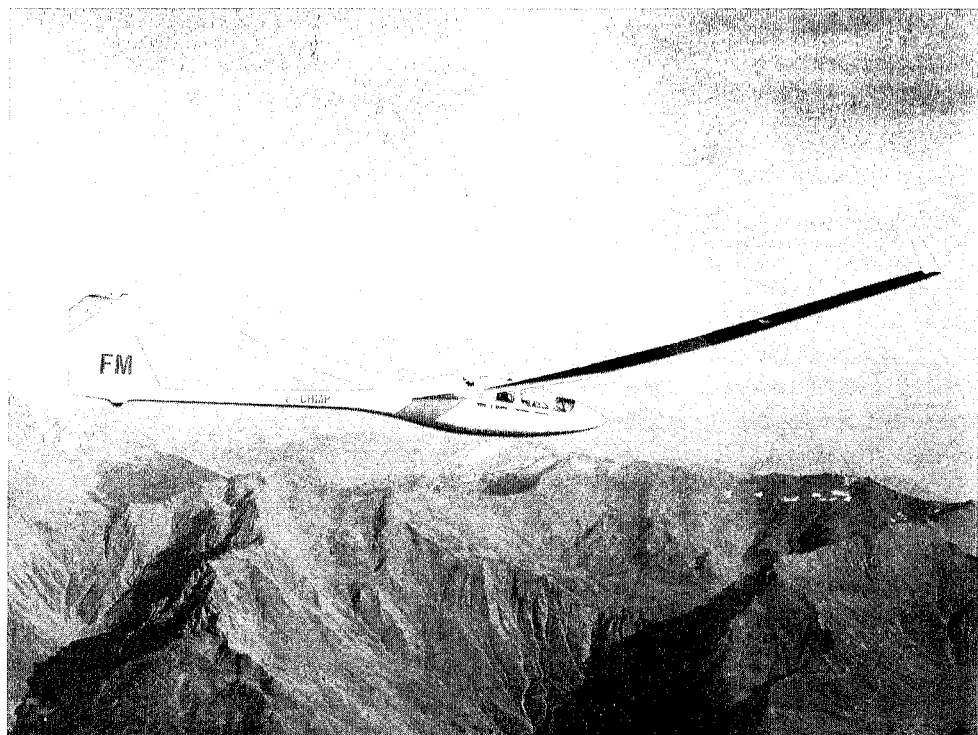
---

Via deze weg wil ik vooreerst Kris Van Dam bedanken voor zijn niet aflatende inzet omtrent de jaarlijkse fotowedstrijd van de Liga. We hopen uiteraard dat hij in de toekomst nog steeds een gaatje in zijn agenda zal blijven vinden en ons zal blijven bijstaan.

Ook dit jaar bestond de fotojury uit een bont allegaartje van zweefvliegers, alvast een garantie om tot een objectief oordeel te komen. Het aantal inzendingen was echter nogal aan de

lage kant, en dat is een beetje jammer. Ik heb immers opgevangen dat er bij zowat alle Vlaamse zweefvliegclubs voldoende interesse aanwezig is. Sommige piloten hebben thuis tal van mooie foto's in hun kast liggen. Alleen ontbreekt dikwijls nog de stap om de foto's ook in te zenden. Ik wil er nog eens de nadruk op leggen dat je echt geen beroepsfotograaf moet zijn om kans te maken.

En dan het verdict! De eerste prijs wordt weg-



*"Planer... j'aime!" ASH-25 van CFHN boven Modane. Foto Paul Janssens, 3de prijs fotowedstrijd 1997.*

gekaapt door Patrick Debacker (KFC). De statische compositie van een "Splatz" - dixit hemzelf - met weerspiegeling in een waterplas is goed gelukt. De belichting en de kleurcontrasten (misschien niet zo duidelijk te zien in het zwart-witte Ligablad!) zijn eveneens de moeite waard. Het geheel komt een beetje nostalgisch over.

Op de tweede plaats komt Jorn Hanssens (GAC) met een foto van een ASK 21, genomen vanop de top van de Mont Ventoux. De foto toont een mooie indeling tussen landschap, wolkendek en (eenzame) zwever. Ik vraag me af waar Jorn de moed vandaan heeft gehaald om de Mont Ventoux te beklimmen en te wacht

ten tot er (toevallig?) een zwever langskwam.

De derde prijs gaat tenslotte naar ons aller Paul Janssens (ACK). Zijn foto geeft een klassieke compositie weer van een Franse ASH 25 in de bergen (Modane, richting Briançon). Fototechnisch is dit wel een meesterwerkje, volgens de specialisten. Deze foto is vlijmscherp en lijkt bijna te zijn "weggeknipt" uit de zweefvliegkalender. Paul is dan ook een vaste klant aan het worden bij de laureaten.

Nog een dikke proficiat aan de winnaars. We zullen ook dit jaar ons best doen om alle inzendingen te showen tijdens het symposium. Tot dan.

Ivo Lens

---

# FAI-NIEUWS

---

De 90ste Algemene Vergadering van de FAI ging door in oktober te Rio de Janeiro. In zijn rapport belichtte de FAI-voorzitter Eilif Ness de doelstellingen van de organisatie tijdens de laatste jaren:

- modernisering van de werkmethoden;
- de rol van de FAI vastleggen bij de internationale luchtvaartorganismen;
- nieuwe inkomsten zoeken om de slagkracht van de FAI te vergroten inzake belangenbehartiging voor haar leden.

Qua modernisering ging de FAI op Internet, en stelt zo een enorme massa aan informatie en documentatie ter beschikking van alle geïnteresseerden. E-mail vereenvoudigt en versnelt tevens de communicatie tussen de meesten van de ca. duizend experts van de diverse commissies. Meer dan 3 000 contacten worden elke dag op de FAI-sites vastgesteld. Volgend jaar komt ook het FAI-tijdschrift Air Sports International op het Net.

Om de FAI beter te betrekken bij de regelgeving hadden we in 1995 een historisch overleg met de ICAO en werkten we nauw samen met de JAA, vooral wat betreft de nieuwe definitie van de vergunningen. Op het sportvlak slaagden we er dit jaar in, als volwaardig lid van de General Association of International Sports Federations en van de International World Games Organization, parachutisme te doen aanvaarden bij de Wereld Spelen te Lathi (Finland).

De FAI gaat zich nu ook inzetten op het gebied van de gesimuleerde vlucht: miljoenen mensen zijn hier actief en de FAI ziet daar een mogelijkheid om haar publiek uit te breiden.

De FAI werkt ook aan de betere bekendheid en aantrekkingskracht van de sportluchtvaart. Hier

moeten we ons vooral toeleggen op de verbetering van het televisueel profiel van onze sporten: indien buitenstaanders onze competities saai vinden, is dat onze schuld: elke sportcommissie moet dus stappen ondernemen om de saaie aspecten te vervangen door iets dat de moeite loont voor de kijker.

Leden die klagen over de lage return van hun FAI-bijdrage moeten beseffen dat sponsoring in verhouding staat tot de mediawaarde van een sport, en dat de verbetering van deze mediawaarde een centrale taak is voor de FAI via haar Sportcommissies. De Wereld Spelen in Lathi en de Wereld Luchtvaartspelen in Turkije waren hier mijlpalen: wij hadden nog meer media-aandacht gewenst, maar het was toch reeds een grote stap voorwaarts.

## DE WERELD LUCHTVAARTSPELEN

Deze eerste editie werd een groot succes, met meer dan 3 000 deelnemers en 17 competities in vrijwel alle disciplines. Niet alles was perfect, maar de eerste stap is gezet: de Wereld Luchtvaartspelen bestaan! Vier kandidaten deden een voorstel voor de tweede uitgave. De winnaar zal wel moeten voldoen aan verscherpte voorwaarden om bepaalde tekortkomingen van de eerste editie weg te werken.

## DE WERELD SPELEN TE LATHI

Dit zijn de "Niet-Olympische Spelen". In 1995 slaagden we erin Valschersmspringen als een van de 20 sporten te doen aanvaarden. Belangrijke televisuele middelen werden ingezet, en de FAI zond zelfs een eigen TV-signaal uit. 150 000 USD werden vrijgemaakt voor de nodige uitrusting. De volgende spelen zijn ge-

---

pland voor 2001 in Akita (Japan). Wij hopen dan ook zweefscherm en/of zeilvliegen te kunnen demonstreren.

### **DE FAI WORLD CUP OF AVIATION**

Dit is een kunstvluchtwedstrijd op hoog niveau. In 1996 waren er twee competities, nl. in China en Japan. 1997 was minder goed, met slechts één demonstratie in Japan. Voor 1998 zijn er drie shows gepland: Zwitserland, China en Japan. Het is teleurstellend te moeten vaststellen dat deze World Cup slechts gedreven wordt door een privé-organisatie onder FAI-contract, en dat de Nationale Aëroclubs passie toe kijken. Deze activiteit moet een bron van inkomsten worden voor FAI, en dat kan slechts met de medewerking van alle leden.

### **DE WORLD HANG GLIDING SERIES**

Deze wedstrijdreeks omvat nieuwe zeilvliegdisciplines, o.a. snelheidsvluchten. In 1997 waren er competities in Korea, Griekenland, Frankrijk en de Verenigde Staten. De televisie-interesse groeit, maar het project zit nog in de ontwikkelingsfase en is nog geen commercieel succes.

### **FINANCIËN**

Vele leden wensen een blokkering of zelfs een vermindering van hun FAI-bijdrage, en dit terwijl de meeste luchtporten in een groeifase zijn en de deelname aan de Wereldkampioenschappen steeds hoger ligt. Maar de pogingen van de FAI om nieuwe inkomsten te vinden, dienen ingezet in de modernisering en verbetering van haar slagkracht, niet om wankelende lokale organisaties te steunen. Zij moeten zelf hun situatie rechtzetten, anders komt de FAI zelf in gevaar.

### **INTERNATIONALE SAMENWERKING**

De FAI werkt nauw samen met de International Civil Aviation Organization, met Europe Airsports i.v.m. de JAR's, met de International Aircraft Owners and Pilots Association, de Conseil International de Sport Militaire, de Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile en de Confederación Latinoamericana de Paracaidismo.

### **ZAKELIJKE OMGEVING**

De FAI is eindelijk op weg om de buitenwereld te herontdekken. Indien we in de toekomst onze objectieven willen bereiken, moeten we onze werkmethode aanpassen. Het secretariaat dient uitgebreid om het hoofd te bieden aan een stijgende arbeidslast. Zodra er extra inkomsten (buiten lidmaatschapsbijdragen) beschikbaar zijn, zullen ze hier aangewend worden om onze positie te verstevigen.

Het statuut en de inplanting van de FAI zijn reeds een hele poos aan de orde: wettelijk gesproken is de FAI sedert haar ontstaan in 1905 een Franse vereniging, geen internationale. En onlangs kwam ook de onduidelijkheid ter sprake over het behoud van de huidige lokalen, die ter beschikking gesteld zijn door het Franse Ministerie voor Transport. De FAI zoekt dus een geschikt operationeel platform en betere werkomstandigheden voor het personeel.

Tot zover het verslag van Eilif Ness

### **WINNAARS VAN DE FAI-ONDERSCHIEDINGEN VOOR ZWEEFVLIEGEN 1996**

De International Gliding Commission van de FAI heeft besloten dit jaar geen laureaat te kiezen voor de Lilienthal-medaille.

De Pelagia Majewska-medaille 1996 werd toe-

---

gekend aan Bertha Ryan (Verenigde Staten), motorpilote sedert 1945 en zweefvliegster sedert 1950. Ze heeft een Masters Degree in aërodynamica van de MIT, was jarenlang actief als vrijwilligster voor de SSA, schreef geregeld artikels in Soaring, beheerde 18 jaar lang de

homologatie van Nationale- en wereldrecords voor de SSA, lanceerde met de nieuwsbrief Hangar Flying een beweging die leidde tot het ontstaan van de Women Soaring Pilots' Association. Ze ontving reeds meerdere hoge onderscheidingen van de SSA.

---

## IGC-NIEUWS

---

Er werden opnieuw enkele wijzigingen aangebracht aan de Sportcode Sectie 3. De meeste zijn vrij onbelangrijk:

- "departure point" wordt overal vervangen door "start point";
- bij de "free out-and-return flight" dient het in vlucht gekozen keerpunt geen deel meer uit te maken van een vooraf bepaalde lijst;
- "point of release from tow" wordt "point of free flight" om ook zelfstartende motorzwevers te includeren;
- er wordt verwezen naar de twee soorten goedgekeurde GNSS flight recorders;
- de controle van flight recorders wordt zo eenvoudig en uniform mogelijk gemaakt;
- de annex B over flight recorders wordt gesplitst: de technische vereisten voor FR verdwijnen uit de annex B en worden als afzonderlijk document voor constructeurs van FR gepubliceerd.

Veruit de ingrijpendste veranderingen treden in bij de zweefvliegrecords:

- de Tweezitter- en Motorzweverrecords vervallen en worden bij de Algemene categorie geïntegreerd;
- de Damesrecords blijven wel behouden naast de Algemene;

- er worden 4 subcategorieën geschapen: Open, 15 meter, Wereldklasse, Ultralicht; voorlopig is enkel de Algemene categorie ingevuld, door overname van de beste prestaties uit de vroegere Eenzitter, Tweezitter en Motorzwevercategorieën. Voor hoogtevluchten geldt enkel een Open record;
- "Free distance" noemt nu "Three turnpoint distance";
- er komen snelheidsrecords voor heen-entertug op 500 km en veelvoud daarvan.

Gezien deze veranderingen moest ook het hoofdstuk over motorzwevers ingrijpend gewijzigd worden:

- de technische definitie van motorzwevers wordt weggelaten;
- de bepalingen voor recordvluchten vervallen;
- de procedures voor gebruik van flight recorders, verzegelen of onbruikbaar maken van de motor worden vereenvoudigd.

De volledige lijst van amendementen (AL5) geldig vanaf 1 oktober 1997 zal aan alle Sportcommissarissen worden overhandigd.

---

# BLOSONIEUWS

---

## *Dag van de Sportclub*

### **1 426 CLUBS WERKTEN MEE AAN DE 4DE EDITIE VAN DE "DAG VAN DE SPORTCLUB"**

Hoewel de Bloso-jeugdsportcampagne eind vorig jaar, na 4 jaar, officieel afgesloten werd, worden bepaalde evenementen, die tijdens deze campagne ontstaan zijn, toch verder gezet. Eén van de succesvolle initiatieven, de organisatie van de "Dag van de Sportclub", sluit perfect aan bij de objectieven die tijdens de jeugdsportcampagne werden geformuleerd nl., enerzijds meer jongeren ertoe aanzetten opnieuw of meer aan sport te doen, en anderzijds meer continuïteit en regelmaat van sportbeoefening nastreven. Met de organisatie van de 4de editie van de "Dag van de Sportclub" wenst het Bloso enerzijds de jongeren de weg te tonen naar de sportclubs en anderzijds een mentaliteitsverandering van de sportclubs ten aanzien van minder talentvolle jongeren te weeg te brengen.

### **MEER DAN 105 000 DEELNEMERS!**

Tijdens de editie 1997 die het Bloso opnieuw met Radio 2 heeft georganiseerd, namen zo'n 1 426 clubs deel, dit is een stijging met 107 sportclubs (+8%) t.o.v. 1996. op basis van de antwoorden van meer dan 80% van de deelnemende clubs kunnen we stellen dat ongeveer 105 000 jongeren deelnamen aan de georganiseerde activiteiten. Het werkelijk aantal deelnemende clubs en dus het deelnemersaantal ligt waarschijnlijk hoger, want clubs die geen aanspraak kunnen maken op subsidiëring schrijven zich niet altijd in en bovendien ver-

gaten sommige gemeenten de bij hen ingeschreven clubs door te geven... Net zoals de voorbije twee jaar bleken de deelnemende sportclubs aangesloten te zijn bij niet minder dan 76 erkende Vlaamse Sportfederaties, m.a.w. 85% van de erkende Vlaamse Sportfederaties verleenden via de deelname van hun clubs hun medewerking aan dit Bloso initiatief.

### **MEDEWERKING VAN DE GEMEENTELIJKE SPORTDIENSTEN PRIMORDIAAL!!**

Uit een beperkte steekproef blijkt dat het gemiddelde aantal deelnemers per club, in die gemeentes die de "Dag van de Sportclub" effectief hebben gecoördineerd, hoger ligt dan in de gemeenten waar de sportdienst niet actief meewerkt, met name 87 t.o.v. 68 deelnemers. Voorts blijkt dat, uit die gemeenten die expliciet meedeelden dat zij niet wensten mee te werken aan de organisatie van de "Dag van de Sportclub", slechts 1 club aan de actie deelnam.

Door de 5 provinciale inspectiediensten van het Bloso werd gedurende het volledige week-end, op het terrein, een evaluatie gemaakt van de plaatselijke organisaties. Uit de bevindingen van de inspecteurs en consultants kunnen volgende conclusies worden getrokken:

- Daar waar de gemeenten qua coördinatie een ernstige inspanning doen, is het succes van de actie verzekerd. Hierbij valt op dat het samenbrengen van alle clubs op 1 centrale plaats voor het gebeuren de beste formule is. Er zou een evenwichtige benadering moeten gezocht worden tussen gemeentelijke sportinstuif enerzijds en een duidelijke profilering van de clubs anderzijds.

---

- Het huidige subsidiereglement stelt veel clubs teleur, vooral bij die clubs aangesloten bij een niet erkende federatie.

- De gemeentelijke sportdiensten moeten meer bij de eigenlijke organisatie, vooral qua inschrijvingen, betrokken worden, ook dient een manier gezocht te worden om de sportdiensten financieel voor hun inspanningen te belonen.

- De Dag van de Sportclub moet opengetrokken worden naar iedereen, niet alleen de jeugd.

- Er wordt gevraagd om ook promotiemateriaal aan te maken om de actieplaats kenbaar te maken, zoals bijvoorbeeld spandoeken.

Jan Mahy

(ingekort overgenomen uit Sport, tweemaandelijks tijdschrift van Bloso)

---

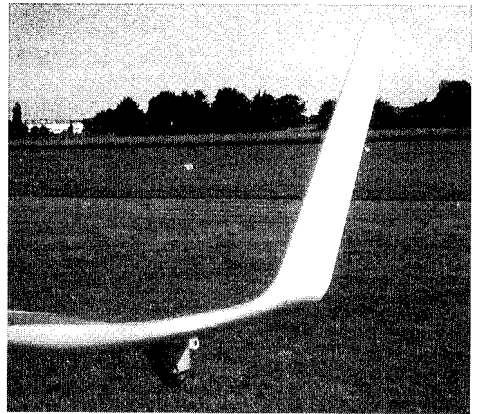
## ZWEEFVLIEGTUIGVARYA

---

Een verzameling van diverse berichten over oude, nieuwe en merkwaardige zweefvliegtuigen en motorzwevers. Er is nauwelijks iets te melden over nieuwe typenontwikkelingen bij de Duitse fabrieken. Daar worden momenteel de lopende orders afgewerkt en men doet nog steeds weinig aan "PR". Anders echter bij DG Flugzeugbau. Daar treedt men als eerste vliegtuigbouwer naar buiten met een eigen maandelijks nieuwsblad "DG-aktuell". Zes pagina's interessante informatie! Ook te lezen op Internet. (<http://www.DG-Flugzeugbau.de>). In het DG-augustusnummer de mening van Karel Termaat(GeZC) over enkele vliegtuigtypen, zoals de DG-800S. Die informatie vond men op Internet onder "rec.aviation.soaring". En zo schrijft ook dit soort nieuwsvoorziening, op een nieuwe en ruimere wijze de komende eeuw in.

### VLEUGELTIPPEN DG-800

Bij de ontwikkeling van de DG-800 is voor dit type de spanwijdte op 18 meter vastgesteld. Zoals meer gebruikelijk komt dan de vraag of opsteekvleugeltippen wenselijk zijn om een stukje prestatie toe te voegen. Ook bij de DG-800 gebeurde dat. Er werden "miniwing-



*Detail winglets DG 800 MB (bedrijfsfoto)*

lets" ontworpen die voldeden en daarna werden 30 cm hoge tippen uitgevonden, die echter geen wezenlijke verbeteringen opleverden. In samenwerking met de TU Delft werd het probleem bekeken en werden nieuw gevormde tippen gemaakt die 50 cm hoog waren. Hiermee kon de prestatie worden verhoogd. Bij vergelijkingsvluchten bleek de verbetering bij het langzaamvliegen zelfs 5% te zijn en kon het glijgetal met  $1^{1/2}$  punt worden verhoogd. Ook bij snelheidsvluchten was de verbetering opvallend. Vanwege deze goede resultaten werd be-

---

sloten om deze nieuwe winglets als optie aan te bieden, ook voor de DG-800. De levering vindt plaats vanaf het late najaar van 1997. Tussentijds werden ook de wingletproeven voor de motorzweerversies DG-800A/LA en de DG-800B afgesloten. De proefvluchten met de DG-800S volgen nog.

### **OLDTIMER GRUNAU BABY**

Voor de liefhebbers van historische zwevers een goed bericht. In Eindhoven vloog men vóór en na de oorlog met een in Nederland, bij de vliegtuigfabriek Bauling in Deventer, gebouwde kleploze Grunau Baby IIa. Dit toestel uit 1935, de PH-58, heeft vele jaren in een werkplaats gelegen bij de EACz. Een paar specialisten gaan deze PH-58, die de naam "Snijer" draagt (Brabants voor "Libel"), weer vliegbaar maken. De hoofdliggers waren bij inspectie nog redelijk goed. De Rijksluchtvaartdienst heeft geen bezwaren, mits er erkende technici aan werken.

### **LICHTE (MOTOR)ZWEEFVLIEGTUIGEN**

Waarom komen er Ultra-Lichte-Vliegtuigen (ULV) en Very-Light- Aeroplanes (VLA) op de markt? Worden de "grote" motorvliegtuigen voor recreatief vliegen te duur voor een bepaalde categorie gebruikers? De fabrikant richt zich naar de vraag en zo zijn er al heel wat lichte toestellen op de markt. Bijna in dezelfde trant als bij de sportvliegtuigen, ziet men dat ook in de zweefvliegsport. Naast de productie van prestatie-zweefvliegtuigen ontwikkelt zich ook een lijn op het gebied van lichte recreatie-zweefvliegtuigen en -motorzwevers. Goedkoper? Er blijft nog altijd een discussie bestaan of een tweedehands klasse-zweefvliegtuig met goede prestatiemogelijkheden de voorkeur heeft boven een (misschien) even dure (of

goedkopere) ultralichte zwever met minder mogelijkheden. Maar welke beslissing men neemt, uiteindelijk gaat het toch om betaalbaar plezier. Daarom wat informatie over enkele "lichte categorie" producten.

Banjo: In *Vliegermagazin* beschrijft Jochen Ewald de presentatie van een UL-zwever uit Tsjechië. Deze "Banjo" van de firma Profe is bedoeld voor de SBV, de "smallebeursvliegers"-markt in Midden- en Oost Europa, en gaat rond 10.000 DM kosten. Deze eenzitter heeft een met doek bespannen vleugel en een kunststof romp. Leeggewicht 103 kg, max vlieggewicht 200 kg, glijgetal 28, minimum dalen 0,68 m/s, snelheden van 50 tot 140 km/h.

### **SILENT-OP**

Reeds eerder is geschreven over deze "Silent", een kleine Italiaanse zwever met een glijgetal van meer dan 30. Het is een 12 meter kunststof toestel van 120 kg, dat zonodig met een gemotoriseerde zeilvlieger kan worden opgesleept. Een sleepje voor een ouderwetse prijs? Maar het kan ook met een eigen motor en dus werd de Silent uitgerust met een König SD570 4 cilindermotor van 28 pk. De duwschroefmotor is gemonteerd op een vaste standaard op de romp en heeft een opvouwbare, tweebladige propeller. Stijgsnelheid 4 m/s. Demontage duurt slechts 5 minuten en dan is het weer een gewone zwever. Het leeggewicht is 155 kg, dus een ULV. Te zien op het Luxemburgse vliegveld Useldange, bij Beneluxdealer Ed Dockendorf, tel. 00352-540421/fax -530007.

### **DESIE**

Nog een (motor)zwevend electro-object, dat de naam "Desie" kreeg. In Zuid-Duitsland is hiervoor opgericht een "Interessengemeinschaft

zur Förderung des manntragenden Elektro-Segelfluges, Silent Flight 2000". Een mondje vol voor een groep technici, die op basis van het oude "Farner-Colibri" eendmodel ontwerp uit 1975 (zie PLANEUR sept-okt'75), een bijzondere solar- motorzwever hebben ontworpen. Deze tweezitter met een geluidsarme duwschroef heeft een merkwaardige voorvleugelbesturing. De vormgeving doet in zweefvliegerskringen even vreemd aan als een "ligfiets" bij de wielrenners. De solar-batterijen hebben een energie van 13 500 VAh die dit toestel, met een spanwijdte van 20 meter en een vleugelbelasting van 32,5 kg/m<sup>2</sup>, een bereik geven van 200 km. Zonder krachtbron is het glijgetal berekend op ruim 42. Een geluidsvriendelijke, experimentele motorzwever die naar JAR22 voorschriften is ontworpen voor de volgende eeuw.

Ary Ceelen

### INFORMATIE EN BESPREKINGEN:

De bekende Duitse zweefvliegpublicist Georg Brütting is op 7 augustus 1997 overleden. Hij werd 84 jaar. Hij schreef voor de oorlog al boeken over de zweefvliegsport, maar meer bekend zijn zijn recentere boeken zoals "Die Geschichte des Segelfluges" en "Die berühmtesten Segelflugzeuge". Brütting heeft veel bijgedragen aan de hernieuwde start, na de oorlog, van de Duitse zweefvliegsport. Hij is president geweest van de Deutsche Aero Club en vice-president van de FAI.

De in het vorige LIGAbld besproken "Sailplane Directory 1997", een uitgave van de Soaring Society of America (SSA) als onderdeel van het zweefvliegtijdschrift "Soaring", is nu ook te verkrijgen als CD-ROM. Er staat in de Soaring Merchandise Catalog een prijs genoemd van

14,95 USD. De "Catalog" is aan te vragen via de in het LIGAbld nr. 71 genoemde kanalen.

### DIGITALE WINDMETER

In Amerika werd door een zweefvlieger een kleine, handige digitale anemometer ontwikkeld. Dit hoogwaardige instrument werd onder de naam "Kestrel 1000" op de Amerikaanse markt gebracht door de firma Nielsen Kelleman, USA. Het professionele apparaat (12 bij 4 cm), zit volgens de fabrikant zeer degelijk in elkaar. Het "windmolentje" van 25 mm doorsnede is op steentjes gelagerd. Het LCD-



Windmeter (bedrijfsfoto)

display kan met twee druktoetsen worden bediend en geeft de waarden, naar wens, in knopen of m/s, mijlen/h of km/h, voeten/min. Ook de Beaufortwaarde, maximum en gemiddelde windsnelheden kunnen worden afgelezen. De batterij heeft een levensduur van circa 400 uur. Er is een garantie van 1 jaar. De verkoop voor Europa van dit instrument heeft de Britse firma Richard P. Russell Ltd., 26 Bankhill Drive, Lymington (Hants) SO41 9FF, UK.

Tel./fax +44 1590679755.

E-mail: 101656.2376@compuserve.com, waar een prospectus kan worden aangevraagd.

Ary Ceelen

---

# IN MEMORIAM

---

## EGON SCHEIBE

De bekende constructeur is kort voor zijn 89ste verjaardag gestorven.

Voor WOII werkte hij als student en lid van de Akaflieg München mee aan de bouw van de Mü-10 Milan tweezitter en de MÜ-13 éénzitter. Van dit laatste toestel leidde hij na de oorlog de tweezitter MÜ-13E af, de eerste Bergfalke. Naast de Bergfalke-reeks was hij ook de vader van de Spatzenfamilie en van de Zugvogelserie (zie de rubriek "Bekendste Zweefvliegtuigen" elders in dit blad).

Maar Scheibe Flugzeugbau kende zijn grootste successen met de motorzwevers Motorspatz en vooral Motorfalke SF-25 en Tandemfalke SF-28. De Motorfalke, regelmatig gemoderniseerd, is sedert midden jaren zestig ononderbroken in productie.

Tot voor kort hield Egon Scheibe nog zelf het roer van zijn bedrijf in handen en was ook op vlieggebied actief.

## ERNÖ RUBIK

Voor de meeste zweefvliegers is Rubik de naam van de uitvinder van de "Rubik's Cube". Oldtimer-fanaten weten echter beter: Ernő Rubik (de vader van de andere) was voor en na WOII de bekendste Hongaarse ontwerper van zweefvliegtuigen. Voor de oorlog ontwierp hij o.a. de Cimbora tweezitter, waarvan een nieuwbouw regelmatig te zien is op VGC-meetings. Na 1945 kwam de Futar éénzitter-reeks, evenals de Gobé scholingstweezitter (1963), die nog steeds in Hongarije in gebruik is.

Ernő Rubik werd 87 jaar. In mei j.l. werd een gedenksteen opgericht in het Huis voor Techno-

logie van Esztergom, waar Rubik's firma gevestigd was.

## WOLFGANG SPÄTE

Wolfgang Späte begon met zweefvliegen in de jaren twintig, op 15-jarige leeftijd. In 1931 behaalde hij zijn C-brevet tijdens een stage in Grunau met Pit Van Husen als instructeur. In 1933, in volle economische crisis, kocht hij de bouwplannen voor Heini Dittmar's Condor en slaagde erin, met de hulp van zes werklozen aan wie hij eten en onderdak verschafte, zijn Condor klaar te stomen voor de Wasserkuppewedstrijd 1934. Met de geldprijzen die hij won kon hij dan zijn "werknemers" vergoeden.

In 1938 vloog hij op de Wasserkuppe met de bloedmooie maar loodzware Reiher I. Gelukkig voor hem was het knalweer, en zijn hoge vleugelbelasting kwam hem ten goede: als eerste gebruikte hij een sollfahrt-tabel, en het snelvliegen tussen de stijwinden bracht hem de overwinning. In die tijd werd snelvliegen als absurd beschouwd! Later zou McCready de snelvliegtheorie verfijnen en de naar hem genoemde snelheidsring ontwerpen, maar aan Späte komt de eer toe van de oorspronkelijke aanwending.

Tijdens WOII was Späte jachtvlieger en bevelhebber van JG 400, het eerste en enige smaldeel uitgerust met de raketjager Messerschmitt ME 163B Komet. Na de oorlog was hij nog elf jaar in de Bundeswehr, daarna testte hij voor Rhein Flugzeugbau de zweefboot X 113A, ontworpen voor de vlucht in "grondeffect boven het water". Hij bleef een graag geziene gast op vele VGC-meetings.

# ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

## EDGLEY

De Edgley EA9 "Optimist", een Engelse kitzwever, gaat deze winter in productie. Een snelbouwkits zou 16 500 GBP kosten. Met het prototype won Derek Pigott in de Clubklasse op de regionale kampioenschappen te Lasham. Hij vloog o.a. een 300 km-driehoek in minder dan 4 uur.

## LET

De oude "Blanik" met Fowlerkleppen is weer verkrijgbaar als L-13A met versterkte vleugelstructuur en een levensduur van 9000 uur. Er is ook een L-13AC prototype klaar, een versie voor acro-opleiding en competitie, met een verkorte 14,10 m L-23-vleugel die via opsteektippen tot standaard spanwijdte kan worden gebracht. Alle "Blaniks" zijn nu uitgerust met een vast staartwiel i.p.v. het vrij kwetsbare zwenkbare type.

## PZL

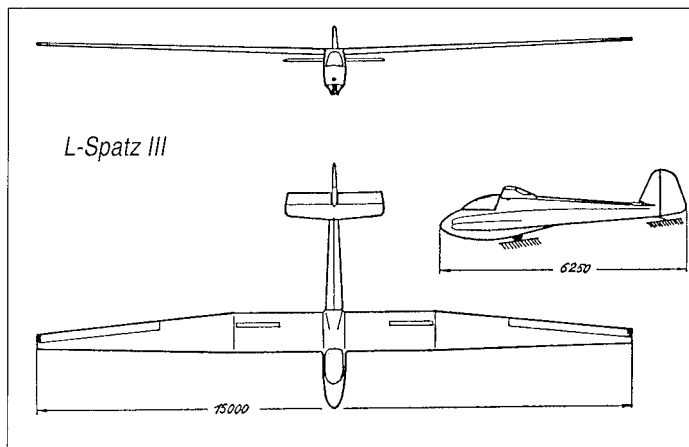
De PW-6, tweezitversie van de PW-5 wereldklasse zwever, wordt een toestel met 16 m spanwijdte en 15,25 m<sup>2</sup> vleugeloppervlak. Leeggewicht 300 kg, max. vlieggewicht 520 kg, minimum dalen 0,75 m/s bij 80 km/h, beste glijhoek 1:34 bij 95 km/h (berekend). Er zijn drie versies voorzien: scholing, kunstvlucht en motorzwever met een 31,5 pk Solo motor op vaste mast.

## SCHEIBE

De SF 25C Rotax versie van de bekende Falke is nu ook toegelaten met twee verschillende types van constant-speed propeller: een hydraulisch en een elektrisch verstelbare. Met deze nieuwe schroeven beantwoordt de SF 25C aan de vereisten voor het slepen van zweefvliegtuigen.

## URBAN

Deze Tsjechische firma produceert een ulv-motorzwever, de "Lambada", een side-by-side tweezitter met 13 m spanwijdte, 12,7 m<sup>2</sup> vleugeloppervlak, flapperons en klassieke remkleppen op de bovenzijde van de vleugel, vast driewiel-onderstel. De motor is een 39 pk Rotax 447 tweetakter of een 50 pk BMW 800. Bij een max. vlieggewicht van 450 kg bedraagt de vleugelbelasting 37 kg/m<sup>2</sup>, het minimum dalen 1,1 m/s en de beste glijhoek 1:24.



---

## DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGEN IN VLAANDEREN (DEEL 19)

---

Onze lange reeks over de in Vlaanderen voorkomende zweefvliegtuigen kunnen we voortzetten met een aantal toestellen die niet bepaald tot de "bekendste" moeten worden gerekend. Maar aangezien ze in de Belgische luchtvaartuigregisters voorkomen, verdienen ze wel een plaats in onze besprekingen. De geïnteresseerde lezer zal het ons wel vergeven indien hierbij van de chronologische volgorde van hun ontstaan wordt afgeweken, want het kan gebeuren dat voortaan nog enkele "oldtimers" aan bod komen, tot plezier van wie ze nog kent, gekend heeft, of er nooit over heeft gehoord.

Laat ons met een paar "oude kisten" beginnen: de Spatz en de Zugvogel/SF27.

### SPATZ

De Duitse "mus" kwam in 1952 uit zijn ei bij Scheibe in Dachau. Het is een schouderdekker met een tweedelige, vrijdragende vleugel met een dooslijger. Het middelste deel van de vleugel, waarin de remkleppen zijn opgenomen, is gewoon rechthoekig van vorm. De romp was al bij de eerste Spatz (in totaal liep de ontwikkelingsserie tot de L-Spatz III, waarbij de "L" staat voor "Leistungssegler" ofte prestatiezwever!) een met doek bespannen staalbuisconstructie, vooraan rechthoekig van doorsnede en vanaf de vluchtboord overgaand in een driehoekige vorm. De ruime cockpit wordt afgesloten met een naar achteren klappende kap. De lange rolroeren zijn volledig met triplex beplankt. Het gedempte hoogteroer is voorzien van een snelmontagesysteem. De spanwijdte van de eerste types, ook van de meest gebouwde Spatz 55, bedroeg 13,20 m.

In 1954 werd een versterkte vleugel ontworpen voor het type dat als Spatz B de wereld inging, terwijl de eerste L-Spatz een spanwijdte van 15 m kreeg (de "L" was direct verdiend in die tijd!). Op bestelling waren een geblazen cockpitkap en een afgeronde neus verkrijgbaar, alsook een vast wiel achter de essenhouten schaats - voordien was er alleen een transportset met 2 wielen bevestigbaar achteraan die schaats. De besturing gebeurt via stangen en het richtingsroer wordt met twee kabels bewogen.

In 1964 werden nieuwe aërodynamische ontwikkelingen toegepast: vormlatten gaven de nog steeds van staalbuis vervaardigde romp een rondere vorm, de romp zelf werd lager en de rompneus werd nu standaard van een afgeronde polyesterbekleding voorzien. De kap is van geblazen plexi. De vleugeluiteinden krijgen nu wrong, zodat het afscheuren minder riskant is geworden. De remkleppen, het hoogte- en het richtingsroer werden vergroot, om de landing en de besturing in het algemeen beter te doseren. Er werden in totaal ongeveer 500 L-Spatz 55 gebouwd, afgezien van de 150 stuks die in Frankrijk in licentie werden vervaardigd. In mei 1957 vloog Baptist Hofmann bij de eerste vlucht van een in de eigen club gebouwde L-Spatz 55 een Duits afstandsrecord, van Burg Feuerstein naar Cosne-sur-Loire: 661 km!

Technische gegevens	Spatz	L-Spatz 55	L-Spatz III
Spanwijdte	13,20 m	15 m	15 m
Vleugeloppervlakte	10,90 m <sup>2</sup>	11,70 m <sup>2</sup>	11,70 m <sup>2</sup>
Slankheid	16	19	19
Romplengte	6,19 m	6,25 m	6,25 m
Leeggewicht	110 kg	160 kg	165 kg
Vlieggewicht	200 kg	265 kg	275 kg
Vleugelbelasting (kg/m <sup>2</sup> )	20,20	22,70	23,20
Minimumsnelheid	50 km/h	55 km/h	55 km/h

Maximumsnelheid	175 km/h	175 km/h	180 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,67 m/s	0,64 m/s	0,67 m/s
Glijgetal	25	29	28

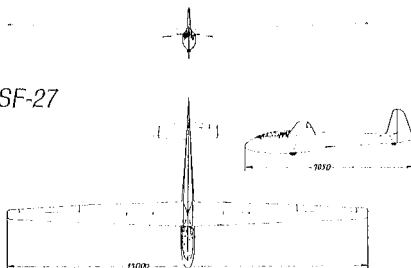
## DE ZUGVOGEL/SF27

In het begin van de jaren vijftig begon dankzij de laminaire profielen een nieuwe periode in de zweefvliegtuigbouw, waarbij een enorme verbetering van de prestaties gerealiseerd werd. Ook Egon Scheibe bouwde in 1954, in samenwerking met Rudolf Kaiser, een toestel met een laminair profiel, de Zugvogel I (trekvogel), die al in 1955, gepiloteerd door Hanna Reitsch, op de Duitse kampioenschappen de eerste plaats haalde. In 1956 deden kleine veranderingen de Zugvogel II ontstaan. Beide uitvoeringen hadden een spanwijdte van 16 m, terwijl de Zugvogel III uit 1957 op grond van de gegevens voor de nieuw ingevoerde "open klasse" een vleugel van 17 m meekreeg. Na de wereldkampioenschappen in Keulen kwamen de rompen met geringe doorsnede volop "in de mode". Ook Scheibe deed daaraan mee, met de Zugvogel IIIB, die het meest gebouwde type werd (45 stuks).

Een 15-metertoestel werd in 1958 gelanceerd: de Zugvogel IV, waarvan er 20 werden geleverd. De houten vleugel met een laminair profiel heeft een maximale belastingsfactor van 8g bij 125 kg belading. De romp is een staalbuisgeraamte met in het kritieke stromingsgebied vooraan een ronde houten schaalbekleding, zonder schaats maar met een vast wiel dat zeer weinig uit te romp steekt, en achteraan een doekbespanning. De kap is van geblazen plexiglas. De Zugvogel IV heeft een vleugel die tot 50% van de koorde volledig met triplex beplankt is.

De SF-27 ontstond als 15-metertoestel in 1964. Het is een verdere ontwikkeling van de Zug-

SF-27



vogel III B en heeft een Wortmannprofiel. De doosligger komt op 50 % van de koorde en de ribben liggen op slechts 10 cm van elkaar. De rolroeren zijn volledig met triplex beplankt en de grote Schempp-Hirthremkleppen zijn bijzonder efficiënt. De staalbuisromp is afgedekt met een lange kap, heeft een wiel vóór het zwaartepunt en ook een staartwiel. Één van de comfortelementen is het verstelbare voetenstuur. De haak bevindt zich net vóór het wiel. De piloot heeft een halfliggende houding en geniet een goed uitzicht dankzij de ver uiteenlopende plexiglaskap. Achter zijn rug is een bagageruimte voorzien. Het hoogteroer is een pendelroer met een Flettner-trim en wordt van opzij aangeschoven (cf. Ka6). Er werden in totaal 120 exemplaren gebouwd en de reeks liep in 1972 ten einde.

Technische gegevens	Zugv.	Zugv.	Zugv.	SF27
	I/II	III/IIIB	IV	
Spanwijdte	16 m	17 m	15 m	15 m
Vleugeloppervlakte	14 m <sup>2</sup>	14,50 m <sup>2</sup>	13,40 m <sup>2</sup>	12 m <sup>2</sup>
Slankheid	18,30	20	16,80	18,70
Romplengte	7,40 m	7,30 m	7,10 m	7,05 m
Leeggewicht	220 kg	250 kg	220 kg	215 kg
Vlieggewicht	345 kg	365 kg	335 kg	330 kg
Vleugelbelasting (kg/m <sup>2</sup> )	24,70	25,20	25	27,50
Minimumsnelheid	57 km/h	58 km/h	57 km/h	55 km/h
Maximumsnelheid	200 km/h	200 km/h	200 km/h	200 km/h
Minimumdaalsnelheid bij 65 km/h	0,585 m/s	0,65 m/s	0,65 m/s	0,65 m/s
Glijgetal	34	35	31	34

Peter Mullaert

---

# HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

---

Er bestaat weinig technische literatuur over kunstvliegen in het algemeen en kunstzweefvliegen in het bijzonder. Waarschijnlijk is er de vrees dat te veel vliegers het eens op hun een-tje zouden proberen, met catastrofale gevolgen. Ook Les HORVATH, één van de bekendste Amerikaanse kunstzweefvliegers en kunstzweefvluchtinstructeurs, waarschuwt in de inleiding op *Sailplane Aerobatics* (3de uitgave 1992, 84 blzn., talrijke schema's) tegen elke poging om zonder degelijke instructie met kunstvlucht te experimenteren. En hij geeft ook een aantal redenen op, waarom kunstvlucht met een zweefvliegtuig bijzondere problemen schept.

Zo is er de gunstige glijhoek, die snelle acceleraties veroorzaakt en zo de veiligheidsmarge t.o.v. de Vne beperkt; het gebrek aan referentiepunten in de mooie cockpitkap, waardoor men moeilijk de attitude van het toestel kan evalueren; de tipverdraaiing (wash-out) van de vleugeltippen, die in rugvlucht averechts werkt en de belasting op de tippen vergroot...

Het boek is ingedeeld in twee hoofdstukken: basisfiguren en figuren voor gevorderden. Daarnaast zijn er appendices over opstellen

van een kunstvluchtprogramma, reglementering, fysieke conditie, enz. Horvath geeft ook een reeks aanraders... en één absolute afrader: "Don't show off!"

Dit werk kan men, zoals veel andere zweefvliegboeken, bestellen via de Soaring Society of America, Merchandise Department, P.O. Box E, Hobbs, NM 88241-7504.

Tel. 00 1 505 392 1177, fax 00 1 505 392 8154, e-mail 74521.116@compuserve.com. Prijs: 25 USD + portokosten.

Er is een nieuw luchtvaarttijdschrift op de markt: *Volez! l'aéropatique* verschijnt maandelijks en kost 180 BEF. Vanaf het nummer 6 van november 1997 bevat het tweemaandelijks een supplement zweefvliegen. Inhoud van de eerste aflevering: de UL-motorzwever Lambada, slepen met een ULV, persoverzicht, 8 redenen om te vliegen met een motorzwever, vergelijkende test zonnebrillen, vliegen te Kirchheim/Teck, 3 raadgevingen voor het overlandvliegen.

Een abonnement op *Volez!* kost 199 FRF. Contactadres: *Volez!* Service abonnement, 27 rue Charles VII, F-94130 Nogent-sur-Marne, Frankrijk.

---

## OVERLANDVLIEGEN VOOR IEDEREEN (VERVOLG)

---

### F. INVLOED VAN DE WIND

Een zweefvliegtuig beweegt in de omringende luchtmassa die zelf ten opzichte van het aardoppervlak beweegt. Je kan een zwever vergelijken met een vlieg die in een rijdende auto vliegt: de snelheid van die auto beïnvloedt het vliegen

van het insect niet. Indien een zweefvliegtuig oversteekt zodat het de maximale reissnelheid lucht heeft, dan heeft het ook de maximale reissnelheid grond langs de gevolgde route. De wind heeft bijgevolg geen invloed op de ringinstelling bij het oversteken naar een volgende thermiek

---

die met de wind meebeweegt. Enkel de thermieksterkte bepaalt de ringinstelling.

## **G. DE STIJSNELHEID**

Om optimaal over te steken, moet je de kwaliteit van de volgende stijgwind exact kunnen schatten en daarop de ring instellen. Enkel bij teamvliegen, waarbij de voorliggers de betere thermieken aanwijzen en de juiste stijgsnelheden per radio aangeven, is optimaal vliegen mogelijk. Uit voorgaande kan je opmaken dat een vergissing van 50 % bij het instellen in vergelijking tot de werkelijke stijgsnelheid je reïssnelheid slechts met enkele procenten vermindert. Je mag bijgevolg het belang van de exacte ringinstelling niet overdrijven. Uiterst belangrijk blijft het kiezen van de sterkste thermieken (en dus het overslaan van de zwakkere thermieken)!

## **H. CENTREREN EN VERLATEN VAN DE THERMIEK**

Bij elke thermiekel die je invliegt, heb je een zekere tijd nodig om juist te centreren: de centreertijd. Het is dus belangrijk niet in elke sterke thermiekel te stoppen. De centreertijd heeft geen invloed op de optimale ringinstelling. Het is echter vanzelfsprekend dat men bij moeilijk te vinden en te centreren thermiek met een zuiniger ringinstelling hoger bij de thermiek aankomt, en daar minder centreer-tijdverlies heeft. Hoger is de thermiek reeds breder en regelmatig.

Indien je je ringinstelling wat lager neemt dan de optimale, verlies je minder hoogte en kan je meer thermiekbellen doorvliegen alvorens in te draaien. Je hebt dus meer kans om een goede thermiekel te vinden.

Bij het aanvliegen van een thermiekel behoud je je snelheid tot in de thermiekel; pas dan trek

je op en vervolgens begin je te bochten. Als je vindt dat het stijgen te zwak is, kan je onmiddellijk doorvliegen. Verminder wel even je snelheid bij het doorvliegen van de thermiekel om maximaal te profiteren van het stijgen. In veel gevallen geven thermiekbellen het sterkste stijgen tussen bepaalde hoogtes. In dat geval kan het nemen van meer thermiekbellen interessanter zijn om in de optimale hoogteband te blijven. Te laag dalen indien de thermiek boven beter is of te hoog stijgen in verzwakkende thermiek vermindert de reïssnelheid.

Verlaat de thermiek indien de stijgsnelheid afneemt, tenminste als je boven een bepaalde minimale hoogte de volgende thermiekel kan bereiken en indien het verwachte stijgen in de volgende bel niet lager is. De grootste fout van beginnende overlandpiloten is te lang in een thermiekel blijven. Een thermiekel moet verlaten worden wanneer hij nog goed is maar niet goed is maar niet goed genoeg meer om je overlandsnelheid te maximaliseren.

Bij het verlaten van de thermiekel moet je de gekozen doorsteeksnelheid bereikt hebben, dit om geen extra hoogte te verliezen van de daalzone naast de thermiekel. Deze doorsteeksnelheid bereik je door ongeveer een halve draaicirkel over het verlaten van de thermiekel te versnellen. Hierbij kan je best door het centrum van de thermiekel gaan om het sterkere stijgen daar mee te nemen (weliswaar zonder andere piloten in de thermiekel in gevaar te brengen).

## **I. HET RONDEN VAN KEERPUNTEN**

Voor het rondenvan keerpunten bestaan geen specifieke richtlijnen tenzij er wind staat. De te volgen tactiek is afhankelijk van de windrichting.

---

---

Indien de wind naar je keerpunt toe waait (rugwind), is het interessant om je in een thermiekbel naar je keerpunt toe te laten drijven. Met andere woorden, klim voor het bereiken van je keerpunt zo hoog mogelijk in de thermiek en steek na het rondenvan je keerpunt door.

Indien de wind van je keerpunt weg staat (kopwind), steek je best door naar je keerpunt. Je probeert laag aan te komen bij je keerpunt en neemt een thermiekbel na het rondenvan je keerpunt.

## BESLUIT

Het volgen van een weg die langs de sterkste thermiekbellen loopt en het kiezen van de juiste thermiekbellen zijn de belangrijkste punten waarop je moet letten indien je je overland-snelheid wil verhogen.

Op de tweede plaats komt het kiezen van de juiste ringinstelling. Samenvattend geldt de volgende regel :

### *Je verwacht sterkere thermiek:*

Stijg slechts zo hoog, dat je met de huidige (bruto-)stijgsnelheid als ringinstelling, de volgende, sterkere thermiek op veilige hoogte invliegt.

### *Je verwacht zwakkere thermiek:*

Stijg zo hoog mogelijk. Neem de volgende, verwachte stijgsnelheid als ringinstelling indien je daarmee de thermiek op een veilige hoogte invliegt, anders stel je lager in.

Vergeet niet je goed voor te bereiden voor je overland vertrekt: meteo, kaarten, ophaalploeg, baro, fototoestel, eten, drinken, telefoonnummer thuisveld enz. Respecteer de radioprocedures en de verkeersgebieden.

Veel plezier bij het overlandvliegen!

Luc Lammerant

(Overgenomen uit Luac Info)

P.S. Dit artikel kwam tot stand op basis van artikels en notities van Richard Vandeplass.

---

## CLUBNIEUWS

---



V.l.n.r.: Albert Schmelzer sen. (I), Bert Schmelzer jun. (III), Bert Schmelzer (II)

### DE DERDE GENERATIE SCHMELZER VLIET!

Albert Schmelzer (I), pionier van het zweefvliegveld Keiheuvel en nog steeds hoofd-structuur van LSV Viersen, heeft honderden het zweefvliegen geleerd. Met fierheid heeft ook zijn kleinzoon Bert (III) op 12.7.97 met 14 jaar(\*) zijn eerste solo kunnen doen. Enkele dagen later heeft hij (ook op Keiheuvel) zijn 5-urenvlucht op Ka 8 voltooid.

Bert Schmelzer (II)

(\*) N.v.d.r.: met een Duitse oefenvergunning is dit mogelijk!

---

## EXIT HET "EILANDJE"

Hugo Joly ontving als vertegenwoordiger van de vzw Zweefvliegclub Beernem de volgende brief, d.d. 7 november, vanwege het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Bovenschelde:

*Geachte,*

*Wegens het inrichten van een baggerspeciebehandelingsinrichting moet het eiland te Beernem volledig vrijgemaakt worden.*

*Wij zien ons dan ook genoodzaakt alle vergunningen op het terrein in te trekken.*

*Hierbij maak ik u het bijgevoegde intrekingsbesluit over.*

*De retributie is niet meer eisbaar vanaf 01.01.1998.*

*Hoogachtend,*

*Het celhoofd beheer en exploitatie*

*ir. Jan Balduck*

*directeur-ingenieur*

Bijgevoegd was het besluit (met briefhoofd van de "Vales Gemeenschap" - sic!) waardoor het besluit 51.951 d.d. 27 februari 1997 aangaande de gebruiksvergunning van het terrein op het "Eilandje" ambtshalve wordt ingetrokken.

Dit betekent voor de Z.V.B. een zware klap. Ondanks de recente lengtebeperking van hun lierveld (600 m), ook al omwille van baggerwerken, waren ze er dit jaar nochtans in geslaagd een aantal leden tot solo op te leiden, terwijl anderen hun afstandsproef voor het zilveren bre-

vet aflegden. Hoe het met de club verder moet, staat bij redactieslot niet vast. Na Brugge en Beernem weer een nieuwe locatie zoeken, loodsen op Beernem demonteren en elders (waar?) weer oprichten, zal een zware klus worden. Veel sterkte voor onze Westvlaamse vrienden!

## SEYNE LES ALPES

Voor de amateurs van bergvliegen in Zuidoost-Frankrijk is er een nieuw lierveld ontstaan te Seyne les Alpes, aan de voet van de Blanche, langs de D900 van Barcelonnette naar Digne. Het veld is 900 m lang en is 13-31 georiënteerd. Zowel de gemeente, het departement, de regio als de EG hebben hun steentje bijgedragen.

De Association vélivole de Seyne les Alpes bezit een lier, een Twin en een Jeans Astir. Het materiaal is gestald in een serre. Er is camping voorzien op het vliegveld, en ook een slaapzaal met 5 bedden en douche. Prijzen: lidgeld 200 FRF, tweezitter 100 FRF/uur (80 voor de jongeren), lierstart 60 FRF, overnachting 50 FRF. Er is een permanente chef-piloot, Jean-Louis Julien. Er worden bergstages, lierstages, enz. gegeven op eigen of door de kandidaten meegebrachte toestellen.

Inlichtingen: bij de club, tel./fax 00 33 492 35 25 13,  
of bij R. Richard, tel. 00 33 490 96 03 58,  
fax 00 33 490 93 04 74.

---

## WEDSTRIJDNIEUWS

---

### 1<sup>STE</sup> WERELD LUCHTVAARSPELEN - TURKIJE '97

### 1<sup>STE</sup> WERELDKAMPIOENSCHAPPEN WERELDKLASSE

Er was veel interesse voor deze eerste Wereldkampioenschappen Wereldklasse Zweef-

vliegen te İnönü, Turkije. 43 piloten, waaronder twee dames, vertegenwoordigden 23 landen, waaronder nieuwkomers Indonesië en Portugal. Het lijkt er inderdaad op dat de Wereldklasse-idee het zweefvliegen opnieuw aantrekkelijk maakt in landen waar het de laat-

---

ste jaren weinig of niet bestond. Zo heeft Indonesië niet minder dan 40 PW-5 besteld! Andere landen, zoals Rusland, stelden financiële middelen ter beschikking voor dit Wereldklasse-WK, wat ze voor andere internationale wedstrijden niet deden.

Deze eerste monotypewedstrijd, waarbij iedereen dan nog dank zij vaste ballast met dezelfde vleugelbelasting vloog als de zwaarste piloot, werd door allen positief onthaald. Drie wereldkampioenen (Gantenbrink, Centka, Brigliadori) en vele andere grote namen (Striedieck, Bradney, Perotti...) waren van de partij naast een reeks "onbekenden" die dan voor heel wat verrassingen zorgden.

De proeven vielen niet al te groot uit, omwille van de blauwe thermiek en de in september reeds kortere bruikbare thermiektijd. De langste proeven waren de Cat's Cradles, telkens gewonnen door de toekomstige kampioen Frédéric Hoyeau tijdens een 182 km veelhoek met 103,46 km/h, een duidelijk bewijs van zijn talent, maar ook van de mogelijkheden van het Wereldklassetoestel.

Vrijdag 19 september was de laatste kans op een achtste wedstrijd dag, na een teleurstellende tweede week waar slechts één dag kon gevlogen worden. Het weer speelde echter ook nu niet mee en om 13:00 uur besloten de organisatoren de proef te cancelen.

De eerste wereldkampioen in de Wereldklasse was dus gekend: de Fransman Frédéric Hoyeau, die de ganse wedstrijd door goede resultaten boekte in samenspel met zijn ploegmaat en verdienstelijke tweede, Julien Henry. Derde plaats ging naar de 29-jarige Zweed Jesper Engstrom.

Jesper Engstrom kende een blitzcarrière: in 1994 won hij de eerste regionale wedstrijd

waaraan hij deelnam, was de best geclasseerd in de (ongeldige) Deense kampioenschappen Clubklasse 1995, won de Clubklasse en was zesde in de Standaardklasse in 1996. In 1997 trainde hij intensief (340 vlieguren) en kocht een LS8, waarmee hij de Deense Standaardklasse kampioenschappen won. En nu staat hij op het podium van de WK!

De nieuwe vice-kampioen, Julien Henry, is de zoon van de voormalige wereldkampioen Standaardklasse François-Louis Henry. Hij is 38 jaar oud, vader van drie zonen, en werkt als ingenieur bij Dassault, die hem sponsort door hem een Discus ter beschikking te stellen en een extra vakantiemaand toe te kennen voor training en wedstrijden. Hij won de Europese kampioenschappen Clubklasse in 1990, was Franse kampioen in 1991 en 1995, en was laureaat van de Barron Hilton Cup. Tijdens zijn verblijf op de Flying M Ranch voltooide hij een 1 000 km vlucht in 6 uur met een SZD 59 acro-zwever.

De eerste Wereldklasse kampioen, Frédéric Hoyeau, 35, is copiloot op Boeing 747 bij Air France. Zijn eerste kind wordt weldra geboren. Ook hij won de eerste wedstrijd waaraan hij deelnam: de Franse kampioenschappen voor Junioren 1984. Hij won de pre-Europese kampioenschappen te Rayskala (Finland) in 1995 en was derde in de Renklasse EK 1996.

Pas in juni kon hij op PW-5 vliegen: met twintig uur ervaring en een 400 km circuit kwam hij naar Turkije en besepte onmiddellijk dat, gezien de bescheiden prestaties van het toestel en de blauwe thermiek, teamvliegen -een Franse specialiteit- aan de orde was. De PW-5 die door PZL-Swidnik aan de kampioen geschonken wordt, zal waarschijnlijk ter beschikking gesteld worden van zijn zweefvliegclub te Chartres.

Nog enkele randbeschouwingen:

- volgens de deelnemers was het zweefvliegkampioenschap de best georganiseerde wedstrijd van de ganse Wereld Luchtvaartspelen, mede dank zij de uitgebreide infrastructuur van het Nationaal Zweefvliegcentrum Inönü en de volle inzet van alle helpers;
- er gebeurden twee botsingen in vlucht, die gelukkig geen gevolgen hadden voor de integriteit van de toestellen. De betrokken piloten konden zonder problemen landen of zelfs de proef afwerken. Hier kan de opkomst van minder geoefende vliegers een rol gespeeld hebben. Er waren bij buitenlandingen slechts een paar kleine schadegevallen, die echter ter plaatse hersteld werden;
- de prestaties van de PW-5 werden door allen positief beoordeeld, maar de houding van de constructeur PZL lokte veel kritiek uit. Het uitloven van een PW-5 als eerste prijs voor de competitie woog niet op tegen arrogantie, klantvriendelijkheid en uitgesproken winstbejag;
- hoewel de TV-keten Eurosport haar contract met de FAI formeel respecteerde, haperde het ernstig met de representativiteit van de reportages. Eurosport nam gewoon opnames van de Turkse TV over, die waarschijnlijk uit kostenoverwegingen voornamelijk (ongeveer 2/3) valschermspringen toonden: para's hebben telkens een eigen cameraman mee, wiens werk ook bij de puntenberekening telt. Er kwam echter geen enkel beeld van de Wereldklassewedstrijd op het scherm! De FAI heeft reeds besloten om bij de volgende Wereld Luchtvaartspelen striktere voorwaarden op te leggen voor de uitzendrechten;
- hoewel de resultaten van de diverse wedstrijden vrij snel op Internet te vinden waren, was de presentatie slordig: geen aanduiding van type proef of afstand, of voor het kunst-

zweefvliegen geen rangschikking volgens resultaat en geen samentelling van de einduitkomst!

- ook de algemene organisatie van de spelen kreeg veel kritiek te slikken: gebrek aan professionalisme, vooral bij de proeven voor ULV's, zeilvliegen en kunstvliegen. Maar Turkije heeft toch de grote verdienste gehad om de Wereld Luchtvaartspelen mogelijk te maken, nadat zowel Frankrijk in 1993 als Griekenland in 1995 verstek lieten gaan. De taak was enorm, en de Turken hebben de grote middelen ingezet. Dat daarbij niet alles volgens plan verliep, was te voorzien. De volgende maal beter!

#### EINDSCORES NA 7 WEDSTRIJDDAGEN

1	EZ	Frédéric HOYEAU	Frankrijk	5622
2	EY	Julien HENRY	Frankrijk	5338
3	PW	Jesper ENGSTROM	Zweden	5278
4	01	Hans BIESTERS	Nederland	5258
5	UA	Vytautas SABECKIS	Litauwen	5089
6	45	Diether MEMMERT	Duitsland	5031
7	LT	Gintaras DREVINSKAS	Litauwen	5014
8	LB	Leonardo BRIGLIADORI	Italië	4960
9	CU	Jeroen KOLE	Nederland	4958
10	AT	Tom GILBERT	Australië	4953
11	JO	Shinzo TAKIZAWA	Australië	4895
12	SV	Ole ARNDT	Denemarken	4851
13	LOT	Janusz CENTKA	Polen	4846
14	YY	Bruno GANTENBRINK	Duitsland	4795
15	MM	Jochen KROITZSCH	Oostenrijk	4777
16	W1	Nino PEROTTI	Italië	4772
17	LU	Bengt GOOK	Zweden	4616
18	ZX	Maurie BRADNEY	Australië	4470
19	F1	Pawel FRACKOWIAK	Polen	4414
20	I	Petr KREJCIRIK	Tsjechië	4407
21	VF	Halasi GABOR	Hongarije	4336
22	JS1	Jay N. REBBECK	Groot-Brittannië	4313
23	PW5	Henry A. REBBECK	Groot-Brittannië	4299
24	KF	Tamara SVIRIDOVA	Rusland	4293
25	PA	Kassai BELA	Hongarije	4278
26	W2	Luca URBANI	Italië	4212
27	UC	Mads LYKKE	Denemarken	4162
28	ES	Motoharu ODA	Japan	4092
29	AJ	Pedro TOQUERO	Spanje	4071

30 DH	Karl H. STRIEDIECK	Verenigde Staten	4044	03. Georgi KAMINSKI	RUS	M	Swift	53.617.430
31 65	Rafi LUSKI	Israël	3950	04. Christian KOPF	AUS	M	Swift	53.080.165
32 PV	Vladimir PANAFUTIN	Rusland	3848	05. Jerzy MAKULA	POL	M	Fox	52.980.405
33 HB	Clarendon BOWMAN	Verenigde Staten	3812	06. Henri BOHLIG	GER	M	Swift	52.781.081
34 TS	Pedro A.D.Sa'e MELO	Portugal	3147	07. Valentin BARABANOV	RUS	M	Swift	52.466.297
35 OE	Metin İZBEY	Turkije	2994	08. Sandor KATONA	FRA	M	Swift	52.314.735
36 AK	Tolga VAROL	Turkije	2940	09. Daniel SERRES	FRA	M	Swift	52.249.261
37 SB	Stewart BARTON	Nieuw-Zeeland	2892	10. Carlo MARIANI	ITA	M	Swift	52.107.661
38 V9	Peter VOLF	Brazilië	2752	11. Adam MICHALOWSKI	POL	M	Swift	52.075.383
39 SD	Dimas CARVALHO	Brazilië	2285	12. Andrej TOMKOWICZ	POL	M	Swift	51.992.154
40 SJ	Bill WALKER	Nieuw-Zeeland	2164	13. Larissa RADOSTEVA	RUS	F	Swift	51.694.903
41 PD	Brian CHESTERMAN	Nieuw-Zeeland	2041	14. Pietro FILIPPINI	ITA	M	Swift	51.563.833
42 HAI	Gudrun HAAS	Duitsland	1876	15. Ferenc TOTH	HUN	M	Swift	51.455.385
43 INA	Wiwin ANGGONO	Indonesië	1068	16. Marek HERNIK	POL	M	Fox	51.343.007

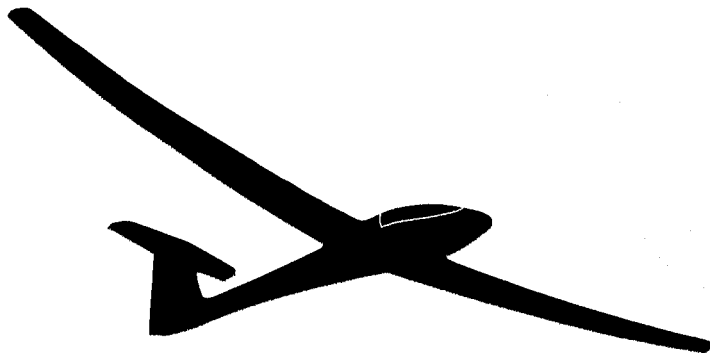
## WERELDKAMPIOENSCHAP KUNSTZWEEVVLIEGEN 1997

Deze uitgave verliep eveneens tijdens de Eerste Wereld Luchtvaartspelen, en wel te Antalja. Er waren echter heel wat organisatorische problemen. De WK motorkunstvliegen gingen simultaan door, de nieuwe startbaan was niet klaar, de zweefvliegbox lag wel boven de baan, maar de motorbox lag er net naast boven een taxiway, wat de veiligheid van de motorvliegers dan weer in het gedrang bracht (daar verliet een toestel de zeer smalle baan, een ander brak zijn landingsgestel, een derde moest met brandende motor op een autoweg landen).

Door de vele wachttijden werden er slechts drie van de geplande zeven proeven gevlogen: een gekend opgelegd, een vrij gekozen en een onbekend opgelegd programma. De zege ging weer eens naar Mihail Mamistov, gevolgd door twee andere Russen: Mir-astronaut Sergei Krikaliov en Georgi Kaminski.

In het ploegenklassement wint Rusland voor Polen en Frankrijk. De volledige klassering ziet er als volgt uit:

01. Mihail MAMISTOV	RUS	M	Swift	55.571.676	51. Lamberto FILIPPINI	ITA	M	Fox	33.268.127
02. Sergei KRICALIOV	RUS	M	Swift	54.148.974	52. Johannes BURGİN	SWI	M	Swift	00.000.000



# SYMPOSIUM

## Toekomstvisioen(en)

Waar gaan we naartoe inzake luchtruim en verkeersleiding?



**Hartmut Koelman**

gunt ons een blik achter de schermen van de Europese  
langetermijn plannenmakers



**“Wedstrijdvliegen in de Alpen”**

Terugblik naar de W.K. - 1997-site Saint Auban  
Videofilm en relaas van en door

**Paul Janssens**



Hierbij aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats  
van de “Charron-wisselbekers 1997”



**Zaterdag 31 januari 1998 om 14.00 uur**

Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

*Alle leden zijn van harte welkom*

## EUROPEES DAMESKAMPIOENSCHAP

Het 10de Europees Kampioenschap voor dames te Prievidza, Slowakije, begon met veel regen. De 43 dames uit 14 landen lieten zich echter niet ontmoedigen, en de tweede wedstrijdweek leverde dan ook 7 geldige wedstrijddagen.

De overgrote meerderheid van de deelnemers kwam uit Duitsland (11) of uit de ex-Oostbloklanden. Daarnaast waren er 6 Britse dames, één Française... en één Belgische, Lieve Sebreghts, die het jammer genoeg moest stellen met een ondankbare 13de en laatste plaats in de renklasse.

Top-vijf van de drie wedstrijdklassen:

### Renklasse

Naam	Land	Toestel	Punten
1. Weinreich, Gisela	Duitsland	LS6	5865
2. Netusilova, Alena	Tsjechië	Ventus C	5831
3. Machinek, Angelika	Duitsland	Ventus 2a	5592
4. Thomas, Maren	Duitsland	LS6	5091
5. Michalak, Anna	Polen	SZD 56-1	4853

### Standaardklasse

Naam	Land	Toestel	Punten
1. Goeke, Gundula	Duitsland	LS8	5862
2. Spreckley, Gillian	Engeland	LS8	5814
3. Veprekova, Jana	Tsjechië	Discus	5678
4. Schaich, Cornelia	Duitsland	LS4	5597
5. Liebert, Petra	Duitsland	LS4	4955

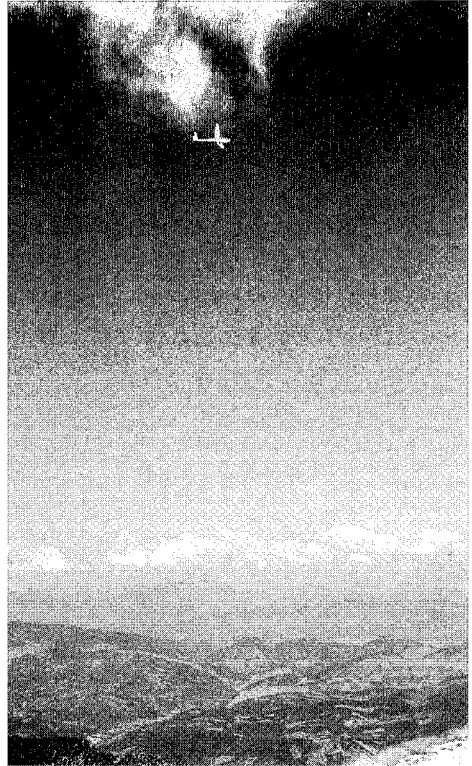
### Clubklasse

Naam	Land	Toestel	Punten
1. Luyat, Claire	Frankrijk	Pégase	5857
2. Toporova, Valentina	Oekraïne	Jantar Std.	5128
3. Wötzel, Kathrin	Duitsland	Std. Cirrus	5087
4. Haastert, Rieke	Duitsland	LS1-d	5064
5. Marszalek, Krystyna	Polen	Jantar Std.	4970

## EUROPESE KAMPIOENSCHAPPEN JUNIOREN

De 4de Europese Kampioenschappen voor Junioren gingen dit jaar door te Freudenstadt-Musbach (Duitsland), en konden genieten van

14 dagen mooi weer, met meestal hoge wolkenbasis maar zeer wisselende thermieksterkte. Dankzij verfijnd ploegvliegen slaagden de Duitse junioren erin alle podiumplaatsen te bezetten in beide klassen. De hoogste snelheden lagen vaak boven de 120 km/h bij proeven tot 535 km



"Augustus, on top of the Mont Ventoux". ASK-21 gefotografeerd door Jorm Hanssens, 2de plaats fotowedstrijd 1997.

Eindscore na 10 wedstrijddagen

### Clubklasse (top 10)

1	SM SOMMER, MICHAEL	LS 1F	Duitsland	8799
2	MO KÖSTERMANN, MATTHI	DG 100	Duitsland	8735
3	M4 STURM, MATTIAS	HORNET	Duitsland	8628
4	EG DARROZE, OLIVIER	PEGASE	Frankrijk	8424
5	EO RUCH, CHRISTOPHER	PEGASE A	Frankrijk	8419
6	EU NILSON, MATTIAS	LS 4	Zweden	8070
7	OT GOGNAT, JEAN	PEGASE	Frankrijk	7840

8	82 MONORI, ANDRAS	JANTAR 2	Hongarije	7836
9	B39 MASSON, PETER	PEGASE	Engeland	7628
10	LX STUKLEK, UROS	DG 101G	Slovenië	7537

#### Standaardklasse (top 10)

1	KIESSLING		Duitsland	8356
2	BUCHTHAL		Duitsland	8063
3	BRECKEL		Duitsland	7903
4	ALLISON		Engeland	7825
5	ROINE		Finland	7409
6	JOHANSSON		Zweden	7395
7	DARLINGTON		Engeland	7305
8	JIRI		Tsjechië	7303
9	TICHY		Tsjechië	7262
10	BOCCIARELLI		Frankrijk	7207

## BELGISCH CLUBKLASSEKAMPIOENSCHAP 1997

*In het vorige Ligablad verschenen reeds de resultaten van deze competitie. De nieuwe kampioen, Olivier Corneillie, schreef een verslag van de wedstrijd, dat we lichtjes ingekort publiceren:*

In 1997 waren twee Belgische kampioenschappen gepland: een herhaling van 1996 voor de FAI-klassen te Verviers, en het normaal voorziene Clubklassekampioenschap dat zoals twee jaar geleden doorging op het vliegveld van Doornik-Maubray.

In dit verregende seizoen mocht deze wedstrijd genieten van een zonovergoten week, zodat 5 proeven mogelijk waren, waaronder twee van 315 km waar bijna alle deelnemers finishten. Andere dagen vielen dan weer selectiever uit.

Zaterdag 9 augustus. De voorziene proef bedraagt 218 km, naar Saint-Quentin en Erquelinnes. De cumulussen laten op zich wachten, maar om 13:30 uur is het dan zover: het plafond is hoog en de thermiek krachtig: 2 à 3 m/s. Het eerste been verloopt vlot: McCready 2, doorsteken aan 160 km/h. Er hebben zich groepjes gevormd, maar ik vlieg alleen, met enkele km voorsprong.

Na Saint-Quentin beginnen de problemen: op een mooie 4 m/s volgt een groot blauw gat, waar de stijgsnelheden 1 m/s of minder bedragen. Hier zou ploegvliegen voordeel brengen, maar ik ben nog steeds alleen, en de hoogte vermindert. Na 30 km blauw heb ik nog 400 m op de teller, ik moet nemen wat ik vind; het wordt een 0,5 m/s die mij 300 m hoger brengt zodat ik verder kan. Het risico op een buitenland landing is nu wel bijzonder hoog. Nog 30 km verder en nog steeds met halve metertjes kom ik te Maubeuge aan, waar weer enkele cumuli staan die me op 2 100 m brengen, ruim genoeg om Erquelinnes te ronden en de eindstreep te halen zonder verder thermieken.

Slechts vier piloten komen rond. Drie staan op Maubeuge, waaronder Christian Pirson wiens ploeg een ander toestel gaan ophalen is. De Tournai Air Club belooft een eigen ploeg te sturen, maar in de drukte duurt het tot 23:00 uur voor de ophalers vertrekken! Gelukkig hield het restaurant zijn maaltijd warm!

Zondag 10 augustus. De meteo is twijfelachtig, de cumulussen blijven uit en de snuffelaars zijn pessimistisch. De organisatoren schrappen de geplande 244 km en kiezen voor de vervangproef: 160 km Cambrai - Erquelinnes. Dan verbetert de situatie, er wordt gestart, de poort gaat open om 16:00 uur. Het plafond bedraagt 1 900 m, het stijgen op het eerste been is uitstekend, het eerste keerpunt wordt gerond na een half uur. Opnieuw is het tweede been blauw, met veel zwakkere pompen en 20 à 30 km/h tegenwind. Ditmaal vlieg ik vanaf Cambrai in ploeg met Marcel Evrard, en we slaan erin Maubeuge te bereiken zonder noemenswaardige problemen. Nog een pomp tot 1 500 m boven het keerpunt Erquelinnes, en een directe aanvlucht met rugwind. Marcel en ik zijn de enigen die rondkomen. Een aantal piloten hebben de proef afgebroken op het tweede been.

---

11, 12 en 13 augustus: zeer stabiele lucht-massa, kans op onweer... Geen proeven. De laatste dag was de meteo te pessimistisch en was een kleine proef mogelijk geweest.

14 augustus. Dit wordt een knal dag, voorspellen de weermannen. Voorziene proef: 315 km Laon - Amiens - Cambrai. Om 12:00 uur starten de slepers; wolkenbasis 750 m, 1,5 à 2 m/s. Ik besluit te wachten om te starten, want het moet beter worden. Ik maak een valse start, sleep een klein groepje 10 km met me mee, sluip dan terug naar de start. Om 13:30 lijkt ik alleen te zijn, ik heb 950 m, neem een startfoto en begeef me op weg. 20 km verder stijgt de basis tot 1 100 m met 2 m/s. 45 km voor Laon wordt het echter blauw, maar de stijgsnelheden blijven goed.

Boven Laon haal ik enkele deelnemers in. Nog 25 km blauw, dan staan er mooie wolkenstraten in de as. Tot Amiens geen problemen, zonder overleg blijft de groep samenvliegen. Rond Amiens is het stijgen zwakker, dus zo snel mogelijk een foto genomen en verder richting Cambrai. Daar kom ik vrij laag aan, gezien ik iets te snel gevlogen ben en bewust minder goede pompen geweigerd heb. Een reddende 2m-pomp, dan een 3m, foto van Cambrai, nog een goede bel en een snelle eindaanvlucht op EBTY. Alle deelnemers ronden de proef! Voor sommigen was het de eerste 300.

Vrijdag 15 augustus. De voorspellingen zijn minder gunstig, de proef is slechts 192 km Froidchappelle - Valenciennes - Saint-Ghislain. De thermiek start later dan gisteren, maar de basis is 1 200 m met 1,5 m/s. Tot Valenciennes verloopt alles goed, daar is er een 25 km breed blauw gat. Wie hier niet hoog genoeg raakt, moet langs het noorden omvliegen. Juist voor Saint-Ghislain gaat het weer omhoog met 3 m/s, de eindaanvlucht begint 30 km uit. Eigenlijk was een grotere proef mogelijk ge-

weest. Maar deze vierde wedstrijddag maakt het kampioenschap geldig.

Zaterdag 16 augustus. De voorspellingen zijn goed, maar er is kans op uitspreiding in het oosten. De 315 km-proef wordt in de omgekeerde richting gelegd: Cambrai - Amiens - Laon. Marcel Evrard en Hubert Dereppe, die omwille van fotoproblemen geen kans meer maken op de titel, stellen me voor om in ploeg te vliegen. Wij vertrekken na de meeste anderen, er is geen haast bij. Te Cambrai hebben wij bijna alle deelnemers ingehaald, met goede thermiek (2 à 3 m/s), maar een slechte zichtbaarheid.

Vorbij Cambrai krijgen we een gans ander weertype: beter zicht, maar zwakker stijgen in het blauw: 1 m/s. In een groep van 7-8 gaat het op kousenvoeten naar Amiens, wij blijven in een band van 600 tot 1 300 m, iedereen staat nu op een gemeenschappelijke frequentie. Even na Amiens halen we nog een paar deelnemers in, die zich ook bij de groep voegen. Even voor Laon gaat het dan weer beter, en weldra slaag ik erin om samen met Marcel de groep af te schudden.

Maar de problemen zijn nog niet van de baan, de cumuli worden weer zeldzaam en het stijgen zwak. 50 km voor de meet zitten we 200 m onder het eindaanvluchtvlak, en die 200 m zijn moeilijk te vinden! Bij km 33 is het dan zover, wij zetten de eindaanvlucht in dank zij de GPS, want de zichtbaarheid is hier opnieuw zeer slecht. Op één na slagen ook alle andere vliegers erin de proef te ronden, zij het dan soms met veel vertraging.

Zoals dat van 1995 was ook dit kampioenschap goed geslaagd, hoewel de opkomst eerder tegenviel. De wedstrijd verliep met veel fair-play, meer voor de fun van een mooie vlucht dan voor de eindzege. Het was een mooie gelegenheid ook voor minder geoefende piloten om

---

overland- en wedstrijdervaring op te doen. Het clubklassekampioenschap biedt aan vele vliegers de kans om de smaak van de competitie te pakken te krijgen.

Veel dank nog aan de organisatoren van Doornik, die pas op het laatste nippertje (april) de wedstrijd toegewezen kregen. Dank zij hen mochten wij aan één der meest geslaagde competities van dit seizoen deelnemen.

Olivier Corneillie

### **KIEWIT CUP '97**

Zaterdag 17 mei: de meteo was redelijk optimistisch, enkel kans op onweer in de late namiddag vanuit het ZW. De proeven werden dus wat kleiner gehouden, Clubklasse driehoek FAI 105 km, Standaardklasse FAI+ 184 km, Open- en Renklasse FAI+ 249 km. De onweders ontwikkelden zich veel vroeger dan verwacht en zorgden voor vele buitenlandingen. Toch slaagden in elke klasse enkele piloten erin de proef te ronden. Winnaars van deze dag waren in de Clubklasse Peter Appeltans (ALB, Ka 7), Standaardklasse Walter Geenen (KAC, LS7), Open- en Renklasse Eddy Huybreckx (ACK, Ventus CT).

Zondag 18 mei: een krachtig regenfront had bijna de hele dag nodig om voorbij te trekken, dag gecanceld.

Maandag 19 mei: 3-4/8 Cu, 1 400 m plafond. De proeven: Clubklasse driehoek FAI 110 km, Standaardklasse FAI+ 192 km, Open- en Renklasse FAI+ 259 km. De meteo was correct en er werd veel gevlogen. De dagoverwinningen waren voor Marcel Snoekx (ALB, Ka 8) in de Clubklasse, Eddy De Coninck (KAC, Pégase) in de Standaardklasse en voor Mark Huybreckx (ACK, Ventus CT) in de Open- en Renklasse.

2 vliegdagen op 3 was zeker niet slecht voor een Belgische wedstrijd. Proficiat aan de eindoverwinnaars, Peter Appeltans (Club), Eddy De

Coninck (Standaard) en Mark en Eddy Huybreckx (O/R), en bedankt aan alle deelnemers voor de toffe sfeer die zij ons bezorgden. De afwezigen hadden ongelijk. Tot volgend jaar!

Johan Metten

### **DRIEDAAGSE VAN DE WOUW (17, 18 EN 19 MEI)**

Het weer tijdens onze wedstrijd "Driedaagse van De Wouw" was zeer wisselvallig. Nochtans, als wij de afstandsproeven bekijken, zijn er toch enkele mooie proeven gevlogen. 's Zaterdag werden, wegens de te late cumuli-vorming, slechts door enkele rasechte overlandvliegers proeven uitgeschreven. Het werden FAI-plus proeven die langs EBZH richting EBWE en omstreken gingen om daarna koers te zetten naar het oosten (Venlo of Maaseik).

Regenbuien dachten er anders over. Op het derde been werd afgebroken in de hoop onze thuishaven nog te bereiken en alzo onze BBQ niet te missen. Enkel Marc slaagde hierin. Voor Eddy en mezelf werden het respectievelijk EBKH en EBZW. Met een terugsleep kwamen we nog voor sunset binnen. Na de eerste dag stond Marc aan de leiding in onze clubwedstrijd.

Dankzij het slechte weer op zondag kon iedereen 's maandags uitgerust aan de laatste dag beginnen. Er werden enkele ambitieuze proeven uitgeschreven, die dezelfde kant opgingen als zaterdag. Er werd reeds vertrokken om 11:00 uur met een basis van nog geen 1 000 m AGL, maar met rugwind. De pompen waren goed te noemen, 2 m/s gemiddeld. De basis bedroeg omstreeks 13:00 uur nog altijd maar 1 100 m, te laag om goed te zijn. Wegens het respecteren van de niet afgesproken radiostilte, wisten wij niets van elkaars positie, spannend dus.

Van Marc & Yves met een Ka7 wist ik enkel dat er een 300 km op hun programma stond. Over de proef van Michaella en Rudy tastte ik in het duister, en je weet maar nooit. Zelf had ik een

---

FAI-plus uitgeschreven naar EBZH - Raamdonsveer (NL) - Kamp Lintfort (mooi vliegveldje aan de Rijn in Duitsland) en daarna terug naar EBTN, of nog 137,5 km.

Iets ten noorden van Eindhoven zat mijn drie-daagse er bijna op. Ik was enkele Cu tegengekomen die niets gaven of waarvan de thermiekslurf onvindbaar bleek voor mij. Ja, iedereen komt dit wel eens tegen. Met een paar buitenlandingsterreinen in mijn omgeving ben ik naar een klein industriegebied gevlogen of naar mijn laatste kans. En ja hoor, Sint Thermicus aanhoorde mij. In het begin een zeer turbulente 1 m/s om te eindigen op een hoogte van  $\pm 1\ 300$  m met +2,5 m/s. Ik kon weer meedingen voor de eindzege.

Ondertussen ging de wolkenbasis tot meer dan 1 500 m. De zichtbaarheid was fantastisch. De Nederlands/Duitse grens ben ik overgestoken ter hoogte van het militair vliegveld van Laarbruch. In de verte kon ik reeds de Rijn zien. Een tiental km ervoor moest mijn laatste keerpunt zich bevinden. Plotseling kon ik, al pompend, getuige zijn van de buitenlanding van een waarschijnlijk Duitse Ka 8. Ja, het moeten niet altijd dezelfde zijn natuurlijk.

Mijn LX 5000 vertelde mij dat ik nog amper 15 km verwijderd was van het vliegveld Kamp Lintfort. Over de Rijn, richting oosten, waren er nog Cu genoeg. Vol zelfvertrouwen ben ik naar mijn fotosector gevlogen. Op het scherm van mijn GPS kon ik "INSIDE FS" aflezen. Snel een paar keerpuntfoto's nemen en koers zetten naar Goetsenhoven. Nu was het reeds 16:30 uur. In het westen werden de Cu alsmar zeldzamer. Het zou dus alles behalve een gemakkelijke opdracht worden. Mijn laatste been liep over het vliegveld Venlo. De wolken werden alsmar doorzichtiger en de sterkte van de pompen nam ook geleidelijk af. De basis slonk tot 1 100 m. Ondertussen was het 17:15 uur

geworden. Enkel een mirakel kon mij nu nog terug thuis brengen.

Langs het oude Engelse vliegveld van Bruggen, waar juist een Ka 6 landde, ging het naar Roermond. De wolken waren uitgemolken en slechts een thermiek komende van het plaatselijke industrieterrein bracht mij terug tot 900 m. Onvoldoende om, volgens mijn LX 5000, lokaal te zijn van een Belgisch vliegveld. Het zou dus een buitenlanding worden, maar waar? Ik heb dan maar koers gezet naar EBZW, je weet natuurlijk nooit.

Als overmaat van ramp had ik ook nog tegenwind. In de verte zag ik een enorme wolkenmassa, zich uitstrekkend van oost naar west en gelegen ter hoogte van EBZW dacht ik. Ze verplaatste zich langzaam in mijn richting. Ik dacht er nog even aan om langs het oosten, richting Beek - Maastricht, dit obstakel te vermijden, maar ik had te weinig potentiële energie.

Er was geen overvloed aan buitenlandingsterreinen. Ik ben gewoon uitgevlogen in de hoop om onder die zwarte wolkenmassa toch nog iets te vinden. Ik bevond mij op amper 16,5 km van EBZW, maar de weergoden waren mij ditmaal minder gunstig gezind. Op een juist gemaaid grasland kon ik mijn B4 vlekkeloos neerzetten. Enkele toegesnelde omwonenden vertelden mij dat ik zojuist in Tongerlo, zonder abdij, geland was, of ongeveer 65 km van EBTN.

Amper een halfuur later is er een enorm onweer losgebroken. Het grasland werd herschapen in een echt moeras. Ondanks deze narigheid verliep het demonteren vlot. Mijn dank hiervoor aan de ophaalploeg: Rudy, Erik en Walter. Rudy had ondertussen reeds een café, "Het Hoefijzer", denk ik, ontdekt, met een blondine achter de toog, en wat voor één... Rudy heeft weer eens zijn reputatie alle eer aangedaan, onze oprechte dank hiervoor. Het werd dus voor iedereen een natte buitenlanding.

---

Achteraf heb ik vernomen dat mijn vlucht be-  
kroond werd met een eerste plaats in de  
"Driedaagse van De Wouw". Op de tweede  
plaats vinden wij een (heuse?) motorpilote,  
Michaella Nys. Of is zweven toch niet zo moei-  
lijk? Michaella vloog haar proef met de Ka6E  
(OO-ZJF). Derde werden Marc & Yves Ruymen  
op Ka7 (OO-ZQO). Ja, een Ka7 heeft geen glij-  
getal van 42! Volgend jaar misschien revanche?

Theo Stockmans

### **INTERNATIONALE ZWEEFVLIEG- WEDSTRIJD KORTRIJK 1998**

De Kortrijk Flying Club organiseert voor de 9de  
maal deze wedstrijd op het vliegveld van  
Kortrijk - Wevelgem (EBKT), van 21 t/m 24 mei  
1998. Het inschrijvingsgeld bedraagt  
2 000 BEF, de sleepstarts worden gerekend à  
600 BEF per start. Films met ontwikkeling kos-  
ten 150 BEF. Uiterste inschrijvingsdatum:  
15 april 1998. Er is camping voorzien.

Elke piloot dient in het bezit te zijn van een gel-  
dige zweefvliegvergunning, FAI-sport vergun-  
ning, D-brevet. Boordboek, luchtwaardigheids-  
certificaat en inschrijvingsbewijs van het  
toestel, evenals het verzekeringsattest, kunnen  
door de wedstrijdleiding gecontroleerd worden.  
GPS is toegelaten, blindvlieginstrumenten zijn  
niet toegelaten.

Parachute en radio zijn verplicht, evenals ba-  
rograaf en fototime camera (motorzwevers:  
baro met foto- en motoraanduiding) en/of IGC-  
goedgekeurde GNSS Flight Recorder (motor-  
zwevers: met motoraanduiding). Wie een log-  
ger (GNSS FR) gebruikt, dient de nodige  
software voor het downloaden van zijn toestel  
ter beschikking te stellen van de organisatoren,  
en zelf voor de nodige diskettes (1 per proef)  
te zorgen.

Wedstrijdsecretariaat:

Freddy Demeester, Langerei 44, 8000 Brugge,  
tel. (050)33 39 79.

---

## **EVENEMENTENKALENDER 1998**

---

### **Wedstrijden België**

- 16/05 - 17/05 Kaiser-wedstrijd (Ka 8-6-7-13) te Zwartberg
- 21/05 - 24/05 Internationale Zweefvliegwedstrijd Kortrijk te Wevelgem
- 30/05 - 01/06 Kiewit-Cup te Hasselt
- 27/06 - 28/06 Handicap der Kempen te Weelde, gekoppeld met de Victor Boin-wedstrijd voor de standaardklasse
- 01/08 - 08/08 Benelux/Keiheuvel-wedstrijd te Keiheuvel-Balen

### **Wedstrijden buitenland**

- 10/04 - 09/04 20ste Internationale Zweefvliegwedstrijd te Hockenheim, Duitsland
- 18/06 - 28/06 Euroglide '98, 2 000 km race vanuit en naar Eindhoven, Nederland
- 18/07 - 02/08 9de Europese kampioenschappen FAI-klassen te Leszno, Polen
- 07/08 - 23/08 Bavariaglide, oefenwedstrijd voor de WK'99 te Bayreuth, Duitsland
- 17/10 - 27/10 World Solar Gliding Challenge, zweefvliegrace vanuit Darwin naar Adelaide, Australië

---

01/11 - 22/11 First World Masters te Omarama, Nieuw-Zeeland

### **Evenementen België**

31/01 Symposium Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle

### **Evenementen buitenland**

14/07 - 28/07 Vintage Glider Club Rendez-vous 1998 te Zbraslavice, Tsjechische Republiek

14/07 - 28/07 Alternatief Vintage Glider Club Rendez-vous + oldtimer vliegtuigen en voertuigen rally te Hronov, Tsjechische Republiek

29/07 - 07/08 26ste International Vintage Glider Rally te Nitra, Slowakije

### **Contactadressen**

Kaiser-wedstrijd: Limburgse Vleugels, Patrick Albert, A. Rodenbachlaan 42, 3600 Genk, tel. (089)30 60 94

IZW Kortrijk: Kortrijk Flying Club, Freddy Demeester, Langerei 44, 8000 Brugge, tel. (050)33 65 70

Kiewit Cup: Albatros Zweefvliegclub, Ken Evens, Schoolbergenstraat 91, 3010 Kessel-Lo, tel. (016)25 68 35

Handicap der Kempen: Kempische Aëro Club, Luc Van Camp, Zittaart 26, 2275 Poederlee, tel. (014)21 43 10

Benelux/Keiheuvel Wedstrijd: Aëro Club Keiheuvel, Rudy Jennen, 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan, 2490 Balen, tel. (014)81 25 21

Hockenheim: Sportfliegerclub, Birkenallee 110, D-68766 Hockenheim, info Werner Horn tel. 00 49 6205 7671, Axel Horn tel. 00 49 6205 920 930, fax 00 49 6205 920 937

Euroglide: Joeri Bierings, Wal 123, NL-2201 HD Veldhoven, tel. 00 31 4025 42178, fax 00 31 4025 34116

EK Leszno: Dr. Waldemar Rataczak, ul. Wilczak 13/102, 61-623 Poznan, Polen, tel. 00 48 61 52 4336, fax 00 48 61 52 6383

Bavariaglidle: Gerhard Büsch, DAeC, Rudolf-Braas-Str. 20, D-63150 Heusenstamm, tel. 00 49 6104 6996 51, fax 00 49 6104 6996 11

World Solar Gliding Challenge: Henk Meertens, PO Box 352, Frenchs Forest, NSW, 2086, Australië

World Masters: John Roake, Private Bag, Tauranga, Nieuw-Zeeland, e-mail john@roake.gen.nz

VGC rendez-vous: Aeroklub Zbraslavice, 285 21 Zbraslavice, Tsjechische Republiek, tel./fax 00 420 327 92286

International Vintage Glider Rally: Jozef Ott, Panska dolina 2, 949 01 Nitra, Slovaakse Republiek

---

---

# SPORTCOMMISSIE 8/10/97

---

## 1. GOEDKEURING VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 03.07.1997

Dit verslag wordt zonder opmerkingen goedgekeurd.

## 2. HOMOLOGATIE PRESTATIES ZWEEFVLIEGEN

Zie verder. De aanvraag tot homologatie van een afstand van 300 km van dhr. J.C. Dubus wordt geweigerd, daar één van de foto's buiten de sector genomen werd. Dhr. J.L. Leenders heeft een afstand van 50 km gevlogen in Tsjechië. Deze proef werd door een Belgische sportcommissaris gecontroleerd, echter zonder toestemming van de Tsjechische NAC. De proef kan dus niet gehomologeerd worden.

## 3. RESULTATEN VAN DE MANIFESTATIES

De Commissie bekrachtigt de resultaten van volgende manifestaties:

- Belgisch Kampioenschap Clubklasse
- Kiewit Cup
- Benelux Wedstrijden Zweefvliegen Ren-, Standaard- en Open klasse.

## 4. ALLERLEI

a. Philip Van Ishoven heeft een bevoegdverklaring instructeur bekomen in het CNVV, zonder lid te zijn van een club van de BZF. Hij zal dan ook een checkvlucht moeten doen met een examiner van de LVZC en zich lidmaken van een club. Volgens een gentleman's agreement binnen de federatie zweefvliegen zijn examiner en piloot van dezelfde taalrol, tenzij akkoord van de andere regionale tak.

b. De Belgische Luchtkadetten hebben de kandidatuur van twee nieuwe examinatoren voorgesteld, Philippe Defooz en Ivan Cappuyns. Op basis van een bevestiging van het Bestuurscomité van deze vereniging, gaat de Commissie hiermee akkoord, maar de activiteiten van deze twee nieuwe examinatoren zijn beperkt tot de Luchtkadetten.

c. De FAI stuurde ons nieuwe amendementen aan de Sportcode Zweefvliegen. De KBAC zal deze fotokopiëren en aan de sportcommissarissen laten geworden.

d. De KBAC zal de nieuwe FAI-regels volgen m.b.t. de records in 15m-klasse en zal deze toepassen op het vlak van de nationale records.

## HOMOLOGATIES

Vergunningen en bevoegdverklaringen

### a. Theoretisch examen

BARBIEUR Véronique	RATHE Johan
FRISCH Luc	VAN HOLDER Davy
HERMANS Paul II	VAN KEYMEULEN Jan
JANSSENS Erwin	VAN LIERDE Geert
LAGACIE-DK Johan	VERBUSTEL Firmilien
MEEUSEN Ludwig	VERPLANCKE Frederik

### b. Vergunning zweefvliegpiloot

BRAECKMAN Geert	VANDERPUTTEN Joris
BUYSSCHAERT Benj.	VAN GESTEL Antonius
COLBRANT Eric	VAN GINNEKEN Michel
DE KROCK Bart	VAN PEE Wim
FEYAERTS Patrick	VERBOOMEN Jody
GERAEDS Benny	VERMEULEN Nancy
NARINX Peter	VERMEYLEN Luc
OLIVIERS Thierry	

---

c. Bevoegdverklaring passagier

CARES Alfons	HUYGEN Bart
COLBRANT Eric	JANSEN Kim
COPPENS Koen	MANGELSCHOTS Jan
DE SCHEPPER Leo	RUTTEN Reno
DEVOLDERE Raymond	STICHELBOUW Barbara
DOLFEN Jurgen	VAN HOUTVEN Remi
GERITS Marcel	VERBOOMEN Gilbert
HERMANS Paul I	VERHAEREN Dirk

c. 5 h duurlucht

BAEKEN Guy	JASPERS Paul
BOECKX Gert	NAEYAERT Diederik
DECOSTER Guy	NARINX Peter
FILLEUL Nico	VANDERPUTTEN Joris
GERAEDS Benny	VANDERPUTTEN Koen
GERITS Marcel	VERHAEGEN Luc
HERREMAN Koen-Luc	VERMEULEN Nancy
JACOBS Mathieu	

d. Bevoegdverklaring instructeur

SZEKER Jozef	VAN EECKHOUT Tony
--------------	-------------------

**FAI PRESTATIES**

D-brevet

a. 1 000 m hoogtewinst

DUPONT Tom	VANDEBROEK Rein
FILLEUL Nico	VAN DEN EYNDE Tom
GUISSET Jean-Marie	VANDERPUTTEN Joris
HAJEK Patrick	VAN DEUN André
LAGACIE-DK Johan	VAN GINNEKEN Michel
NARINX Peter	VAN HIMBEECK Carl
PALINCKX Luc	VERMEYLEN Luc
RYS Camiel	

b. Afstand 50 km

DEMUYNCK Jean-Pierre	NAEYAERT Diederik
FILLEUL Nico	VAN DEUN André
GERITS Marcel	VAN ERCK August
HAJEK Patrick	VAN HAVER Isabelle
JAMBON Peter	VAN HIMBEECK Carl
MATHIEU Sébastien	V.WAEYENBERGE D.

d. Bekomen het zilveren kenteken

DEMUYNCK Jean-Pierre	NAEYAERT Diederik
FILLEUL Nico	VAN DEN EYNDE Tom
GERITS Marcel	VAN DEUN André
GUISSET Jean-Marie	VAN ERCK August
HAJEK Patrick	VAN HAVER Isabelle
JAMBON Peter	VAN HIMBEECK Carl
MATHIEU Sébastien	V.WAEYENBERGE D.

E-brevet

a. 3 000 m hoogtewinst

KNEVELS Luc

b. Vrije afstand 300 km

DE WINTER Danny

F-brevet

a. Doelvlucht 300 km

DE WINTER Danny

b. Vrije afstand 500 km

SZEKER Jozef

---

**SECRETARIAAT L.V.Z.C.**

**TERMIKKELAAN 9 • 2530 BOECHOUT**

**TEL.: (03) 454 33 34 • FAX: (03) 454 33 88 • e-mail: lvzc@snv.be**

**internet homepage: <http://www.snv.be/lvzc>**

---

---

# MEDEDELINGEN EN SERVICE

---

**TE KOOP:** Ka 6 CR, bouwjaar 1963, goede staat, basisinstrumenten, E-vario Westerboer, open aanhangwagen. Info: Carlos Penninck, fax/tel. (09)384 60 28.

**TE KOOP:** Ka 6CR, basisinstrumenten + SB7 vario, gesloten aanhangwagen (huid), prijs overeen te komen. Tel. (089)46 38 82 na 16:00 uur.

**TE KOOP:** Ka 6CR, gerestaureerd in 1997, als nieuw, goed uitgerust, radio 720 kanalen, nieuwe Dacron bespanning, vliegt zeer aangenaam. Contact M. Henrard, fax (083)21 49 61.

**TE KOOP:** Nimbus 3T OO-ZKG, spanwijdte 22,9 - 25,5 m, bj. 84, complete instrumentatie, Cobra aanhangwagen bj. 91, inl. (056)51 75 19 na 19:00 uur.

**TE KOOP:** Elfe Neukom S4D, zeer goede staat, volledig geïnstrumenteerd, radio, akoestische vario, vele toebehoren. Vliegklaar. Parachute, gesloten aanhangwagen. Wie doet er een bod? Tel. dag: (015)51 37 46, tel./fax avond (016)48 05 19.

**TE KOOP:** ASW 24 met winglets, bj. 5/92. Toptoestand met instrumenten en Anschau-aanhangwagen. Tel. 00 49 7431 55794 of 00 49 7431 3992, fax 00 49 7431 55318, Dieter Schempp.

**TE KOOP:** zuurstofinstallatie type Air24/2/3, volume regelbaar, aansluiting één-/tweezit, twee maskers, stalen fles 200 bar, 4 liter. L. De Preter, tel./fax (015)51 28 95

**TE KOOP:** Speed Astir IIb, bouwjaar 1979 met gesloten aanhangwagen. Peter Dobbeleir, (016)40 07 45.

**TE KOOP:** Pik 20 D, vario LX-1000, 720-kan. radio, gekeurde aanhangwagen. Inlichtingen F. Couckuyt, tel./fax (056)21 44 17.

**TE KOOP:** Nimbus 3D (tweezitter), 1987, 25,6 m, topconditie, VP6/Comp/GPS, Cobra aanhangwagen. Tel. avond (053)77 85 00, fax (053)77 52 90.

**TE KOOP:** Ka 6E, perfecte staat, elektrovario, open aanhangwagen met afdekzeil. Info Roland Maes, tel. (056)75 86 85 's avonds.

**TE KOOP:** draagbare radio Icom + baro Peravia + lader voor batterij + variometer. Prijs o.t.k. Contact (03)827 75 98.

**TE HUUR:** gunstige gelegenheid voor piloten die in Sisteron willen gaan vliegen: mooi Provençaals huis op 5 km v/h vliegveld, 2 slaapk., 2 badk., living en ingerichte keuken met alle comfort, 4 à 5 pers., 2 200 FRF/week. Contact: Mrs Ariane Decloux, 2 King William Yard, Barley, Royston, Herts SG8 8JA, Engeland. Tel. 00 44 17 63 84 84 78, fax 00 44 17 63 84 90 42, e-mail 101275.237@compuserve.com

**TE KOOP OF TE HUUR:** Caravan 4 personen + voortent + volledige uitrusting en inhoud. Prijs o.t.k. Contact: (09)221 31 57.