

# LIGABLAD

*Driemaandelijks tijdschrift van de liga van vlaamse zweefvliegclubs vzw*



*21 ste jaargang  
juli • augustus • september 2000  
kantoor van afgifte Gent X*

*nummer*

**83**

# LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk  
erkende sportfederatie



**21ste jaargang  
nummer 83  
juli - augustus - september 2000**

**Hoofredactie, redactieadres  
en verantwoordelijke uitgever:**

Stéphane Vander Veken  
Baarle-Frankrijkstraat 24,  
9830 St.-Martens-Latem  
tel./fax: (09) 282 41 53  
[fax: eerst even bellen]

**E-mail:**

s.vander.veken@mercator-hs.be

**Redactiemedewerker:**

Peter MULLAERT • tel.: (09) 221 31 57

**Aan dit nummer werkten mee:**

Lens I. - Pauwels P. - Servranckx A. -  
Van Ishoven Ph. - Van Vlerken E.

**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@online.be  
internet homepage:  
http://www.aeroclub.student.  
kuleuven.ac.be/lvzc/

**Betalingen:**

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

**Druk en opmaak:** Sintjoris NV

kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.  
Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 20 november 2000 op het redactieadres.

**Foto cover:** Keiheuvel: finish DG (foto Aerts-Maes)

## Inhoud

Redactioneel	
Nieuws vanuit het secretariaat	1
Fotowedstrijd	1
IGC-nieuws	2
Het hoekje van de boekenvreter	3
Zweefvliegtuignieuws	5
Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (4)	6
Aanhangwagenperikelen	7
SOLO, en wat nu?	8
Een doodgewone buitenlanding	8
Ballad	9
Wedstrijdnieuws	9
Sportcommissie	14
Mededelingen en service	

## Redactioneel

*Het seizoen zit er weer op, en heeft maar weinig goed zweefvliegweer geboden. Toch is men er in geslaagd de traditionele wedstrijden te laten doorgaan, zodat dit nummer boordevol wedstrijdresultaten zit. Als redacteur zit ik daar altijd een beetje mee verveeld: de deelnemers zijn meestal blij hun naam eens vermeld te zien, maar de andere lezers vinden eerder dat die ellenlange lijsten een saaie bedoening zijn.*

*Daarenboven kreeg ik die resultaten niet eens toegestuurd, ik moest ze zelf gaan oppikken op Internet of via het Ligasecretariaat. Als ik dan op Internet een verslag kan meepikken, denk ik wel dat dit feitelijk leuker te lezen valt dan de resultaten zelf. Daarom een oproep tot de wedstrijdorganisatoren van 2001: stuur mij a.u.b. spontaan de resultaten, liefst met een begeleidende tekst! Of loop het risico dat je wedstrijd volgend*

*jaar niet meer vermeld wordt. Met ons nieuwe formaat kan ik trouwens niet garanderen dat het steeds mogelijk zal zijn de lijsten integraal te publiceren.*

*Het zou verder ook leuk zijn, mochten de wedstrijdvliegers zelf vaker in de pen kruipen om te vertellen hoe ze er in slaagen een proef te winnen, hoge gemiddelde snelheden te halen, de "pulk" af te schudden, enz. Geen valse bescheidenheid! De beginners zoeken steeds goede raad! En nu de winter voor de deur staat, is er misschien wat meer tijd om te schrijven!*

*Prettig seizoeneinde!*

*Stéphane*

## Nieuws vanuit het secretariaat

### Erkenning als Vlaamse Sportfederatie

Zoals reeds werd meegedeeld, heeft onze organisatie een dossier ingediend om opnieuw te worden erkend als sportfederatie in het kader van de nieuwe reglementering. **Op 8 augustus ll. ontvingen wij het besluit, uitgevaardigd door het Bloso, dat onze vereniging erkend werd als Vlaamse Sportfederatie in het kader van het decreet van 13-04-1999 en dit vanaf 1 januari 2000.**

#### Wat biedt ons deze erkenning?

De verleende erkenning is te vergelijken met een kwaliteitslabel, waarbij wij permanent moeten bewijzen dat wij aan wel omschreven vereisten blijven voldoen. De erkenning geeft ons geen werkingstoelagen. Wel behouden we het recht op een afbouwende personeelstoelage tot 2004.

#### Wat zijn de gevolgen?

Eén van de vereisten is o.m. de verplichte collectieve verzekering van de leden. Vermits er hogere waarborgen worden opgelegd, verhoogt ook de premie. Vermits de personeelstoelage jaarlijks met 20% wordt afgebouwd, moeten er aanvullende eigen inkomsten worden gevonden. Op 14 september ll. is hieraan een vergadering van de Raad van Beheer gewijd. In afwachting van meer details in het volgende Ligablad, raadpleeg uw afgevaardigde beheerder voor de laatste berichten.

#### Nieuw decreet voor de "recreatieve vrijetijdsbesteding"

Vermits onze sport niet weerhouden was om

nog voor toelagen in aanmerking te komen, werd in overleg met de federaties die in een gelijkaardige positie verkeren, overleg gepleegd. Dit heeft op 30 mei ll. geleid tot een constructief gesprek op het Kabinet van de Minister van Sport. Het "initiatief tot een alternatieve ondersteuning", dat door de minister werd aangekondigd in zijn beleidsnota, werd omgezet in een daadwerkelijke opdracht. Wij hopen om eerstdaags hierbij opnieuw betrokken te worden.

### Cursusmateriaal verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen	725,-	*(845,-)
- Veilig Zweefvliegen	300,-	*(420,-)
- Elementaire Vliegopleiding	200,-	*(250,-)
- Voortgezette Vliegopleiding	250,-	*(350,-)
- Vliegboekje	80,-	*(110,-)
- Sticker "Zilveren C"-brevet	30,-	*(50,-)

\* (= via post toegezonden)

### Homologatie van F.A.I.-brevetten, examens en bevoegdverklaringen:

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers moeten worden ingediend binnen de 12 maanden na de prestatiedatum. Gelieve hiermee rekening te houden a.u.b.! Dossiers die nog moeten worden gehomologeerd door de Sportcommissie van de K.B.A.C. worden uiterlijk op 1 december op het secretariaat verwacht.

### Symposium 2001

Het jaarlijkse symposium zal plaats hebben op zaterdag 27 januari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. Noteer deze datum reeds in je agenda! Naast de traditiegetrouwe vergaderingen, zal ook de nodige aandacht worden besteed aan het feit dat onze organisatie 25 jaar bestaat.

### Zweefvliegkalender 2001

Gezien het succes van de voorbije jaren, zal ook nu weer de gekende Duitse zweefvliegkalender verkrijgbaar zijn via het secretariaat. Zie de aankondiging verder in dit blad of raadpleeg je clubsecretaris.

### Technische Controle

Per 1 januari 2000 is het nieuw reglement van kracht geworden en de invoering is tot op heden probleemloos verlopen. De administratieve coördinator in elke club zal eerstdaags de nodige (blauwe) formulieren ontvangen om een controleplan aan te vragen. Bij deze zouden we onze oproep willen herhalen, in het bijzonder aan de eigenaars van een privé-toestel, om alle aanvragen tijdig in te dienen. Dit geeft de technische controleurs de mogelijkheid om hun werk degelijk te plannen.

Indien je hieromtrent nog vragen hebt, spreek de administratieve coördinator van je club aan of neem contact op met het secretariaat.

Patrick

## Reminder: fotowedstrijd Zweefvliegen

Eén november is de deadline voor deelname aan de jaarlijkse fotowedstrijd van de Liga. Op die datum moeten alle foto's op het Ligasecretariaat bezorgd zijn.

Alle inzendingen zijn welkom, maar deelnemers met een winnaarsmentaliteit houden toch best rekening met het volgende :

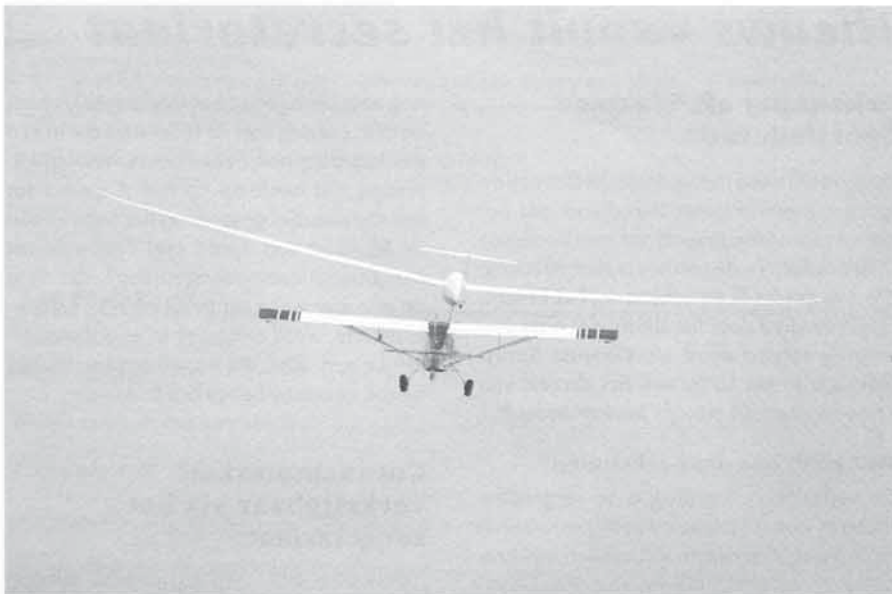
- als deelnemer moet je in principe lid zijn van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs;
- de foto's moeten vanzelfsprekend met zweefvliegen te maken hebben. Er zal beoordeeld worden op originaliteit, compositie, technisch niveau, enz. Ik leg er nog maar eens de nadruk op dat je geen gesofistikeerde weet-ik-veel-camera-met-zoemlens in je bezit moet hebben om kans te maken. Leuke vakantiefoto's of zelfs keerpuntfoto's kunnen soms verrassend uit de hoek komen;
- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn of eerder hebben deelgenomen aan de fotowedstrijd van de Liga;
- de inzending moet van groot formaat zijn: minstens 18 x 24 cm. (gelieve van dia's een afdruk te maken op dit formaat). Zowel zwart-wit als kleurenfoto's zijn toegelaten;
- aan de winnaars zal later gevraagd worden om de negatieven in te zenden voor publicatie en controle. Deze negatieven worden na het symposium gegarandeerd terugbezorgd aan de rechtmatige eigenaar. De ingezonden afdrucken blijven echter in het bezit van de Liga, die er ook de publicatierechten van krijgt. Zodoende hebben we steeds een voorraad aan foto's, waarvan het Ligasecretariaat of de redactie van het Ligablad handig gebruik kunnen maken;
- voeg bij de foto's uw naam, adres, telefoonnummer en club (lieft op een etiket of een kleeftbriefje); geef uw foto's een (originele) titel en graag ook enkele andere details zoals plaats en datum van opname, betrokken piloot, type toestel,...
- per deelnemer mogen er maximum vijf foto's worden ingezonden. Er zal dan een voorselectie gebeuren door de jury en de beste foto van elke deelnemer komt uiteindelijk in aanmerking voor een prijs;
- iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn opnames;
- de jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan bovenvermelde criteria voldoen of van bedenkelijk niveau zijn (op zedelijk of ander gebied) te weren uit de competitie;
- door deelname aan deze wedstrijd verklaart u zich akkoord met de beslissing van de jury.

Alle foto's moeten toekomen op het Ligasecretariaat (dus niet rechtstreeks bij de redactie van het Ligablad), eventueel via de ligaverantwoordelijke van je club of (à la limite) via Ivo Lens. Er zijn zoals elk jaar geldprijzen te winnen: respectievelijk 3 000, 2 000 en 1 000 BEF. Tel daar dan nog de onmetelijke roem bij die je verwerft in de zweefvliegerij, en je moet bijna geflipt zijn om niet deel te nemen. Dus meedoen is zeker de boodschap!

Ivo Lens

*N.v.d.r.:* voor de voorpagina van het nieuwe formaat Ligablad zoeken we zeker een aantal foto's met verticale compositie, genomen met een degelijk objectief en op fijnkorrelige kleurenfilm, nodig vanwege de vergroting. Los van de klassering voor de fotowedstrijd maak je zo meer kans je productie te zien publiceren.

Stéphane



Sleepstart op Keiheuvel (foto Aerts-Maes)

## IGC-nieuws

Het IGC vergaderde te Lausanne (CH) op 17 en 18 maart 2000. Pas in juli verscheen het verslag van de vergadering op Internet. Hier volgt een samenvatting. Een dertigtal lidstaten waren vertegenwoordigd. Er werd een nieuwe secretaris verkozen: Larry Sanderson, voorzitter van de SSA.

### Wedstrijdkalender

Er werd een nieuwe structuur aangenomen voor de wereldkampioenschappen, geldig tot 2006, te herzien in 2004. Europese kampioenschappen zullen voortaan geschrapt worden van de IGC-kalender. Zij worden niet verboden, maar ook niet meer gesteund. Logisch, want er zijn nu zoveel WK's dat je niet meer weet waar je kop staat. Oordeel zelf maar! Naast het derde WK Wereldklasse zal tijdens de Wereldluchtvaartspelen 2001 te Lillo (Spanje) ook het eerste WK 18-m-klasse gehouden worden. Het eerste WK dames is te Kaunas (Litouwen), het eerste WK Clubklasse te Gawler (Australië), het tweede WK junioren te Issoudun (F), allemaal in 2001.

Het tweede WK Clubklasse zal plaatsvinden te Musbach (D) in 2002, het 4de WK Wereldklasse te Matamata (NZ) in 2003. Nieuw-Zeeland bezit reeds 21 PW-5 toestellen, en 6 Piwi's kunnen vanuit Europa verscheept worden in één container voor 800 USD. In 2003 zullen de WK Standaard (2 vliegers per land), 15 m (idem), 18 m (1 vlieger per land) en Open klasse (idem) te Rieti (I) plaatsvinden. Dat zelfde jaar zijn er ook de tweede WK voor dames, waarschijnlijk in Tsjechië. Niets in 2004? In 2005 zou enkel het WK Wereldklasse plaatsvinden,

en in 2006 de andere klassen (plaats later te bepalen).

### Homologatie van records

Er werd besloten voortaan nog enkel GNSS FR als bewijsmiddel te aanvaarden voor wereldrecordpogingen, omdat juiste opmeting van keerpunten en evaluatie van keerpuntfoto's in de ver afgelegen gebieden (waar nu meestal gevlogen wordt voor dergelijke pogingen) vaak bijzonder moeilijk is. Met GNSS FR zijn de vooraf opgegeven coördinaten maatgevend, wat zeer eenvoudige controle van de vlucht mogelijk maakt, aangezien dit niet met een herkenbaar punt op de grond moet samenvallen.

### Standaardformaat voor keerpuntgegevens

Tot nu toe waren de keerpuntgegevens bij elke NAC in een eigen formaat gegoten. Dit stelde wedstrijdorganisatoren en deelnemers voor problemen, want die formaten waren uiteraard niet compatibel en bij manuele omzetting en opladen in de loggers gebeurden vele fouten. Daarom heeft de IGC besloten een uniforme regeling te treffen voor het opstellen van keerpuntgegevensbestanden, zowel voor elektronische als papieren versies. Elke GNSS-FR-producent kan dan een eenvoudig omzettingsprogramma voorzien naar zijn eigen formaat, zodat het risico op fouten minimaal wordt. Voor de GPS-commissie betekent dit natuurlijk deze winter heel wat extra werk. Maar daarna zou men principieel de buitenlandse gegevensbestanden gewoon-

weg kunnen overnemen, en zich beperken tot de Belgische keerpunten.

### Wedstrijdklassen

In de Wereldklasse werd er besloten te verzaken aan de verplichting om te vliegen met dezelfde zwaartepuntsligging voor alle deelnemers, en staartballast toe te laten voor wedstrijden. Hierdoor vervalt een van de basisprincipes van de Wereldklasse! Hebben de afgevaardigden (17 stemmen voor, 6 tegen, 1 onthouding) de gevaren van deze verandering wel ingezien? De PW-5 is niet ontworpen voor dergelijke inbouw, en een te staatlastig zwaartepunt, hoewel gunstig voor de prestaties, kan zeer nadelige gevolgen hebben voor de stabiliteit en het veilig vlieggedrag. Wat met het luchtwaardigheidsbewijs?

Voor de definitie van spanwijdte werd eensgezind (!) een bijzonder betwistbare definitie goedgekeurd. Waar die vroeger gemeten werd met het ongeballaste toestel horizontaal in rusttoestand, moet dit voortaan gebeuren "met de vleugels ondersteund tot zij hun onbelaste toestand benaderen"! Hoe men dat "benaderen" moet verwezenlijken staat nergens bepaald. Gezien de spanwijdte-overschrijdingen die tijdens de laatste WK's werden vastgesteld, is hier wellicht lobbywerk van de constructeurs te vermoeden. Maar je kan zeker zijn dat er bij de volgende metingen lustig zal gediscussieerd worden over wat de "benaderde onbelaste toestand" betekent: hoe hard mag men nu precies heffen aan de vleugeltip om hem binnen de 15 of 18 m te houden?

## Lilienthalmedaille

De Lilienthalmedaille, de hoogste zweefvliegonderscheiding, gaat naar Hana Zejdova, die in haar loopbaan reeds meer dan 120 nationale records in algemene en damescategorie, en in de periode 1997-1999 meer dan 50 wereldrecords vestigde. Zij heeft meer dan 3 000 vliegreuren en 135 000 overlandkilometers.

## Vermijden van botsingen

De IGC bestudeert ook middelen om botsingen in vlucht te vermijden, die de laatste jaren een stijgende trend vertonen. Een lezing over de huidige proeven en studies i.v.m. kleurmarkeringen, "strobe lights" (flikkerlichten) en elektronische anti-botsing-waarschuwingssystemen werd gevolgd door een gedachtenwisseling, waar echter geen duidelijke conclusies naar voren kwamen. Systematisch uitkijken en niet op de instrumenten zitten pieren blijft de beste op-

lossing. Gesofisticeerde instrumenten met ingewikkelde gebruikshandleiding vermijden, het gebruik in vlucht moet eenvoudig zijn en de aandacht niet afleiden.

## Varia

Er werden een aantal voorstellen besproken om het zweefvliegen als sport duidelijker te profileren. Zo werd onder meer voorgesteld om de klassieke term "gliding" (glijvlucht) in alle communicaties te vervangen door "soaring" (zweefvlucht), en dus ook de IGC (International Gliding Commission) voortaan ISC (International Soaring Commission) te noemen, om beter het onderscheid te maken met zeilvliegen (Hang Gliding) en zweefschermen (Paragliding).

De volgende vergadering zal doorgaan in Lausanne op 9 en 10 maart 2001.

svv

## Medische keuring

Hoewel de JAA (Joint Aviation Authority, die de Europese regelgeving moet harmoniseren) voorlopig heeft afgezien van het invoeren van een Europees eenge-maakte zweefvliegvergunning, zijn er een aantal EG-landen die de medische keuring voor het zweefvliegen wensen aan te passen aan de JAA-norm Klasse 2, d.i. de keuring voor niet-professioneel vliegen. Voor 60-plussers betekende dat in vele landen een zware dobber, want daar werd om de 6 maand een keuring verlangd! Gezien massaal protest heeft het JAA Flight Crew Licensing Committee besloten deze controle voor het zweefvliegen te versoepelen. Daarmee gelden nu de volgende intervallen voor een Klasse 2 onderzoek: om de 5 jaar tot een leeftijd van 30 jaar; om de 2 jaar tussen de 30 en de 50 jaar; om het jaar voor wie ouder is dan 50.

## Het hoekje van de boekenvreter

Martin Simons is zeker geen onbekende in Angelsaksische zweefvliegkringen. Actief zowel in Engeland als in Australië, medewerker van verschillende zweefvliegtijdschriften, heeft hij ook een aantal boeken op zijn naam, o.a. over historische zweefvliegtuigen voor 1940. Nu heeft hij ook aan twee voormalige zweefvliegconstructeurs een werk gewijd.

*Slingsby Sailplanes* (Airlife Publishing Ltd, ISBN 1 85310 732 8, 256 blz., 22 x 30,5 cm, hard ingebonden, talloze z/w foto's en driezijdenaanzichten van alle zweefvliegtuigtipes) geeft ons een volledig overzicht van de zweefvliegtuigproductie van deze traditierijke

Engelse firma, die aanving in 1931 met de Falcon, een licentiebouw van de Duitse Falke overgangszwever, en eindigde in 1982 met de laatste exemplaren van de Vega kunststof renklasser.

In totaal werden er een 35-tal types geproduceerd door de fabriek van Fred Slingsby, soms in één enkel exemplaar. Bij ons zijn vooral de toestellen uit de jaren '50 en '60 bekend, zoals de Prefect, Tutor, Sky, Skylark en Dart. Drie Slingsby toestellen hadden de eer de WK te winnen: de Falcon 3 in '37 (Wasserkuppe) en de Eagle in '56 (Saint-Yan) in de toenmalige tweezitterklasse, en de Sky in 1952 (Madrid) met Philip Wills. De

Slingsby toestellen waren meestal stevig en aangenaam te vliegen, maar qua prestaties eerder bescheiden.

Toen de kunststofconstructie opkwam, miste Slingsby de boot. Hij dacht te kunnen concurreren met een metalen toestel, en kocht de licentierechten van de Schreder HP-14 zelfbouwkit. Het aanpassen van dat toestel aan de Engelse normen voor seriebouw vergde veel tijd en resulteerde in een verslechtering van de vliegeigenschappen en de prestaties. Het werd een miskleun, en tot overmaat van ramp brandde de fabriek af.

Dan werd een akkoord gesloten met Glasflügel voor de licentiebouw van de

# NOODVALSCHERMEN

- *REPACK - PLOOIEN ONDERHOUD HERSTELLINGEN*
- *JAARLIJKSE INSPECTIE*
- *VERKOOP OP MAAT*

Tel : 056/50 63 90

Fax : 056/ 50 43 59

Email : jera@skynet.be

## RONNY VERVAET

Maalstraat 16, 8560 Moorsele



Member of the  
Parachute Industry Association

Kestrel kunststof openklasser, die gebouwd werd in 17 m en 19 m-versies, en zelfs een paar met een 22 m-vleugel. Als laatste model ontwikkelde Slingsby de Vega renklasser en Sport Vega clubklasser, waarvan in totaal maar 70 werden gebouwd. In 1982 stopte Slingsby dan met de constructie van zweefvliegtuigen.

*Sailplanes by Schweizer* (Airlife Publishing Ltd, ISBN 1 84037 022 X, 224 blz., 22 x 30,5 cm, hard ingebonden, talloze z/w foto's en driezijdenaanzichten van alle zweefvliegtuigtypes) is geschreven in samenwerking met Paul A Schweizer en loopt vrijwel parallel met het vorige werk. Ook hier gaat het over een familiebedrijf dat in de zweefvliegtuigbranche actief was van 1930 tot 1983. De broeders Paul, Bill en Ernie Schweizer begonnen hun eerste toestellen te bouwen in een schuur van de ouderlijke boerderij. Alle types waren uit metaal gebouwd, behalve de tweezits trainer die ze tijdens WO II in opdracht van de Amerikaanse luchtmacht in serie moesten bouwen in hout, om schaarse metalen te sparen.

Ook hun toestellen waren stevig en plezierig te vliegen, maar met bescheiden prestaties. Uitschieters waren de 1-23 eenzitter, waarmee Paul Bikle in 1961 de wereldrecords absolute hoogte en hoogtewinst

vestigde (dat laatste is nog steeds geldig), en de 2-32 twee/driezitter, waarmee eind jaren '60 een aantal meerzits wereldrecords snelheid en afstand werden gevestigd.

De 2-32 is als enige "meer dan tweezitter" een exotisch nummer: ontworpen als tandem tweezitter voor recordpogingen, o.a. hoogtevluichten waarbij zuurstofflessen en andere uitrusting veel plaats vergden, werd de romp zo breed dat men achteraan twee niet te dikke passagiers naast elkaar kon plaatsen. Het type werd een matig succes, ondanks de hoge aanschafprijs, omdat de commerciële zweefvliegbedrijven hier een meerwaarde zagen: niet alleen kon men zo twee luchtdopen tegelijk geven, maar het is ook vaak gemakkelijker om twee mensen te overtuigen samen in een zwever te stappen dan afzonderlijk, ze spreken elkaar moed in!

Een geniale zet van Schweizer was de 1-26 "eenheidsklasse", een kleine zwever met zeer beperkte prestaties, zowel afgewerkt als in bouwpakket leverbaar, en die in de VS een wedstrijdklasse op zich vormde. Er werden er een kleine 700 van gebouwd tussen 1954 en 1979. Ook nu nog vliegen ze overal in de VS rond, en zij werden de inspiratiebron voor het Wereldklasse-concept in de jaren '90.

Ook de Schweizer misten de boot van de kunststofconstructie. De steeds wisselende regels voor de standaardklasse in de jaren '70 deed hen de das om: hun standaardklasser beantwoorde perfect aan een reglement dat na een paar jaar onder druk van de Duitse constructeurs werd gewijzigd. De 1-34 was plots "klassenloos" en dus moeilijk te verkopen. De zware investeringen voor de matrijzen die nodig waren voor de seriebouw in metaal konden niet gecupereerd worden. De Europese concurrentie kwam met mooie kunststof toestellen op de markt, en weldra besloten de Schweizer de zweefvliegtuigbouw op te geven. In Europa zijn hun toestellen zeer schaars. In België was er een enkele 2-22 opleidingstweezitter die in Diest terecht kwam en daar in 1994 zwaar beschadigd werd toen het dak van de loods instortte. De restauratie duurt nog voort.

Beide boeken van Simons zijn bijzonder gedetailleerd. Ze passen ongetwijfeld perfect in de boekenkast van al wie interesse heeft voor de geschiedenis van het zweefvliegen. Jammer van de prijs: 39,95 GBP per deel, daar kan je al wat starts voor maken! (Airlife Publishing Ltd, 101 Longden Road, Shrewsbury, SY3 9EB, Engeland).

Stéphane

**Segelflug-Bildkalender 2001**

**32nd Issue**

This new issue of our soaring calendar brings you all the fascination, excitement and beauty of soaring flight, with 13 large-format pictures (48x29cm) printed on high quality paper. The rear of each page has a description in English, French and German telling the story of each picture - the flight, the aircraft and the sport. This latest and improved issue provides a unique taste of the magic bound up in soaring flight.

# Zweefvliegtuignieuws

## Avia Stroitel

De constructeur van de AC-4 Russia biedt deze nu ook aan als bouw pakket. De zelfbouw zou ca. 700 uur vergen, met gebruik van eenvoudig gereedschap en veilige, niet-toxische epoxy. Kit nr. 1 werd door de FAA (Federal Aviation Authority, het Amerikaanse Bestuur der Luchtvaart) onderzocht en goedgekeurd als conform de 51%-zelfbouwregel.

## Bielsko 1

Dit is een nieuwe Poolse firma die ontstaan is na het faillissement van PZL Bielsko. Zij zal de productie en verdeling van de Wereldklasser PW-5 en van de afgeleide tweezitter PW-6 verzekeren. De PW-6 heeft ondertussen een demotoer in de VS en in Duitsland achter de rug. Bielsko 1 biedt momenteel een pakket aan van 1 PW-5 + 1 PW-6 (enkel vooraan geïnstrumenteerd) voor 100 000 DEM. Een koopje voor een club die voor de opleiding wenst over te stappen van hout/doek op kunststof. Het is niet meteen duidelijk wat de rol hierbij is van PZL Swidnik die tot nu toe de PW-5 produceerde. Samenwerking of concurrentie? Verder heeft de Amerikaanse firma Composite, Inc. besloten de lang verwachte kitversie van de PW-5 te ontwikkelen en in productie te nemen.



Het PW-6 prototype in vlucht (bedrijfsfoto)

Technische gegevens PW-6: spanwijdte 16 m, lengte 7,85 m, vleugeloppervlak 15,25 m<sup>2</sup>, leeggewicht 340 kg, minimumgewicht piloot 55 kg, maximumgewicht bemanning 200 kg, maximum vlieggewicht 550 kg, minimum daalsnelheid 0,75 m/s bij 85 km/h, beste glijhoek 1:34 bij 90 km/h, overtreksnelheid 70 km/h, Vne 260 km/h.

## DG-Flugzeugbau

Op 27 juli was het dan eindelijk zover: de lang verwachte eerste vlucht van de nieuwe tweezitter DG-1000 werd uitgevoerd door constructeur Wilhelm Dirks op het vliegveld van Karlsruhe. De ontwerper was in de wolken met de stureigenschappen, wendbaarheid en geringe stuurkrachten van

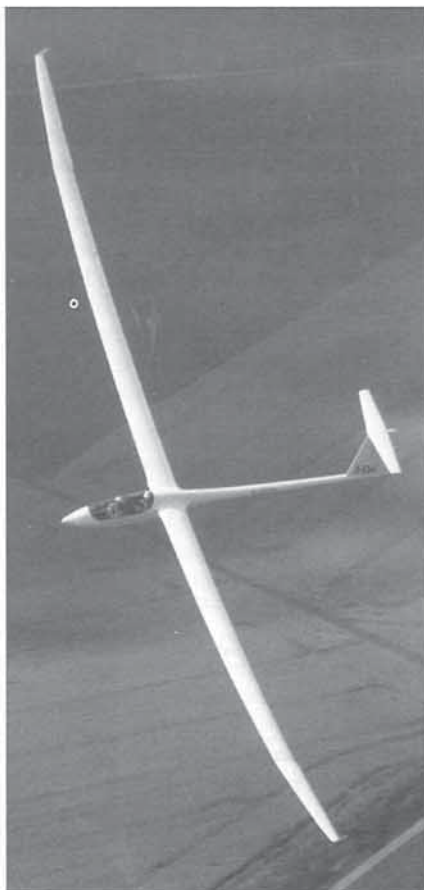


Eerste vlucht van de DG-1000 (bedrijfsfoto)

de 20-m versie. Ook de eerste indrukken bij het cirkelen in thermiek waren echt positief. Ondanks de dunne vleugel konden zeer efficiënte remkleppen ontworpen worden. Bij vergelijkingsvluchten met "een andere tweezitter" bleken de prestaties te kloppen met de verwachtingen. Bij vliegen in motregen was het voordeel van de DG-1000 nog duidelijker. Het Horstmann-Kösterprofiel met Boermans winglets en romp-vleugelovergang is blijkbaar een voltreffer. Ook een vlucht met de 18-m versie verliep tevredenstellend.

## Project Eta

Het eerste exemplaar van de superzwever "Eta" met 31 m spanwijdte (voorziene glij-



Eerste vlucht van de Eta (bedrijfsfoto)

hoek ca. 1:75) heeft op 31 juni het luchtruim gekozen voor een eerste evaluatievlucht door testpiloot Gerhard Stich. Het toestel draagt het bekende wedstrijdtekenteken "HW" van Hans-Werner Grosse, een van de intekenaars van het project. Wat op de eerste foto's al onmiddellijk opvalt, is het enorme doorbuigen van de superslanke vleugels in vlucht. Daarnaast lijkt de ASH-25 een stijve vleugel te hebben. Bij redactieslot waren nog geen eerste vluchtindrukken beschikbaar.

## Filser

Naast het bekende gamma gesofisticeerde vluchtcomputers (LX-5000) en loggers (LX-20) probeert Filser ook goedkopere oplossingen aan te bieden. Bij de loggers is er de Colibri, bij de vluchtcomputers is er nu ook de LX-6000 (een iets vereenvoudigde versie van de LX-5000, wel zonder IGC-goedkeuring voor het loggerdeel, maar volledig in 57 mm-norm). En voor de kleine man is er ook de LX-160, een elektrovario met sollfahrt, integrator, hoogtemeter, en mits (NMEA-)koppeling aan een GPS ook eindaanvluchtcomputer, weliswaar beperkt tot het gevlogen been. De LX-160 bestaat uit 2 delen in 57 mm-norm.

## Stemme

Naast het bekende gamma motorzwevers met vouwschroef in de neus (S10 - Limbach 93 pk, vaste pas v/d schroef, S10-V - Limbach 93 pk, variabele pas, S10-VT - Rotax 914 FS1 115 pk, variabele pas), biedt Stemme voortaan ook de So7 Sport Glider, een side-by-side tweezits zweefvliegtuig met 18 of 20 m spanwijdte en een glijhoek van 1:45 (introductieprijs 75 000 USD), en de touring motorzwever So8 met vast onderstel en niet in-trekbare schroef met vaanstand, met een 100 of 115 pk Rotax, waarbij de krachtigste versie meteen als sleeptoeistel wordt aangeboden (basisprijs 120 000 USD).

## Streifeneder

Hier gaan de testvluchten verder voor het reddingssysteem dat de ganze zwever in geval van nood aan de grond moet brengen. Naast het Discus testvliegtuig is er nu ook een LS3 omgebouwd om onbemande hogesnelheidsproeven uit te voeren.

Ondertussen is de LBA (Duitse bestuur der Luchtvaart) druk in de weer om voor dergelijke systemen normen en proefinstallaties te ontwikkelen. Zo werd een afgedankte Mistral C omgebouwd tot radiobestuur model op schaal 1:1. Het werd ondersteboven gemonteerd en in die positie (omwille

van stabiliteitsproblemen) op hoogte gebracht door een helikopter voor de eerste proeven, die werden uitgevoerd met ULM-reddingsystemen. Bij een van de hogesnelheidstests raakte de reddingsparachute bij het uittrekken het stabilo, dat afbrak. Bij de ongecontroleerde vliegtoestand die daarbij ontstond, waren de g-krachten zo hoog (ca. 10 g) dat een vleugel afbrak. Daarna bracht het valscherp het wrak behouden aan de grond.

### Zwaartepuntshaken (vervolg)

Zoals in de vorige Ligabladen aangekon-

digd, heeft de Duitse LBA een decreet uitgevaardigd, dat de vliegtuigsleepstart met de zwaartepuntshaak verbiedt. Voor de meeste types geldt een overgangperiode van 4 jaar, maar voor de Ka-6E bijvoorbeeld is het verbod nu reeds dwingend. Ondertussen heeft de Duitse Aëroclub bezwaar aangetekend, o.a. omdat de LBA bij de overlegvergadering waar de materie besproken werd, bedrieglijke argumenten zou gehanteerd hebben (aldus G. Marzink in Aerokurier 6/2000). De DLR-studie waarop de ganse geschiedenis steunt, en die twee dikke boekdelen omvat, werd pas op de vooravond aan de DAeC bezorgd, en de

door de LBA gepresenteerde cijfers waren vals of uit hun context gerukt. Zo zou de DAeC in eerste instantie haar steun hebben toegezegd aan de voorgestelde maatregel, die dan zeer snel geïmplementeerd werd. Ondertussen bestaan er voor nagenoeg alle toesteltypen ombouwsets, maar het prijskaartje is natuurlijk niet mals, en dan moet je ook nog eens twee haken laten keuren i.p.v. één.

SVV

## Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (deel 5)

Oudere lezers die zich de jaren 50 herinneren, hebben misschien nog wel in een of andere loods een Grunau Baby weten staan (of in het gebinte zien hangen). Over dat toestel gaat deze aflevering in onze reeks.

Wellicht zal nooit duidelijk worden hoeveel Grunau Baby's er in totaal gebouwd zijn. Het model was immers zo bekend en geliefd dat niet alleen de massaproductie in Duitsland en verscheidene andere landen duizenden exemplaren opleverde, maar dat ook de zelfbouw bij vele amateurs zowat overal ter wereld groot succes oogstte.

Het eerste toestel kwam in 1931 uit de fabriek van Edmund Schneider in Grunau, Silezië. Schneider zelf had het ontworpen als een goedkope zwever voor piloten zonder veel ervaring. De Grunau Baby had een vleugel met een spanwijdte van 12,87 m, een enkelvoudige ligger en een constante koorde, afgezien van de elliptische toppen met de lengte van de rolroeren. Het profiel was een Göttingen 535 en ging over in een dun symmetrisch profiel, dat in het elliptische deel

een vrij sterke verwringing had om de stalleigenschappen te verbeteren. De rolroeren hadden geen differentiële besturing en de spleet tussen de vleugel en de ailerons was afgedicht met een strook doek op de scharnierlijn. Van de hoofdligger naar de onderste rand van de hoofdrompspant liep een vleugelsteun.

De romp had een zeshoekige doorsnede, een open cockpit en een houten schaats afgeveerd op rubberen blokken. Ook het stabilo was aan beide zijden van een steun naar de romp voorzien.

Op het Rhöntreffen van 1932 waren er zes Baby's aanwezig. Het succes ervan was merkbaar aan de verkoop van de zelfbouwplannen en aan het feit dat Schneider datzelfde jaar in zijn fabriek 22 stuks bouwde.

In 1933 werd een nieuw model gelanceerd, met een spanwijdte van 13,5 m, waardoor de prestaties verbeterden zonder tot veel extra-gewicht en -kosten te leiden. De cockpit werd verruimd en de vleugelsteun achter de piloot kreeg een vorm die 20 jaar lang on-

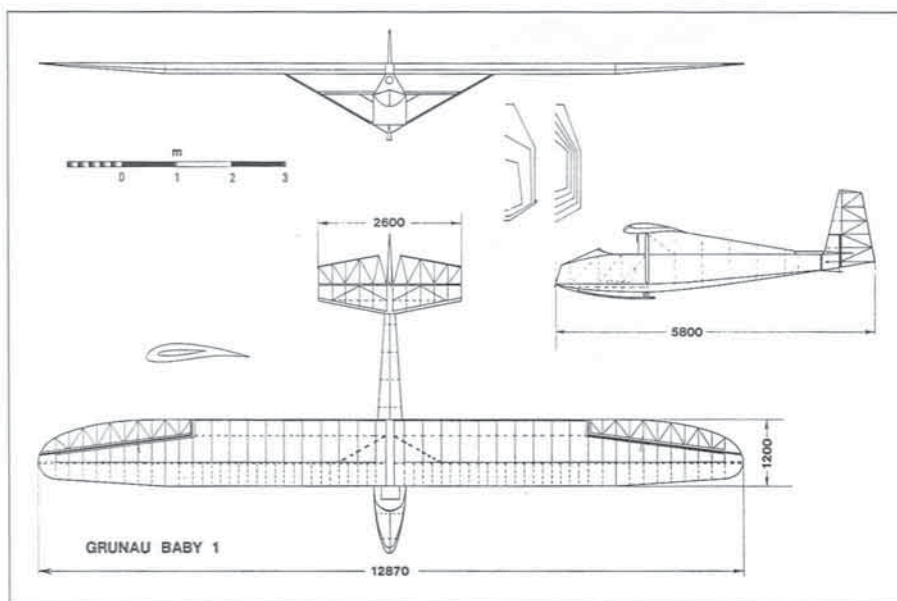
gewijzigd bleef. De Grunau Baby 2 werd onmiddellijk beroemd, onder meer door het duurrecord van meer dan 36 uur hellingvliegen aan de duinen van Oost-Pruisen op 3 en 4 april 1933, gevestigd door Kurt Schmidt.

In 1933 verliet er om de drie dagen een Baby 2 de fabriek van Schneider. Ze werden verkocht in Argentinië, Ierland, Nederland, Roemenië en Zwitserland. Op het Rhöntreffen van 1934 waren er niet minder dan 33 Grunau Baby's aanwezig.

Wolf Hirth gebruikte de GB in zijn zweefvliërschool, waar hij demonstratievluchten organiseerde, ook acrobatische. Met een Baby exploreerde hij de golfstijgwind van de Moazagotl. Eric Collins, de eerste Britse piloot met een zilveren "C", kwam in een Baby om het leven toen hij een buitenwaartse looping wilde maken. Als er in de zweefvliegerij iets speciaals gedaan moest worden, gebeurde dat vaak met een Grunau Baby, en toch waren er wegens de stevige constructie en het doele karakter van het toestel betrekkelijk weinig ongelukken.

De Grunau Baby 2A kreeg grotere en efficiëntere ailerons, een gedeeltelijk gesloten cockpit met een windscherm, en sommige exemplaren zelfs een volledig gesloten kap, waarin de piloot echter wegens de vorm van de vleugelpyloon amper zijn hoofd kon bewegen. Steeds vaker werd voorzien in remkleppen op de bovenzijde van de vleugel, en ook bestaande toestellen kregen die stoorkleppen naderhand ingebouwd. Schneider vervaardigde ook een gemotoriseerde versie.

De Grunau Baby 2B kreeg volwaardige remkleppen en werd gebouwd in grotere aantallen dan alle vorige types samen. Het toestel werd de ruggengraat van het trainingsprogramma van het Nationalsozialistische Fliegerkorps. Volgens officiële cijfers werden er tijdens de oorlogsjaren



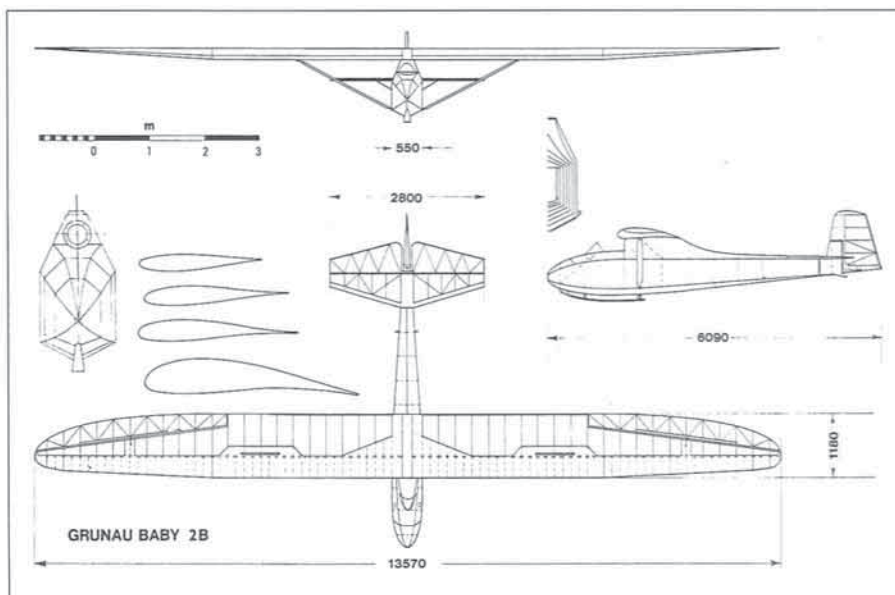
4104 stuks gebouwd. Na de oorlog bleven er nog honderden 2B's over in loodsen overal in Europa.

In Tsjecho-Slowakije, Spanje en Zweden werd de productie na de oorlog weer aan-gevat. In Frankrijk werd het toestel gebouwd onder de naam Nord 1300.

Schneider, die de tekeningen had kunnen redden, vestigde zich in Australië en begon er een zweefvliegtuigfabriek, die als eerste product een Grunau Baby 3A afleverde, met een landingswiel en een verbeterde cockpit en kap.

In Duitsland bouwde Alexander Schleicher in Poppenhausen eveneens een Grunau Baby 3, die nogal sterk afweek van het originele model, door een andere vleugelbe-vestiging en een versterkte maar minder elegante romp. Ook de Grunau Baby 3B en de 4, vervaardigd in Australië, waren grondig verschillend van de populairste Grunau Baby 2B.

De invloed van de Grunau Baby op ver-schillende andere constructeurs was enorm groot, onder meer in Engeland (Slingsby). Ook in Vlaanderen waren (en zijn ?) er Baby's te zien, en leenden ze zich tot aller-



lei experimenten (bv. met een motor op een pyloon bovenop de romp).

#### Technische kenmerken:

*Grunau Baby 1*: spanwijdte: 12,87 m; vleugeloppervlakte: 14,5 m<sup>2</sup>; slankheid 11,4; leeg-gewicht: 100 kg; vlieggewicht: 166 kg; vleugelbelasting: 11,4 kg/m<sup>2</sup>; glijgetal: 17

*Grunau Baby 2B*: spanwijdte: 13,57 m; vleugeloppervlakte: 14,2 m<sup>2</sup>; slankheid: 13; leeg-gewicht: 160 kg; vlieggewicht: 250 kg; glij-getal: 17 bij 55 km/uur; maximumsnelheid: 150 km/uur.

Peter Mullaert

## Aanhangwagenperikelen

Al wie geregeld met een zweefvliegaan-hangwagen onderweg is, weet dat het niet altijd evident is met zo'n gedrocht te rijden. Verhaaltjes over slingeren, klapban-den, totaal controleverlies met zware schade, enz., kan je overal horen. Met de modernere aanhangwagens achter een krachtige en zware wagen, heb je echter soms de indruk dat ongevallen verleden tijd zijn, en dat je ongestraft kan doorvlammen met je sigaar op wieltjes achter je. Niets is echter minder waar, en hoe sneller je rijdt, hoe ernstiger de gevolgen kunnen zijn. Ziehier een minder vaak voorkomend ongeval, dat gelukkig goed afliep.

Telefoon! De Twin ligt buiten. Wie haalt hem



Gelukkig goed afgelopen (foto S. Vander Veken)

op? Snel de aanhangwagenpapieren geno-men, de bak aangepikt, veiligheidskabel be-vestigd, lichten gecheckt, alles O.K., rijden! Een paar honderd meter verder, snelheid ca. 60 km/h, de (flauwe) bocht iets te kort ge-nomen, het binnenwiel van de aanhang-wagen raakt naast de baan in een diepe put, een schok en... Shit! De aanhangwagen is los en blijft achter de sleepwagen aan-bollen. Gelukkig is er net geen tegenligger, want de aanhangwagen gaat links van de baan tegen een vangrail, bolt de hele lengte van de rail af, krijgt zo een impuls naar rechts en belandt uiteindelijk in de sloot rechts van de baan.

Wat is er misgelopen? Eerst en vooral was de koppeling waarschijnlijk onvolledig op de bol vergren-deld. Met sommige systemen is dat niet onmiddellijk te zien, je moet het grondig checken, maar met een zware dissel valt dat niet altijd mee. Best is een systeem waar een duidelijke vergrendelingsindicator op staat. Er zijn ook systemen waar je nog eens een borgpin kan toevoegen (als je die niet vergeet, natuurlijk!).

Tweede probleem: dit was een aanhangwagen met terugloo-

prem, waar de veiligheidskabel normaliter het remsysteem activeert. Maar omwille van de korte dissel had men de kabel inge-kort om slepen te vermijden, en de lus vast-gemaakt met een schroefklem. Deze had het door de schok begeven alvorens de rem kon dichtgaan. Veiligheidskabels uit de han-del hebben stevig vastgeklemd lussen aan beide uiteinden, en een gekalibreerde ring die zich moet vervormen en openspringen nadat het remsysteem voldoende in werking getreden is. Weglaten van die ring of ver-zwakken van de kabel (roest, afslijten door slepen op de grond, niet-standaard kabel-klemmen) zijn dus uit den boze! Wat doe je dan als je kabel dreigt op de grond te sle-pen? Je bevestigt hem aan de dissel met san-dows of een andere vrij losse band (draai er hem vooral niet rond!).

Verder valt op te merken dat sommige trek-haken niet langer beschikken over een "var-kensstaartje" of een oog om de veiligheidskabel te bevestigen. Jammer, want als je die rond de hals van de bol hangt, ben je niet beveiligd als de bol zelf het begeeft. Check ook geregeld de bouten die de kop-peling aan de dissel bevestigen, zeker als je aanhangwagen veel buitenstaat: roest kan die zodanig verzwakken, dat een schok onderweg volstaat om ze af te breken.

svv

## SOLO, en wat nu?

### Wintervoorbereiding

De meeste geslaagde prestaties zijn te danken aan een goede voorbereiding. Thermiekluchten en zeker overlandvluchten vergen dan ook een degelijke voorbereiding. Meermaals begint een vlucht tijdens de wintermaanden, met activiteiten zoals kaarten aanschaffen, snijden en plakken, cirkels aanbrengen, uitpluizen van reglementen om te weten waar er wel en niet, en op welke hoogte, gevlogen mag worden, opzoeken van de nodige radiofrequenties enz. Ik heb iemand gekend die 's avonds thuis in de zetel oefende met een parachute aan, wat te doen bij hoog water.



Ook het toestel moet grondig voorbereid worden voor het nieuwe seizoen (foto Ph. Van Ishoven)

Het best koop je een Michelin-kaart op een schaal 1/200 000. Hierop trek je cirkels op 10 km rond elk vliegveld en om de 5 km rond je eigen terrein. Eventueel zet je er de hoogte bij die je moet hebben om binnen de kegel te vliegen bij windstil weer. Bij grotere afstanden is aan te raden om een grotere schaal te gebruiken, zodat je minder kaarten nodig hebt onderweg.

Bestudeer de handleiding van je toestel en noteer de belangrijkste punten, zodat deze voor de vlucht nog even kunnen doorgenomen worden. Bestudeer de handleidingen van je instrumenten. Oefen, indien mogelijk, op de grond, bijvoorbeeld met een GPS of simulaties van boordcomputers op uw PC. Experimenteer met drank. Welke drank en welke hoeveelheid ligt je het best? Thee of koffie zijn geen aanraders.

### Zomervoorbereiding

Tijdens de week worden de dagelijkse weerberichten nauwkeurig gevolgd en neem je de beslissing om al dan niet te gaan vliegen. Ook hier gebeuren reeds de nodige voorbereidingen. Kaarten plooiën, drinkflessen of drinkbussen in orde brengen. De handleiding even terug inzien kan nooit kwaad. Indien het toestel niet vliegklaar is, hiervoor zorgen, zoniet vlieg je misschien helemaal niet.

Bekijk de gewassen en de velden en vergelijk deze later vanuit de lucht. Dit kan ooit van pas komen bij je eerste buitenlandingen.

### Dagvoorbereiding

Tijdige aankomst op het terrein is uiteraard belangrijk. Je hebt dan alle tijd om je rustig voor te bereiden. Samen met de startleider of je instructeur overleggen is de volgende stap. Deze zullen je zeker raad geven. Vooral de meteo en de proef zullen hier uitvoerig aan bod komen. De windrichting op je kaart aanbrengen is onontbeerlijk, noteer ook de windrichting op de verschillende hoogtes. Vermijd raad te vragen aan piloten van uw eigen niveau, zij weten niet meer dan jij en maken je misschien onzeker of overmoedig.



Buitenlanding? Geen probleem als de aanhangwagen paraat is. (foto Ph. Van Ishoven)

Maak je toestel op je gemak vliegklaar, ook al lijkt het weer niet mee te zitten.

Niet enkel de dagelijkse check van het toestel is van belang, ook uw eigen check, in casu drank, voedsel, kaarten, eventueel GPS, enz. Een baro is noodzakelijk voor je 1 000 meter hoogtewinst, maar aangeraden wordt ook hier vertrouwd mee te geraken en regelmatig een barograaf mee te nemen. Zolang je nog je hoogtewinst moet behalen, neem je steeds een barograaf mee, ook al is het plafond die dag onvoldoende; dikwijls stijgt dit in de loop van de dag. De meeste piloten hebben hun 1 000 meter een eerste maal behaald zonder baro.

Philip van Ishoven

## Een doodgewone buitenlanding

In de zomer van '98 worden de thermiekomstandigheden na 3 uur vliegen op 10 km van mijn verste keerpunt erbarmelijk, dus landen. Onder mij een piepklein gehucht met drie boerderijen en een riante villa. Na de landing zonder problemen loop ik eerst de drie boerderijen af, maar alleen de honden zijn thuis, de mensen op het veld aan de arbeid. Dus schoorvoetend naar de villa met een enorme inrijpoort en inrit, en binnen de omheining voor de villa een grasveld zo groot als een voetbalveld. Ik bel aan de poort en langs de interfoon krijg ik een stem te horen die mij vriendelijk vraagt door de poort te komen.

Bij het naderen van de villa gaat de deur open en verschijnt er een boom van een

man, in blauw werkpak en geruit cowboyhemd. Een geluk dat ik de vraag niet stel! "Is de baas niet thuis?" want daar stond hij. Wanneer ik hem mijn zweefvliegtuig toonde aan de overkant en vroeg of ik kon bellen naar de thuisbasis, knikte hij gewillig en vroeg ogenblikkelijk: "Gaat zo een grote vrachtwagen hier wel geraken langs die kleine binnenwegen?" Maar als ik hem vertelde wat het gewicht was en hoe zo een toestel gedemonteerd wordt, ja dan snapte hij dat er helemaal geen probleem was.

Als hij vernam dat ik Belg was, zei hij: "Dan zul je wel liever bier drinken dan wijn." Op mijn bevestigend antwoord toverde hij uit een kast een bataljon buitenlandse bieren van over de ganse wereld. De Belgische

bood hij niet aan. "Die kun je thuis drinken," zei hij met enig leedvermaak. Gezien ik toch 2 à 3 uur moest wachten op de ophaalploeg, stelde hij me voor knus in de zetel te gaan zitten. Zo kwam er een gesprek op gang waarbij hij zijn levensloop vertelde. Hij naderde de 60 jaar en had met zijn 7 broers en zusters in de streek van Normandië geleefd. Zijn ouders waren arm en ziekelijk, en stierven als hij 14 jaar oud was. Dan wachtte hem het weeshuis.

Een oom die kapitein op zee was, stelde hem voor de keuze: of naar het weeshuis of met hem op het schip. Dolgelukkig koos hij voor het schip, maar dat was als jonge snaak een misrekening, want zijn oom was een streng man met vaste regels: opstaan, was-

sen, eten, studeren, en 's avonds ontspanning, ondervraging en dodo; en zo werden de dagen aan mekaar gestudeerd en werd de kans voor hem geschapen om na de nodige examens het schip als kapitein over te nemen van zijn oom die ondertussen pensioenge-rechtigd was. Door zijn vele omzwervingen op zee had hij vastgesteld dat stukgoedvervoer per schip nog een maagdelijke sector was die mits coördinatie nog veel te bieden had. Zo is hij dan aan land gebleven en heeft een bedrijfje opgestart dat nu 10 000 mensen tewerkstelt over de ganse wereld.

Zo kreeg ik een waternal van verhalen over me heen van het transport van een reuze-telescoop van Amerika naar Hawaï tot de telescoop boven op de hoogste krater beland

was en gebruiksklaar. De knoeiboel in India op transportgebied. De jungle in Afrika met baksjij (drinkgeld). De smeerboel die in Rusland uitgehaald wordt met olietransport te land en per schip. Plots kwam zijn vrouw binnen, heel eenvoudig gekleed, heel vriendelijk, en ogenblikkelijk ontspan zich tussen beiden een discussie: "Waarom blijf je met die aftandse 4L rijden, waarom heb ik dan twee Citroen Maserati gekocht?" En dan met een smekende blik: "Heb ik hier dan niets meer te zeggen?"

Wanneer hij opmerkte dat ik op zijn grond geland was, kreeg hij zijn tweede uitbrander, want dat was nu net het enige stuk in de buurt dat niet van hem was, zei ze. "Och, hoe vaak moet ik het hem nog uitleggen?"

"Weet je, zei hij, ik heb de landingsplaats van de helikopter die me komt afhaken om me naar de verschillende luchthavens te brengen, moeten verplaatsen van op het grasperk vooraan naar achteraan de villa, omdat de kippen teveel rondstoven bij het manoeuvreren."

Als de ophaalploeg toekwam, was voor mij de tijd voorbijgevlagen en had ik een stel mensen leren kennen waar ik nu maanden later nog dikwijls aan terugdenk. Ook dat is een prettige en onverwachte kant aan het zweefvliegen.

Achille

## Ballad

*Er zijn blijkbaar slechts weinig dichters onder de zweefvliegers, hoewel de leek onze sport vaak als contemplatief beschouwt.*

*Ziehier een poëtisch portret van de koene overlandvlieger, zoals het een aantal jaren terug verscheen in "Sailplane and Gliding".*

*Wie voelt zich geroepen om een Nederlandse versie te schrijven?*



A glider driver bold was he,  
A maiden unsuspecting she,  
He landed one day near her home.  
Demanding tea and telephone.



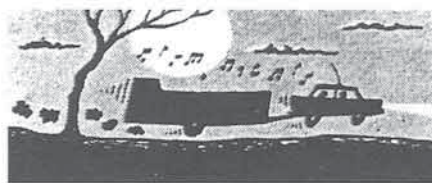
Her dainty heart it skipped a beat,  
Steep turns at five and twenty feet,  
The trees were very, very tall,  
The field was very, very small.



And then her heart it gave a bound,  
To see him there safe on the ground,  
So handsome gay and debonair,  
The answer to that maiden's prayer.



They dallied there for many hours,  
Among the birds and bees and flowers.  
And when at last the trailer came,  
Alas she'd lost her maiden name.



What followed here is sad to tell,  
He drove away as darkness fell,  
And tho' devotion he did swear,  
He soon forgot that maiden fair.



Till after many moons there came,  
A letter headed with the name,  
Of Swindle, Swindle, Son & Sinn,  
Solicitors of Lincolns Inn



Dear Sir, our client wishes us  
To say that tho' she wants no fuss,  
500 smackers more or less,  
Will keep this matter from the press.



The moral here is plain to see,  
The ordinary flying fee,  
Is less expensive than you thought,  
Compared with other forms of sport.

## Wedstrijdnieuws

### Belgische kampioenschappen 2000

De BK werden dit jaar ingericht door de GLUB te Saint-Hubert, van 27 mei tot 3 juni. Eens te meer waren er niet de vereiste

4 deelnemers om een open klasse kampioenschap te laten doorgaan. Er kwamen 2 vliegers uit Verviers, 14 uit Saint-Hubert zelf, 12 uit Namen, 2 van de Luchtkadetten en slechts 4 uit Vlaanderen! Daarnaast vlo-

gen een Duitser en twee Fransen buiten competitie mee.

Standaard- en renklassen kregen meestal dezelfde proef voorgelegd, en er werden daar 5 geldige wedstrijddagen gevlogen.

Kampioenen 2000 zijn dus Jean-Philippe Leduc (renklasse) en Yves Jeanmotte (standaardklasse). In de clubklasse daarentegen moest men het bij drie geldige dagen houden: op 27 mei kon enkel Olivier Corneillie de proef ronden, en niemand anders overschreed de 100 km-grens (25% v/d. deelnemers vereist), dus was de proef niet geldig; en op 1 juni stond de clubklasse als laatste aan de start, toen de opkomende weersverslechtering de proef onmogelijk maakte. Er is dus geen nieuwe kampioen clubklasse.

#### Clubklasse

1	Bruno Pieraerts	Pégase	2.012,60
2	Olivier Corneillie	LS-7 WL	1.933,35
3	Dominique Hayen	ASW-19	1.434,50
4	Stéphane Moulin	Cirrus	1.381,64
5	Olivier Dupont	LS-1f	1.226,19
6	Philippe Defooz	Pégase	1.186,01
7	Jean Dupaix	LS-1f	899,57
8	Delphine Saive	LS-1d	898,19
9	Nicolas Hanssens	Jantar	519,67
10	Evelyne Jeanmotte	Libelle	471,69
11	Pascal Compère	Libelle	243,77

#### Standaardklasse

1	Yves Jeanmotte	LS-8	4.064,06
2	Emiel De Wachter	LS-8	3.502,29
3	Olivier Brialmont	Discus B	3.261,17
4	José Jaime	LS-8	3.204,66
5	Stefan Dammen	LS-4	2.987,92
6	Jean-Claude Hotton	Discus	2.793,50
7	Paul Van Dingenen	Discus BT	2.372,44
8	Larry Natowitz	Discus B	2.155,59
9	Thierry Lemineur	Discus	1.710,66
10	Joseph Art	Discus B	1.198,79
11	René-Philippe Dawant	LS-8	674,74
12	Pierre Renard	ASW-27	506,71

#### Renklasse

1	Jean-Philippe Leduc	ASW-27	3.443,76
2	Jean-Luc Colson	ASW-20	3.175,07
3	Michel Bluekens	ASW-27	3.035,34
4	Pascal Hanssens	Ventus 2b	3.031,15
5	Louis Dresse	LS-6a	2.611,78
6	Michel Van De Steene	ASW-27	2.229,53
7	Bernard Denoncin	Ventus B	1.659,60
8	Georges Pozzi	ASW-20	1.126,05
9	Yves Van Nuffele	ASW-20	752,93
10	Dominique Voortman	Ventus 2b	3,35
11	Marc Bouillon	Ventus 1	1,35

## Benelux / Keiheuvelwedstrijd 2000

De tekst hieronder werd overgenomen uit de website van Aëroclub Keiheuvel, waarvan de Webmaster Stijn Jansen is.

### Zaterdag 29/7/2000

De eerste dag van de wedstrijd... er wordt veel regen verwacht. Niet dat dit speciaal is voor de maand juli in 2000, maar we kun-

nen er toch niet door vliegen. Een eerste gecancelde dag dus. 's Namiddags was er zelfs zo'n felle stortbui met onweer dat heel de camping kon gaan pootje baden of laten we beter zeggan zwemmen.

Gelukkig zijn er de eerste dag nog de jaarlijks terugkomende overdekte activiteiten zoals de briefing en inschrijvingen. De meeste inschrijvingen zijn vrij vlot voorbij gegaan, een drietal deelnemers zijn niet komen opdagen, zit het weer hier voor iets tussen? De briefing dan. Rudy Jennen heet de deelnemers welkom, en dankt onze hoofdsponsors NASHUATEC en SPA. De speciaal genodigden worden ook bedankt voor hun medewerking en komst: burgemeester Bierkens van Balen, de schepen van Cultuur en de schepen van Sport, kapt. Guido Haveneers van Kleine Brogel, Adj. Fred van Nieuwelove van Semmerzake ATC en Karel Stevens voor de meteo.

Vervolgens een woordje van de ondervoorzitter van de Aëroclub Keiheuvel, Eddy Hendrickx. Eddy bedankt alle medewerkers van de wedstrijd en alle deelnemers voor hun komst. Naar de leden van de club toe zegt Eddy dat hij na een tijdje van mindere activiteit door beroeps- en privé-omstandigheden zich opnieuw voor 100% wil inzetten voor de club en aan een verdere opbouw qua infrastructuur en organisatie zal meewerken. Dan volgt Staf met het luchtruim. Daar het luchtruim in België zeer complex en wat benepen is, krijgt iedereen de nodige uitleg en documentatie over de situatie. Ten laatste is er Patrick met uitleg over de proeven en reglementen i.v.m. het ronden van keerpunten.

### Zondag 30/7/2000

Briefing om 10:30 uur, wegens nachtelijke omstandigheden kan de Rudy helaas niet aanwezig zijn op dit vroege uur. De zaterdagavond is een beetje uitgelopen tot een

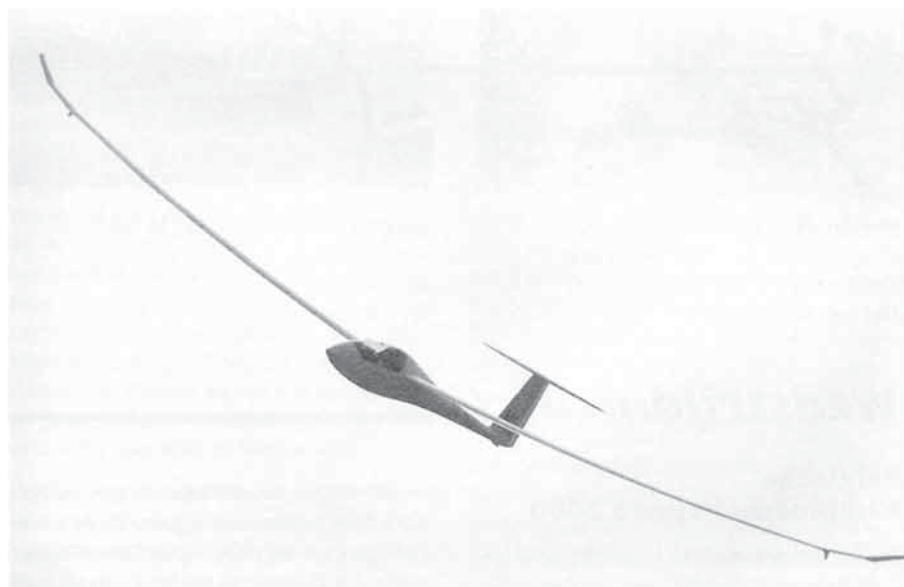
zondagmorgen met de nodige activiteiten. De briefing wordt dan maar overgenomen door Patrick en de weerman Karel. Patrick merkte wel op dat dit niet zo door kan gaan omdat hij aan zijn eigen reputatie moet denken. Het weer brengt niet veel goeds en de briefing wordt uitgesteld tot 13:00 uur (het uur dat Rudy uit zijn bed zou krui- pen).

Nog altijd geen verbeteringen tijdens de middag. 's Avonds zou het opklaren volgens de voorspellingen, maar er wordt besloten de dag af te lassen. De opklaringen zijn uitgekomen, maar zijn niet voldoende geweest om een proef uit te schrijven. De dag werd dan maar opgevuld met F1 kijken aan de toog, een beetje van de weinige zon genieten op het terras en camping en veel luieren.

### Maandag 31/7/2000

Onze eerste vliegdag, en wat voor één!!! Rudy is goed geluimd. Geen gecancelde dag... Toch nog niet. De eerste start wordt verwacht rond 13:00 uur. Onze Karel, de weerman, ziet het allemaal héél nuchter in. Het wordt vliegen vandaag. Is het niet om 13:00 uur dan is het later, maar gevlogen wordt er. Er wordt een snuffelstart gedaan. Het plafond is niet hoog genoeg. Dat wordt nog wat wachten. Rond 14:50 uur wil Rudy er de beuk in zetten. Maar toen kregen we, weliswaar een verkorte, acrovoorstelling (dit is Rudy's schuld) van toestellen die van Sanicole via ons naar huis toevlogen. De lijn wordt geopend om 15:30 uur.

Al vlug kunnen Stijn en ik niet bijhouden met de starttijden die naar ons toegevlogen kwamen. Op 12 man na was iedereen zijn formuliertje kwijt, vergeten of ja... de piloot had het mee? We zijn nog maar net klaar met onze paperassen en we kunnen de eerste al in de verte zien aankomen. Al dan niet met motor of een terugsleep. Een 5-tal echter hebben op hun ophalers kunnen zitten wach-



Keiheuvel: Finish Daan Paré (foto Aerts-Maes)



**Ben Air Flight Academy N.V.**

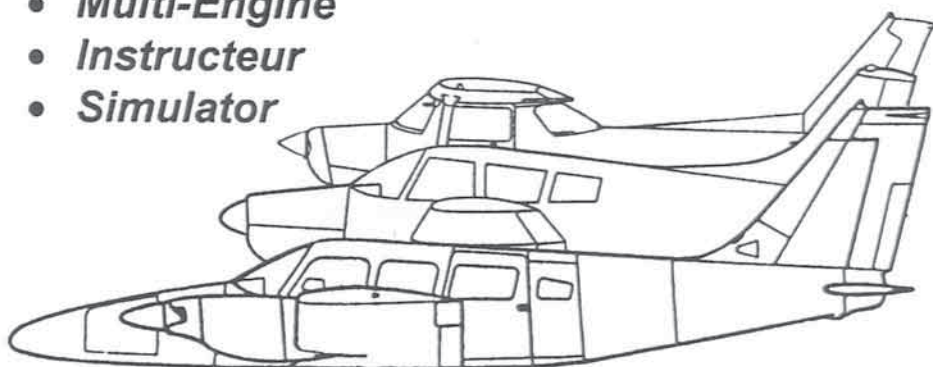
**Luchthaven Antwerpen Bus 33  
2100 Antwerpen (Deurne)  
Tel/Fax 03/239.42.48**

## Biedt U een professionele vliegopleiding, theorie en praktijk, voor:

- *Privaatpilot*
- *Beroeps-pilot*
- *Lijnpiloot*
- *Nachtvlucht*
- *Multi-Crew*
- *Instrumentvliegen*
- *Multi-Engine*
- *Instructeur*
- *Simulator*

Web-site: <http://www.bafa.be>

E-mail: [info@bafa.be](mailto:info@bafa.be)



ten. Er zijn 3 toestellen met wat schade. Het geluk kan niet iedereen meezitten, hé. Er zijn namelijk mensen die een stuk in de late avond, eerder al nacht, nog achter de computer zitten om diskettes uit te lezen.

### **Dinsdag 1/8/2000**

Een tweede dag vliegen, het weer begint nu wel echt mee te zitten. De meteo voorspelt een vrij mooie vlieg-dag, goede thermiek en een mooi zicht. En de voorspellingen kwamen weeral uit, rond 14:00 uur kon er gestart worden, de mooie wolkjes reiken tot aan de horizon. Op het einde van de dag lijkt de proef wel wat te klein gekozen, want rond 16:30 uur finisht de eerste al. Iedereen geraakt tevreden binnen.

Bij de wedstrijdleiding heerst er een andere sfeer, problemen met de puntentelling in ons huidige programma. Na heel wat zoek en vergelijken met het Nederlandse programma "Compned", dat op vele wedstrijden in Nederland gebruikt worden, rap nog een handleiding downloaden en we kunnen beginnen met ingeven van de eerste vlieg-dag. Om 21:00 uur hebben we eindelijk de daguitslagen van de 2 dagen en tussenklasseringen (mits enkele verwisselde starttijden, 't was ook zo lang werken).

### **Woensdag 3/8/2000**

Het zal weer een vliegbare dag worden, wat een geluk. Aan de vooruitzichten te zien

maken we een grote kans toch een geldige wedstrijd te hebben (4 vlieg-dagen). Op het secretariaat is het weer een hectische bedoening, de inschrijvingen van de BBQ moeten in orde gemaakt worden. Ann is zelfs zo druk aan het stempelen dat ze pas na een 100-tal stempels door heeft dat haar stempeltje ondersteboven zit. Met gevolg geen stempels op de tickets en veel op de hand.

Voor de piloten is het anders ook zweten, de cumuli lijken mooi maar ze geven niet allemaal. De eerste buitenlander meldt zich al aan na ongeveer 30 minuten met een afstand van slechts 20 km. Vele anderen landen op de terugweg vlak bij Postel buiten, een 25-tal deelnemers ronden hun proef met veel moeite. Vandaag heeft een van onze clubleden zijn eerste buitenlanding (buiten wedstrijd) gemaakt, namelijk Joris, onze trouwe startschrijver tijdens de wedstrijd.

Het uitlezen van de loggers verloopt vrij vlot en rond 21:30 uur kan er een voorlopige uitslag uitgehangen worden. We beginnen het te kennen.

### **Donderdag 3/8/2000**

Veel zon in de ochtend, het zal vliegbaar worden. De weerman voorspelt een zeer grote kans op buien. De cumulussen ontwikkelen snel en lijken er donker uit te zien. Rond de middag lijkt alles er toch O.K. uit te zien, er

kan gestart worden. Klein probleempje nog, alle kabelrapers lijken nog in hun tent te liggen, eventjes wakker schudden. Net na de start merken we in de verte een onweer op met wat neerslag, op andere plaatsen lijkt alles wel in orde. Alle deelnemers overvliegen de startlijn. Rond 16:00 uur komt de eerste binnen, om 17:00 uur hangt er een onweersbui boven de Keiheuvel, het zal er spannen. Een aantal deelnemers finishen, sommigen doen dit zelfs in een hevige stortbui.

's Avonds bij het uitlezen van de loggers wacht er ons een verrassing. Enkele piloten zijn door de CTR van Eindhoven gevlogen. In de smalle corridor waardoor we naar het noorden kunnen vliegen, bleek er een bui te hangen. De piloten die zich niet aan de luchtruimbepalingen gehouden hebben, kregen deze dag 0 punten. Dit tot hun teleurstelling.

### **Vrijdag 4/8/2000**

Eerst de donderdagavond, meer dan 140 ingeschrevenen komen naar de BBQ. Het groepje "De Blues Brothers" zorgt voor swingende muziek, al stond de muziek voor sommige mensen wel wat luid.

De meteo voorspelt voor vandaag onweersbuien, dus we riskeren best niets. Eindelijk een rustdag... zowel de piloten als de leiding hebben dit dringend nodig. We

hebben nu al 4 dagen kunnen vliegen, al veel meer dan de vooruitzichten hadden voorspeld.

Op een rustdag laten we onze deelnemers niet in de steek, wie wil mag mee op een bezoek naar Kleine Broegel, 61 mensen hebben hiervoor gekozen. Een andere optie was naar Bobbejaanland waar men een fikse korting kreeg. De dag is gelukkig droog gebleven voor deze mensen.

Niet voor iedereen is het een rustdag, Staf en Rudy zijn nog druk in de weer met de uitslagen (van 17:00 tot 02:00 uur!!!). Een aantal deelnemers zijn niet tevreden met disqualificatie op basis van de overtredingen van het luchtruim, vooral de grijze zone verveelt vele deelnemers. Deze zone is gekozen om een tolerantie te hebben op het verschil tussen verschillende kaarten.

### Zaterdag 5/8/2000

Veel mist 's morgens, maar alles zou wegtrekken, een laatste vliegdag zit erin. Er wordt een niet te grote proef opgegeven zodat iedereen op tijd binnenkomt. 14:00 uur, het weer ziet er goed uit, er kan gestart worden. Ondertussen wordt de loods klaargemaakt voor het eindfeest. Op het secretariaat worden alle papieren en betalingen in orde gemaakt. Kortom het is zeer druk.

Ondertussen vliegen de deelnemers onder de mooie cumulusen die aan de hemel prijken. Iedereen komt binnen, eventjes is het wel druk aan de finishwagen. Het is een perfecte afsluitdag geworden.

## EINDSTAND

### Standaardklasse

Pl.	Naam	Type	Punten
1	BORGMAN ERIC	DISCUS B	2490
2	SEYFFERT BAS	ASW 24	2333
3	DAMMEN STEFAN	LS 4	2236
4	VAN DINGENEN PAUL	DISCUS B	2134
5	DAMEN FLIP	DISCUS B	2030
6	DE CONINCK EDDY	PEGASE A	1941
7	GEUENS NAND	ASW 19	1878
8	REITSMA TJEERD	LS 8	1832
9	GROENEWEGEN HARRY	LS 8	1809
10	BUITINK GERT	DISCUS B	1752
11	VAN VEEN HERMAN	DISCUS A	1689
12	BUSSER ERIC	ASW 24	1565
13	KROON PETER	DG 300	1550
14	VAN LIESHOUT MATHILDE	LS 4	1466
15	VAN MUNSTER FLORIS	DISCUS A	1414
16	GEENEN WALTER	LS 7	1265
17	WEEKERS ROGIER	LS 7	1148
18	OUDE RICHARD	CIRRUS 75	1083
19	VAN PUTTEN FRANK	DG 300	863

### Renklasse

Pl.	Naam	Type	Punten
1	VAN DER LINDEN HEIN	VENTUS 2	2884
2	LEMMENS JOHAN	MINI NIMBUS	2797

3	VAN NES HADRIAAN	DG 800S	2458
4	ALDERS / VAN DER MEER	ASW 20	2427
5	VAN ROOY KOEN	PIK 20 D	979
6	BLEUKENS MICHEL	ASW 27	518

### Open klasse

Pl.	Naam	Type	Totaal
1	KURSTJENS GERRIT	Nimbus 4	3057
2	KERSTENS CHARLES	LS 6/17,5 m	2888
3	PARE DAAN	Ventus 2/18m	2823
4	HUYBRECX EDDY / MARK	Ventus/17,6 m	2627
5	KAASJAGER PETER	LS 8/18m	2563
6	DE BRUINE/NIEUWENHOUT	ASH 25 L	2559
7	RITSMA JAN	Ventus 2/18m	2474
8	VAN EMPELEN FRANK	Ventus/16,6 m	2275
9	WIJNHEYMER CHIEL	DG-600/18m	2229
10	KALSBECK RENE	Ventus/17,6 m	2069
11	WISSELINK HANS	Ventus/17,6 m	2032
12	DE WAARD HENK	Ventus/17,6 m	1969
13	DE BOER ERIC	ASH 26	1817
14	HOLSWILDER RUUD	Ventus 2/18m	1787
15	KWANT GER / CLAESSENS	DG-505/20 m	1757
16	DE GROOT JOHAN	Ventus/16,6 m	1365
17	WAUTERS FLOR	DG-400/17	1345
18	SCHEPERS PAUL	DG-500/22	1177
19	BONGAERTS ERIC	ASH 26	1129
20	VAN DER LINDEN HARROLD	Ventus/17,6 m	1087
21	SAS JAN / GOVAERTS W	DG-400/17	418

## Challenge International Hubert Dereppe

Traditiegetrouw organiseert de Tournai Air Club zijn "Challenge" tijdens het verlengde weekend van 15 augustus op het vliegveld van Doornik/Maubray (EBTY). Dit jaar droeg de wedstrijd voor het eerst de naam "Hubert Dereppe", naar de onlangs overleden stichter en bezieler van de club. Om de kansen eerlijker te verdelen, werd de klasse-indeling als volgt aangepast: Club (zweefvliegtuig met handicap < 98), Standaard (zweefvliegtuig met handicap ≥ 98 en ≤ 102), Open/ren (zweefvliegtuig met handicap > 102).

### Vrijdag 11 augustus

De weervoorspellingen zijn vrij gunstig, en er worden proeven uitgeschreven van 159,7 km voor club-, 186,5 km voor standaard- en 229,7 km voor open/renklasse. Dagwinnaars worden het tandem Dubus/Debourse op Twin 1 in clubklasse (64 km/h), Marcel Evrard op Cirrus Std. in standaardklasse (68 km/h) en Olivier Corneillie op LS-7 in open/renklasse (81 km/h). Een enkele buitenlanding in de clubklasse: Philippe Declercq met de PW-5.

### Zaterdag 12 augustus

Er wordt een wolkenloze hemel voorspeld, met toch nog vrij goede thermiek; maar die zet pas laat in, zodat de oorspronkelijke proeven geschrapt worden. Pas de 3de versie wordt definitief. Maar reeds kort na het openen van de poorten komen de eerste bui-

tenlandingsmeldingen. Een aantal deelnemers starten niet, anderen komen terug landen, er ligt een toestel na 7 km buiten, een ander na 15... In de clubklasse haalt niemand de minimumafstand, dus de proef is ongeldig. In de standaardklasse raken twee piloten rond de 159 km lange proef: Jean-Pierre Heusschen op Std. Libelle (55 km/h) en Marcel Evrard (48 km/h). De 194 km voor de open/renklasse leveren een mooie strijd op: Stéphane Vander Veken op ASW-20 raakt rond, maar zonder snelheidspunten (minimum 2 piloten rond) moet hij omwille van de handicap de dagoverwinning afstaan aan Michel Deprey op Pégase die slechts 4 km voor EBTY in het veld gaat, en de tweede plaats delen met Olivier Corneillie die op 7 km buiten staat.

### Zondag 13 augustus

Opnieuw mooi weer, maar het is zwoel en drukkend, de thermiek komt slechts heel laat op gang en de onweders naderen. Na herhaald uitstellen wordt de dag gecancelled.

### Maandag 14 augustus

Regen en onweer. De toestellen blijven binnen.

### Dinsdag 15 augustus

Zwaar bewolkt weer. Opklaringen zijn voorzien in de latere namiddag. Bij de tweede briefing rond 13 uur ziet het er nog steeds slecht uit en de dag wordt gecancelled. De winnaars worden gelauwerd en terwijl men op de receptie nog wat nakaart, trekt de hemel rond 15:30 uur dan toch open. Inderdaad te laat voor een proef op de laatste dag. Er worden wel nog een aantal lokale vluchten uitgevoerd.

## EINDRESULTAAT

### Clubklasse

Pl.	Naam	Type	Punten
1	Dubus / Debourse	Twin Astir 1	603
2	Anseeuw Stefaan	Jeans Astir	539
3	Vandendaele / Dobro	Twin Astir 1	369
4	Declercq Philippe	PW-5	137

### Standaardklasse

Pl.	Naam	Type	Punten
1	Heusschen Jean-Pierre	Std. Libelle	982
2	Evrard Marcel	Std. Cirrus	974
3	Rousseaux Guy	Jantar Std. 3	694
4	Baas Frédéric	Std. Cirrus	605
5	Beyls Nico	Cirrus B	513
6	Mawet Alain	ASW-19	447
7	Bulbo Serge	LS-1D	299
8	Delval Alain	Std. Cirrus	0

### Open/renklasse

Pl.	Naam	Type	Punten
1	Corneillie Olivier	LS-7	1275
2	Vander Veken Stéphane	ASW-20	1018

# DG-1000

de laatste ontwikkeling op 2-zitter gebied

18 m spanwijdte, perfect voor opleiding  
de beste zit voor de instructeur

20 m spanwijdte, de topper in de 20-meter klasse

Benelux importeur van DG:

## AVI BENELUX

Bert de Wijs

Industrieweg 3  
5111 ND Baarle-Nassau  
tel. 013-507.9601  
fax 013-507.8787  
email: avi@baarle.org



3	Deprey Michel	Pégase	972
4	Van De Steene Michel	ASW-27	890

### Kaiser wedstrijd 2000

Pl.	Naam	Type	Punten
1	M. Ruymen	Ka-6E	2000,00
2	Hayen	Ka-8	1910,87
3	Govers	Ka-7	1877,09
4	Ruymen Y.	Ka-8	1848,98
5	Lammerant	Ka-8	1827,07
6	Koevoet	Ka-7	1813,11
7	V.D.Berg	Ka-8	1643,86
8	Paredis	Ka-7	1241,54
9	Janssen	Ka-13	1034,99
10	V.D.Put	Ka-8	1030,47
11	Anseeuw	Ka-7	931,51
12	Van Gaal	Ka-13	829,42
13	Beyls	Ka-13	788,36
14	Theunissen	Ka-8	431,35

### Kiewit Cup 2000

#### Clubklasse

Pl.	Naam	Type	Punten
1	Snoeckx M.	Ka-8b	1560,4
2	Op 't Eynde F.	Ka-8	1159,0
3	Baerts / Speetjens	Ka-8b	949,6
4	Vervoort / Braspenning	Ka-8	883,5
5	Broeders / Van Guyse	Ka-8	827,0
6	Appelt./Dirckx/Daniels/ V.Houtte	Ka-7	714,3
7	Plessers / Broeders	Ka-8b	322,0

#### Standaardklasse

Pl.	Naam	Type	Punten
1	De Coninck E.	Pégase	1554,1
2	Van Dingenen P.	Discus BT	1532,3
3	Kinet / Mertens	Twin Astir	1427,7

4	Van Putten F.	DG-300	1341,9
5	Bovin S.	ASW-19	1336,8
6	Van Camp L.	SZD-55	1170,4
7	Geenen W.	LS-7WL	1046,7
8	Reynders / Ceulemans	Cobra 15	1044,2
9	Speetjens / Meyers	LS-4	1042,2
10	Verheyen / Speetjens	LS-4	554,5
11	Janssens W.	Cirrus 75	448,7
12	Van De Boer P.	Jeans Astir	408,9
13	Piccart/Detaille/ Schillebeeck	Janus	353,5
14	Metten / Appeltans	DG-300	343,6
15	Geenen / Fabrie	Twin Astir	236,6
16	Berx S.	Club Astir	40,4

#### Open/renklasse

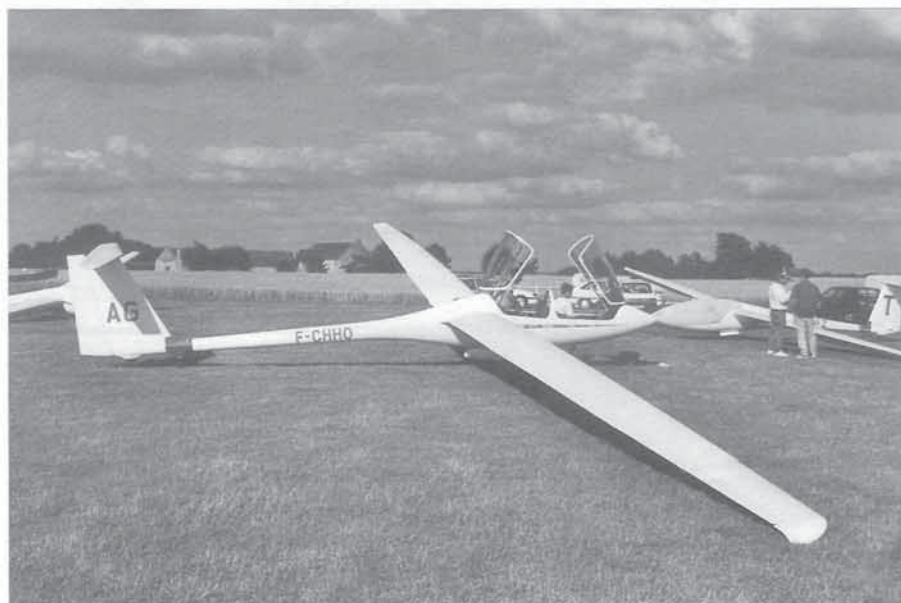
Pl.	Naam	Type	Punten
1	Bongaerts E.	ASH-26E	1306,8
2	Luyckx J.	Ventus BT	1000,0

3	Van Rooy K.	PIK 20D	564,2
4	De Bie R.	DG-202	521,0
5	Sas J.	DG-400	180,9

### KEMPEN-CUP 2000

#### Clubklasse

Pl.	Naam	Type	Punten
1	Stockmans Theo	PILATUS B4	515,15
2	VDGein/Willemse/VDMelij	ASK-23	466,08
3	Meerts Filip/Wouters Jan	TWIN ASTIR	444,05
4	Heylen F./Heylen B.	TWIN ASTIR	433,77
5	Stalpers N./De Jong V.	TWIN ASTIR	420,45
6	Wagem./VRaven./Cassiers	TWIN ASTIR	418,86
7	Taeymans F./Taeymans G.	KA-7	405,61
8	Jansen Stijn	KA-6E	358,45
9	Daems J./V.Doninck J.	KA-7	273,70
10	Van Deun A./Engelen A.	ASK-13	262,75
11	Hegberg Terry	SZD-JUNIOR	225,06



Issoudun: het einde van een mooie vliegdag (foto S. Vander Veken)

12 Vermeulen Nancy	ASTIR CS	205,67
13 Houtman E./VD Stelt A.	ASK-21	192,00
14 Op 't Eijnde Frank	KA-8	136,40
15 V. Doninck/V. Orshaegen	M-200	0,00

**Standaardklasse**

Pl. Naam	Type	Punten
1 Schmelzer Bert Jr.	LIBELLE STD	500,51
2 Bovin Stefan	ASW-19	430,93
3 Lauwers Guy	ASW-15	423,27
4 Van Den Borne Paul	JANTAR STD 3	414,49
5 Kroon Peter	DG-300	401,97
6 Schmelzer Bert	DISCUS BT	398,44
7 Jansen Hugo	LS-1D	359,63
8 Verheyen / Meyers	LS-4	356,49
9 Van Pee Guy	DG-300	351,22
10 Janssens / Mertens	CIRRUS STD	315,57
11 Hendriks Philippe	PEGASE A	294,44
12 Schellenberg Peter	DG-300	260,49
13 Reynders Wim	COBRA 15 M	249,78
14 Geenen Walter	LS-7	150,44
15 Van Putten / Gregorius	DG-300	94,83
16 Lenders Danny	DG-300	38,05
17 Akker / Groen	DG-300	0,00
18 Piccart / Appeltants	DG-300	0,00

**Open/renklasse**

Pl. Naam	Type	Punten
1 Klunder Nijland Roelof	LS-6 17,5M	947,85
2 Bongaerts Eric	ASH 26 E	862,94
3 Huybreckx Eddy / Marc	VENTUS CT	824,07
4 Verhage Martin	LS-6 17,5M	811,59
5 Taeymans Stan	PIK 20E	720,45
6 Wouters Peter	ASW-20B 16,6M	650,36
7 Van Gael Peter	PIK 20D	644,75
8 Lemmens Johan	MINI-NIMBUS	640,62
9 Van Erck J-B. / Thomas	ASW-20C	626,66
10 Peeters J. / Claessens C.	ASW-20 16,5M	621,96
11 Seton J. / Kusters G.	DG-500 22M	599,51
12 Wijnheijmer / De Bruine	DG-600 18M	599,32
13 Cremers Ger	PIK 20D	598,90
14 De Boer / Den Hollander	DUO DISCUS	596,57
15 Peeraer Herman	ASW-20	578,11
16 Van Rooy Jan	PHÖBUS-C	496,68
17 V.Welsen/Lanting H./S.	DUO DISCUS	470,80
18 Geenen Tom	DG-202	470,04
19 Nieuwenhout / Wolff	ASH-25L	436,54
20 Sas Jan	DG-400 M	396,27
21 De Wijs Bert	DG-800 18M	380,96
22 Van Rooy Koen	PIK 20D	337,20

23 Teugels Marc	DG-400 17M	319,03
24 Bierhuizen Martin	ASW-27	227,62
25 Wauters Flor	DG-400 17M	128,06
26 Regeer Hans	MOSQUITO	0,00
27 Snels Andre	ASH-26E	0,00

**VICTOR-BOIN 2000****Gesloten Omloop 238,30 Km · Open/Renklasse**

Pl. Naam	Type	Punten
1 Huybreckx Eddy / Marc	VENTUS CT	750,80
2 Van Gael Peter	PIK 20D	644,75
3 Taeymans Stan	PIK 20E	640,27
4 Peeters J. / Claessens C.	ASW-20 16,5M	621,96
5 Seton Jan / Kusters G.	DG-500 22M	599,51
6 Wijnheijmer / De Bruine	DG-600 18M	599,32
7 Cremers Ger	PIK 20D	598,90
8 Peeraer Herman	ASW-20	578,11
9 Klunder Nijland Roelof	LS-6 17,5M	558,87
10 Lemmens Johan	MINI-NIMBUS	545,51
11 Van Erck J-B. / Thomas	ASW-20C	523,29
12 De Boer / Den Hollander	DUO DISCUS	519,31
13 Verhage Martin	LS-6 17,5M	510,12
14 Wouters Peter	ASW-20B 16,6M	502,85
15 Van Rooy Jan	PHÖBUS-C	496,68
16 Bongaerts Eric	ASH-26E	481,82
17 V.Welsen / Lanting H./S.	DUO DISCUS	470,80
18 Geenen Tom	DG-202	470,04
19 Nieuwenhout / Wolff	ASH-25L	436,54
20 Sas Jan	DG-400M	396,27
21 Van Rooy Koen	PIK 20D	337,20
22 Teugels Marc	DG-400 17M	281,42
23 Bierhuizen Martin	ASW-27	227,62
24 Wauters Flor	DG-400 17M	94,03
25 De Wijs Bert	DG-800 18M	0,00
26 Regeer Hans	MOSQUITO	0,00
27 Snels Andre	ASH-26E	0,00

**10de Europese Kampioenschappen, Lüsse, Duitsland**

Er waren 8 geldige wedstrijddagen. België was enkel in de Standaardklasse vertegenwoordigd, waar Yves Jeanmotte 6de, José Jaime 9de en Emiel De Wachter 39ste eindigden op 46 deelnemers. In de renklasse waren er 36 deelnemers, en 21 in de open klasse.

De winnaars waren:

**Standaardklasse**

- 1 J.-M. Caillard (F), Discus 2a
- 2 H. Weiss (D), LS-8
- 3 R. Brigliadori (I), Discus 2

**Renklasse**

- 1 S. Jones (GB), Ventus 2a
- 2 D. Watt (GB), Ventus 2a
- 3 G. Ax (S), ASW-27

**Open klasse**

- 1 B. Gantenbrink (D), Nimbus 4
- 2 U. Schwenk (D), ASW-22BL
- 3 H. Karow (D), Nimbus 4

**5de Europese Kunstzweefvliegkampioenschappen**

Deze gingen dit jaar door te Salon-de-Provence, waar de gunstige weersomstandigheden toelieten om bijna het maximaal toelaatbare aantal vluchten uit te voeren: het gekende programma, dat nog slechts als kwalificatieproef geldt, drie maal het onbekende programma, en tweemaal het vrije. Enkel de derde reeks van het vrije programma kon niet door alle 40 vliegers afgewerkt worden.

Op het podium stonden:

- 1 Toth Ferenc (Hongarije)
- 2 Makula Jerzy (Polen)
- 3 Kaminski Georgui (Rusland)

**Berry Glide - Issoudun 2000**

Dit jaar organiseerde Issoudun haar klasieke wedstrijd parallel met de oefenwedstrijd voor de eerstvolgende Wereldkampioenschappen voor Junioren. De twaalf dagen leverden slechts 4 geldige proeven in elke klasse. Gaston Peeters behaalde de eerste plaats in de open klasse op ASH-25, voor Pierre Roumet en Reinhold Sanger (beiden eveneens op ASH-25). Gaston behaalde hiermee tevens de "Coupe Yves du Manoir", voor de best geplaatste tweezitter in de open klasse. Proficiat!

**Sportcommissie****Verslag van de vergadering van 22.03.2000**

De Commissie houdt een minuut stilte ter nagedachtenis aan dhr. Freddy Meuleman.

**1. Goedkeuring verslag van de vergadering van 14.12.1999.**

Dhr. P. Pauwels maakt een opmerking over het punt allerlei: voor de Charronbeker moet men eerst en vooral de Sportcode Zweefvliegen toepassen.

**2. Reglementen manifestaties 2000**

De Commissie heeft volgende reglemen-

ten ontvangen:

- de Kaiser-Wedstrijd
- Kiewit Cup 2000
- Handicap der Kempen en Victor Boin 2000

Opm.:

de Commissie heeft het reglement van de Nationale Kampioenschappen Zweefvliegen nog niet ontvangen.

### 3. Homologatie prestaties Zweefvliegen

Zie bijlage.

Wat betreft het dossier van dhr. Jean SIMON

- 3.000 m: de ijking ontbreekt; de Voorzitter zal contact opnemen met de betrokkene. Het dossier zal in september nagezien worden.
- 300 km vrije vlucht (goud) wordt gehomologeerd na verificatie.

### 4. Homologatie van eventuele records

De Commissie heeft een homologatie-aanvraag gekregen van dhr. Luc DE PRETER voor een snelheidsrecord over een driehoek FAI 500 km - 140,53 km (Namibië).

De diskette is ingezien door de federatie. Het record wordt gehomologeerd.

### 5. Varia

De vergaderingen van de Sportcommissie zullen voortaan plaatsvinden om 18:30 uur i.p.v. 18:00 uur. De volgende vergaderingen zijn gepland op 22/6, 27/9 en 13/12/2000.

Dhr. Servais merkt op dat het basiszweefvliegereglement voor het uitschrijven van de

vergunningen en bevoegdverklaringen het algemene reglement van de KBAC blijft: het reglement van de "Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile" is iets strenger geworden over enkele punten, bijvoorbeeld over de selectiecriteria voor instructeurs.

Dhr. Pauwels heeft de laatste IGC-vergadering bijgewoond: vanaf 01/10/2000 zal de sportcode zweefvliegen verschillende wijzigingen ondergaan: Dhr. Pauwels heeft een ontwerp van bijlage C gekregen: een gids voor de sportcommissarissen; hij zal een exemplaar bezorgen aan de geïnteresseerden.

### Homologaties

#### 1. Vergunningen en bevoegdverklaringen

##### a. Theoretisch examen

FONCK Luc	HERMANS Ronald
GYPEN Jozef	VROLIX René

##### b. Zweefvliegvergunning

GYPEN Jozef	VROLIX René
HERMANS Ronald	

##### c. Vergunning met Passagier

VAN AELST Marc

##### d. Bevoegdverklaring Instructeur

BEYLS Nico

### 2. FAI prestaties

#### D BREVET

##### a. 1000 m hoogtewinst

GOOSSENAERTS Hilde  
JACQUES Dirk  
VROLIX René

##### b. 50 km vrije afstand

DE BIE Rudy	VAN GESTEL Antonius
JACQUES Dirk	

##### c. Behalen het zilveren kenteken

DE BIE Rudy
JACQUES Dirk
VAN GESTEL Antonius

#### Nieuwe Sportcommissarissen :

VAN DEN BORNE Luc	BRASPENNING Louis
MEERTS Filip	VERVOORT Robert
THEUNISSEN Raf	DONDERS Godfried
POTARGENT Freddy	VANLANDUYT Peter
VAN GUYSE Willy	

#### Record

Nieuw snelheidsrecord van Dhr. Luc De Preter - driehoek FAI 500 km, 140,53 km/h, 12.12.1999, Bitterwasser, Namibië, ASH 25 M.

#### Erratum

Ten gevolge de homologatie op 08/10/1997 van de 300 km doelvlucht voor het dia-



Is de sleepkabel lang genoeg? (foto Stefaan Anseeuw)

manten kenteken, worden de vrije afstand voor het zilveren kenteken en het volledige D-brevet van Dhr. W. MULLENDERS gehomologeerd op 22/03/2000.

## Verslag van de vergadering van 22.06.2000

J. Servais geeft een kort overzicht van de belangrijke secretariaatsproblemen van de KBAC, ten gevolge van het vertrek van de opvolger van Patricia De Bueger. Mevr. G. Van Roy aanvaardde de Commissievergaderingen bij te wonen tot het einde van het jaar en de verslagen ervan op te stellen. De controle van de dossiers zweefvliegen wordt door P. Pauwels et M. Nizet uitgevoerd. De KBAC-Beheerraad besliste, tijdens zijn vergadering van 21 juni, een Commissie van 7 leden op te richten, die de mogelijke oplossingen zal bestuderen: hetzij een nieuwe KBAC-secretaris in dienst te nemen, hetzij een samenwerking te zoeken met het bestaande secretariaat van een federatie.

## 1. Goedkeuring verslag van de vergadering van 22.03.2000

Dit document wordt eerst uitgedeeld en bestudeerd. P. Pauwels merkt op dat het record van Luc De Preter (op 22.03.2000 gehomologeerd) moet verbeterd worden: de controle van de diskette toont aan dat de snelheid 140,59 km/h is en niet 140,53 km/h zoals vermeld. Men zal rekening houden met dit verschil, ditmaal ten voordele van de piloot, maar het omgekeerde zal in voorkomend geval ook gebeuren.

Het verslag wordt dan zonder andere opmerkingen aanvaard.

## 2. Homologatie Zweefvliegprestaties

Zie bijlagen.

De Commissie homologeert tevens de in Australië gerealiseerde prestaties, op basis van de dossiers toegezonden door de plaatselijke aëroclub: afstand 1 000 km door F. Van Putten, afstand 300 km voor de E en F-brevetten door E. Boyen, afstand 500 km door T. Stockmans en P. Theunis. De heren F. Sepulcre en J. Simon hebben een hoogtewinst van 3 000 m behaald: zij hadden echter geen mogelijkheid om hun logger te laten iken. J. Servais heeft hierover de FAI aangeschreven en ontving een antwoord van Max Bishop en van Ross Macintyre, specialist bij de International Gliding Commission (IGC). Rekening houdend met de ontvangen inlichtingen, besliste de Commissie de prestaties van deze twee piloten te homologeren. J. Servais zal hen persoonlijk kennis geven over de ijkings-

procedure die geëist zal worden voor volgende proeven.

## 3. Reglementen en resultaten van competities

De Commissie ontving de reglementen voor volgende manifestaties:

- Challenge International Hubert Dereppe te Maubray, van 11 t/m 15.08.2000
- 12de Beneluxkampioenschappen te Keiheuvel, van 29.07 t/m 05.08.2000
- 16de Internationale Zweefvliegwedstrijd te Keiheuvel, van 29.07 t/m 05.08.2000
- Belgisch kampioenschap FAI-klassen te Saint-Hubert, van 27.05 t/m 04.06.2000
- Belgisch kampioenschap Clubklasse te Saint-Hubert, van 27.05 t/m 04.06.2000

De Commissie ontving de resultaten van volgende manifestaties:

- 7de Kaiser-wedstrijd, 13-14.06.2000
- Victor Boin 2000, 02.06.2000
- Kempen-cup 2000, 04.06.2000
- Kiewit-cup, 10-11-12.06.2000

## 5. Varia

In 1999 heeft de Commissie de afstand van 50 km, gerealiseerd door luchtkadet Fr. Delfosse, gehomologeerd. Wegens gebrek aan een medisch attest werd zijn licentie echter niet hernieuwd. Daar deze piloot van plan is de proeven voor hulpinstructeur af te leggen gedurende de maand juli, zal P. Pauwels hem bevestigen dat zijn afstandsproef, alsmede zijn eventuele bevoegdheid hulpinstructeur slechts officieel bekrachtigd zullen worden indien hij ons de medische attesten van 1999 en 2000 laat geworden, en hij zijn KBAC-lidgeld betaalt (440 F + 2000 F voor zijn licentie).

Tenslotte herinnert J. Servais eraan dat hij zijn mandaat als voorzitter van de Commissie verlengd heeft tot 30 juni 2000, maar dat hij in principe in 2001 zal ophouden.

## 1. Vergunningen en bevoegdverklaringen

### a. Theoretisch examen

BOUDRY Hjalmar	SCHWAB Jonathan
CLAUS Paul	SURINX Marc
DE KEYSER Cedric	TAEYMANS Gert
DETAILLE Johan	VANDEN BOER Stijn
DEVLEESCHOUWER Jan	VAN DIJCK Tom
DORPMANS Eric	VAN DONINCK Joris
GYPEN Ken	VAN EYNDT Bart
HENDRICKX Jef	VAN GAEL Dieter
HEYLEN Benjamin	VAN LOMMEL Erwin
HOUTEN Guy	VAN LOVEN Steven
MERGAN Rupert	VERHULST Jan
SCHETS Henk	VERHULST Marcel
SCHMID Matthias	WARIE Hans
SCHOETERS Frank	WOUTERS Guy

### b. Zweefvliegvergunning

CLAUS Paul	VAN GAEL Dieter
DE VLEESCHOUWER Jan	VAN DEN BORNE Luc
HENDRICKX Jef	VAN LOVEN Steven
HEYLEN Benjamin	WARIE Hans
SURINX Marc	WILLEMS Tony
TAEYMANS Gert	WOUTERS Guy
VAN DONINCK Joris	

### c. Bevoegdverklaring "Vliegen met passagier"

BOSMANS Koen	STRACKX Peter
CAMBRE Walter	THIBAU Hugo
DE MEESTER Paul	VAN DONINCK Joris
EYKELBERG Stephan	VERMEULEN Nancy
HERMANS Ronald	WILLEMS Jozef
HEYLEN Benjamin	

### d. Theoretisch examen hulpinstructeur

VANDERPUTTEN Koen

### e. Bevoegdverklaring "Instructeur"

DIERCKX Albert

## 2. FAI-prestaties

### D-BREVET

#### a. 1000 m hoogtewinst

HENDRICKX Jef

#### b. Afstand 50 km

BOSMANS Koen THIBAU Jan

#### c. 5 uur duurvlicht

HENDRICKX Jef REYNDERS Henri  
NAESSENS Bert

#### d. Bekomt het zilveren kenteken

THIBAU Jan

### E-BREVET - 300 km vrije afstand

BOYEN Etienne

### F-BREVET

#### a. 300 km doelvlicht

BOYEN Etienne

#### b. 500 km vrije afstand

STOCKMANS Theo THEUNIS Patrick

#### c. Bekomt het diamanten kenteken

STOCKMANS Theo

### BREVET 1 000 km

VAN PUTTEN Frank

## Mededelingen en service

### Te koop:

Mistral-C 1978, ca. 900 uren, 360 starts, gekeurde gesloten aanhangwagen, compleet geïnstrumenteerd, tel. 050 71 37 03.

### Te koop:

Briegleb BG12-16, unieke Amerikaanse houten clubklasser, 1977. Romp, stuurorganen,

instrumenten gereviseerd in '97. Glijgetal 1:34. Goede staat, weinig gevlogen. Testvl. m. 200 000 BEF. Tel. 02 569 77 93.

### Te koop:

Ka-7, bj. 1965, basisinstrumenten, open aanhangwagen. Prijs: 150 000 BEF. Info: Rudi Van Dommelen, 03 236 77 38 (kantooruren) 03 235 24 12.

### Te koop:

Peschges VP3, GPS MLR (handheld van Filser), Schanz kompas (type Bohli), snelheidsmeter Winter 0-300 km/h. Prijs o.t.k. Inlichtingen tel. 03 288 51 39 / 03 484 53 85.

### Reisverzekeringen:

Verschillende verzekeringsmaatschappijen zoals Europ Assistance zullen, bij eventuele motorpech of pech aan uw zweefvliegaanhangwagen, deze aanhangwagen niet repatriëren. Andere zoals Touring Wegenhulp doen dit wel, doch het zweefvliegtuig dat zich in de aanhangwagen bevindt, wordt aanzien als bagage en is niet mee verzekerd bij de repatriëring.

In samenspraak met de Liga zal met verschillende maatschappijen contact opgenomen worden om, mits betaling van eventuele bijpremie, dit wel te laten verzekeren. Zij die hierover meer inlichtingen wensen of willen meehelpen bij deze besprekingen, kunnen contact opnemen met E. Van Vlerken, Kapelstraat 9 te 2490 Balen, tel. 014 81 07 32.



NIETS  
VERGETEN ? \*  
(BEHALVE MIJN HOEDJE)

\* **NEEN!**  
WIJ HEBBEN IMMERS  
EEN INDIVIDUELE  
VERZEKERING  
AFGESLOTEN BIJ

# AVIABEL

Verzekeraar op HOOG NIVEAU

Brugmannlaan 10 - 1060 BRUSSEL  
Tel. 02/349 12 11 - Fax 02/349 12 90

URL: <http://www.aviabel.be>