

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de liga van vlaamse zweefvliegclubs vzw

*22 ste jaargang
oktober • november • december 2001*

kantoor van afgifte Gent X

nummer **88**

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie



22ste jaargang • nummer 88
oktober - november -
december 2001

Hoofdredactie, 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:

Stephane.VanderVeken@hogent.be

Redactiemedewerker:

Peter MULLAERT • tel.: (09) 221 31 57

Aan dit nummer werkten mee:

De Coninck E. - Delefortrie S.
Pauwels P. - Schmelzer B. Jr.
Van Pee G. - Verhulst E.
Verthé B. - Warie H.

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.zweefvliegen.be> of
<http://www.lvzc.be>

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



Bank

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 2002 op het redactieadres.

Foto cover: Lenti boven Colmar (foto B. De Krock, 1ste prijs fotowedstrijd 2001)

Inhoud

Redactioneel

Nieuws van het secretariaat	1
Charronbeker 2001	2
Fotowedstrijd 2001	4
Denk aan je rug!	4
Het hoekje van de boekenvreter	6
Zweefvliegtuignieuws	6
Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (10)	7
Overland gaan met de bende	9
Wedstrijdnieuws	11
Sportcommissie	14

Mededelingen en service

Redactioneel

Het is opnieuw een bar slecht zweefvliegseizoen geweest. De inzendingen voor de Charronbeker liegen er niet om: het aantal deelnemers ligt weer aan de lage kant. Anderzijds heeft dat meer tijd gelaten voor het fotograferen, zodat onze fotowedstrijd wel een grote belangstelling genoot. De resultaten vinden jullie verder in dit blad.

Er was ook meer tijd om te schrijven, en de redactie kreeg een aantal langere verhalen binnen, over wedstrijdvliegen, maar ook over gewone overlandvluchten, buitenlandingen, ophalen, of gewoon op de thuisbasis zitten wachten... Als ik dit schrijf, weet ik nog niet zeker

wat ik in het beperkte aantal bladzijden van het Ligablad krijg. Excuses bij voorbaat voor wat ik ditmaal niet kon publiceren, in volgend nummer komt dat wel aan de beurt.

En omdat veel zweefvliegers rugklachten hebben, geeft Emil Verhulst, verantwoordelijke van de Medische commissie, een stukje ten beste over deze kwaal en hoe die te vermijden. Zeker een aanrader.

Prettig winteronderhoud voor iedereen, en tot ziens op het Symposium!

Stéphane

Nieuws van het secretariaat

Erkenning als Vlaamse Sportfederatie

Zoals reeds werd meegedeeld, is onze vereniging sedert 1 januari 2000 een "Erkende Vlaamse sportfederatie" overeenkomstig het decreet van 13-04-1999. Op 28 augustus II. werd het controledossier ingediend voor het behouden van de erkenning in 2002 maar aangezien er op 1 januari weer een nieuw decreet in werking treedt, zullen we weer in een nieuwe situatie terechtkomen.

Vermits deze erkenning geen betoelaging inhoudt, zijn we verplicht de eigen inkomsten verder te verhogen, tenzij er plots extra financiële bronnen worden gevonden, moet de individuele bijdrage worden aangepast. Deze problematiek werd uitvoerig besproken door de Raad van Beheer.

Nieuw decreet

Zoals reeds lang werd aangekondigd, zou er voor de "uit de boot gevallen federaties" een oplossing worden uitgewerkt. Deze oplossing is nu een onderdeel geworden van een volledig nieuw decreet inzake erkenning en subsidiëring van federaties, dat op 13 juli II. door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd en in principe op 1 januari 2002 van kracht wordt.

Zweefvliegen komt ook in het nieuwe decreet niet voor op de sporttakkenlijst. Dus geen mogelijkheid tot zelfstandige erkenning en betoelaging. Onze sport wordt gecatalogeerd onder "sportieve vrijetijdsbesteding". Er worden vier "vrijetijdsclusters" voorzien, waarvan één voor "luchtactiviteiten".

Per cluster kan er één organisatie erkend worden mits er aan een reeks van verplichtingen en eisen wordt voldaan. Betoelaging is mogelijk mits er aan nog andere voorwaarden wordt voldaan er welbepaalde opdrachten worden uitgevoerd. Deze organisatie moet fungeren als een steunpunt voor de ganse cluster.

Ofschoon de bij het decreet horende uitvoeringsbesluiten nog niet gekend zijn, heeft de Raad van Beheer van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs het initiatief genomen om tot de oprichting van een steunpunt over te gaan. Lijkt het op papier complex maar haalbaar, dan is de praktische realisatie helemaal niet eenvoudig! Thans lopen er gesprekken met de Vereniging voor Modelluchtvaart.

Het aanvraagdossier moet in februari worden ingediend, in mei zal worden meegedeeld of het dossier al dan niet "ontvanke-lijk" is, en zo ja volgt in juli de officiële erkenning. De mogelijke subsidies volgen

later... Wordt vervolgd in het maartnummer van 2002.

Bijdragen 2002

De raad van beheer heeft op 25 september II. het financieel plan - dat door het dagelijks bestuur was voorbereid - aanvaard en het zal ter bekrachtiging worden voorgelegd aan de algemene vergadering, begin volgend jaar. Hierin worden de volgende bijdragen voorgesteld voor 2002:

- vaste clubbijdrage: 297,50 EUR
- individuele bijdragen: 140,00 EUR
voor de leden jonger dan 65 jaar
- 122,00 EUR
voor de leden ouder dan 65 jaar

Nieuwe leden die toetreden na 1 augustus genieten een vermindering voor de bijdrage en verzekeringspremie en betalen respectievelijk 84,00 en 73,50 EUR. De verhoging is ook weer het gevolg van de verder afnemende Blossotoelagen.

Collectieve sportverzekering

Nieuwe polisnummers grondrisico OMOB: 45.038.984

(Nummerwijziging ten gevolge van interne reorganisatie, er wijzigt niets aan de waarborgen)

Technische Controle

Eigenaars die hun toestel moeten laten keuren, kunnen bij de administratieve coördinator van hun club het noodzakelijke (blauwe) formulier bekomen om een controleplan aan te vragen. Vanaf 01-01-2002 draagt de administratieve vergoeding 10,00 EUR. Bij deze zouden we onze oproep willen herhalen 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.

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken hadden volgende vormingsinitiatieven plaats:

- 14 november vormingsavond voor Technische Controleurs;
- 24 november jaarlijkse studiedag van de Raad van Instructeurs;

1 december

praktijkexamen
Technische Controleurs.

FAI-Sportcode

In 1999 werd een nieuwe editie van de Sporting Code Section 3 - Gliders & Motorgliders uitgegeven, en toch zijn er per 1 oktober II. weer enkele wijzigingen van kracht geworden. De verantwoordelijke club-sportcommissaris kreeg reeds de nodige documenten toegestuurd. Alle sportcommissarissen krijgen eerstdaags de nodige teksten per post. Ook Annex A, het onderdeel voor wedstrijden, werd volledig herzien. De clubs die wedstrijden organiseren, ontvingen reeds een exemplaar. Raadpleeg de verantwoordelijke sportcommissaris in uw club bij eventuele onduidelijkheden! Deze documenten zijn verkrijgbaar op het secretariaat of raadpleegbaar op de website van de FAI (www.fai.org).

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., oude dossiers worden geweigerd!

Symposium 2002

Het jaarlijkse symposium zal plaats hebben op zaterdag 26 januari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeurconferentie plaats, in de namiddag is er een boeiend programma voor alle leden. Zie de aankondiging verder in dit nummer.

Zweefvliegakalender 2002

Zoals de voorbije jaren is de verspreiding ook dit jaar met succes verlopen. De laatste exemplaren zijn de deur uit. Dank vanwege het Zweefvliegfonds voor jouw steun!

Wedstrijdnummers

Ter info vind je hierna de thans in gebruik zijnde wedstrijdnummers. We hebben geen officiële registratieplicht, wat betekent dat er bij wedstrijddeelname een wijziging kan worden opgelegd bij dubbel gebruik.

01, 114, 11, 13, 14, 17, 1D, 21, 23, 25, 26, 2G, 2L, 37, 3D, 3M, 30, 42, 45, 49, 4, 4V, 51, 520, 52, 57, 66, 68, 69, 704, 70, 714, 717, 719, 71, 729, 76, 777, 7M, 7, 8, 9, A6, A7, AA, AG, AH, AL, AM, AV, BA, BC, BL, BP, BW, BY, C52,

C87, CB, CG, CJ, CK, D11, DJ, DM, DS, DT, DU, DW, E1, E7, ED, EP, EQ, ER, EV, EX, EY, F1, FB, FD, FN, GA, GB, GE, GF, GG, G, HB, HE, HF, HI, HO, HX, IS, IT, J3, JA, JB, JH, JL, JM, JP, JU, JY, J, K3, KB, KG, K, KZ, L2, L32, L5, LG, LJ, LL, LS, LT, LV, LX, ME, MG, MR, MT, MW, MY, NH, NW, NU, OB, OG, P5, P8, PC, PE, PF, PG, PJ, PK, PL, PM, PT, P, QH, QI, QL, QR, ST, T1, U2, UW, V19, VF, VH, VK, VP, VV, VY, WM, WT, W, WZ, X118, X89, XO, XP, XV, YH, YK, YP, YT, YU, Y, Z2, ZQ, ZR, ZT, ZX, Z

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen *
18,00 EUR (21,00)
- Veilig Zweefvliegen 7,50 EUR (10,50)
- Elementaire Vliegopleiding
5,00 EUR (6,20)
- Voortgezette Vliegopleiding
6,20 EUR (8,70)
- Vliegboekje 2,00 EUR (2,75)
- Sticker "Zilveren C-brevet"
0,75 EUR (1,25)

(* = via post toegezonden)

FAI-IGC-promotievideo

De werkgroep "Membership" binnen de International Gliding Commission, heeft een 14 min. durende promotietape laten maken door de producenten van de "Wind Born" en "Champions of the Wave" (regelmatig te zien op de commerciële Tv-stations). Ter ondersteuning van de promotie voor het zweefvliegen in Vlaanderen, heeft de Raad van Beheer in het voorjaar besloten om een Nederlandstalige versie te laten maken. Thans zijn de tapes beschikbaar op de clubsecretariaten. Uiteraard mag dit videobandje in elke pilotencollectie steken, maar eigenlijk is het gemaakt voor het grote publiek dat onze sport niet kent of er een verkeerd beeld van heeft. Dus laat deze tapes circuleren, deel ze uit op school, in de werkomgeving,...

Website

www.zweefvliegen.be

Sedert einde juni is de nieuwe website operationeel. Onze oprechte dank aan Mattijs Cuppens voor dit huzarenstukje! Mooi, eenvoudig, efficiënt en snel... zoals het in de opdracht was omschreven. Uiteraard moet er hier en daar nog wat worden aangevuld, links gelegd, ... maar dat volgt wel. Het

onderdeel "Luchtruim" met de steeds de actuele LFA-Golf-situatie is een prima informatiekanaal!

Uiteraard kunnen jullie ook gebruik maken van het forum, maar respecteer de spelregels a.u.b.

Dank

vanwege het secretariaat aan alle medewerkers, clubsecretariaten en leden voor het vlotte verloop van dit werkingsjaar. Wij zijn ervan overtuigd dat we met een positieve houding zoals in het verleden - naast de financiële Cb's - ook de nodige Cu's zullen vinden om er een veilig en sportief vliegseizoen van te maken in 2002!

Uiteraard ook onze oprechte dank aan de bedrijven die onze werking hebben gesteund, nl. Aviabel, Omob, Sabena Flight Academy, Jera, AVI Benelux, Dexia-Bank.

Wedstrijdnieuws

Tijdens de BZF-Beheerraadsvergadering van 24 oktober II. werd de kalender voor 2002 definitief afgesloten. Zie het volledige programma onder het hoofdstuk "Wedstrijdnieuws".

Patrick

Resultaten Charronbeker 2001

Zoals elk jaar vinden jullie hieronder de volledige uitslag van de Charronbeker. Voor meer details betreffende de proeven kunnen jullie de gedetailleerde uitslag raadplegen, die naar elk clubsecretariaat wordt opgestuurd en op de website van de Charron (op te vragen via de LVZC-site www.zweefvliegen.be) gepubliceerd wordt. Alvast proficiat voor de laureaten!

CLUBKLASSE

1	VANDERPUTTEN KOEN	4615,7
2	STOCKMANS THEO	4238,1
3	KNEVELS LUC	2924,5
4	VANDERPUTTEN JORIS	2746,1
5	KIMPE MANU	2583,5
6	VAN DORMAEL JOS	2067,0
7	VALVEKENS EDUARD	2023,2
8	VERBEECK PHILIP	1621,3
9	VAN GUYSE WILLY	1563,2
10	VAN HERZEELE GEERT	1482,1
11	HEYLEN BENJAMIN	1363,5
12	DE GROOTE CARINE	1241,7
13	DETAILLE JOHAN	1230,8
14	VAN EYNDT BART	1140,3
15	DE PAEPE FRANK	1113,4
16	PEETERS GUIDO	1014,0
17	VROLIX RENE	930,4
18	COOLS JOERI	909,0
19	NAVEAU GERT	878,0
20	VAN DE WINCKEL DAVID	870,0

21	WOUTERS WIM	858,3
22	FRANCART GRIET	855,6
23	ENGELEN PIETER	853,0
24	VAN ORSHAGEN MARC	837,0
25	NARINX PETER	829,8
26	POTARGENT F	816,4
27	DIELEN JAN	815,0
28	VERHAEREN DIRK	806,0
29	LEYSENS PIETER	799,0
30	VAN DEUN ANDRE	797,0
31	SANNEN DAVE	774,0
32	DIRIX STEFAAN	767,0
33	VAN TRIER BRUNO	750,0
34	VAN DEN BERG HANS	736,0
35	WOLFS BART	731,0
36	SCHRAEYEN ALBERT	709,0
37	BRUYNINCKX JAN	703,0
38	VAN DEN EYNDE STIJN	677,0
39	VAN LOVEN STEVEN	673,2
40	GEUDENS KRIS	673,0
41	HERMANS JEAN	672,0
42	HENDRICKX JEAN	660,0
43	MICHIELS PATRICK	657,0
44	FRISCH LUC	654,0
45	MALLANTS FERNAND	645,0
46	VANLOMMEL NICO	641,7
47	VAN GERVEN KRISTOF	618,5
48	NUYTS	614,0
49	BOON JOHAN	612,2
50	GYPEN KEN	611,0
51	LIEVENS PIETER	610,0
52	DANIELS EDDY	606,0
53	VERMEYLEN LUC	597,0

54	PLESSERS JACKY	581,3
55	HUENS KARL	573,1
56	VAN LOMMEL NICO	569,0
57	DE SWERT GUILLAUME	552,0
58	LEPPENS DAVY	551,0
59	BECKERS SOFIE	550,1
60	CROMBEZ K	546,0
61	MORSINK LESLEY	540,9
62	VAN DONINCK JORIS	529,0
63	NAEYAERT DIEDERIK	520,0
64	COPPENS RIK	508,0
65	REDANT NICK	502,0

STANDAARDKLASSE

1	RUYMEN MARC	5462,0
2	BUKENBERGS EMIEL	5231,0
3	SCHMELZER BERT JR	4923,8
4	VAN EYCKEN BERT	4426,6
5	SERMEUS KURT	4239,1
6	LAUWERS GUY	4198,6
7	VAN PUTTEN FRANK	4033,3
8	HUYBRECKX TIM	3890,7
9	CEULEMANS ALFONS	3688,6
10	VAN DEN BORNE PAUL	3673,6
13	VAN PEE GUY	3268,4
14	SCHRAUWEN HERMAN	3075,0
15	BAEKEN WILLY	3016,6
16	VANDENBERGHE JAN	3005,2
17	LEBEAU FRANCIS	2961,9
18	BAERTS MICHEL	2944,4
19	VAN AUTREVE FRANZ	2865,1
20	JANSEN HUGO	2684,5
21	VERHEYEN DANNY	2673,3

22	VERCAMMEN JAN	2367,5
23	SPEETJENS JAN	2323,2
24	VANDEBEECK LUC	2268,1
25	DE WINTER DANNY	2243,6
26	SNOEKX MARCEL	2073,6
27	DE CONINCK EDDY	2049,5
28	FILLEUL NICO	2005,2
29	VAN DER AUWERA JAN	1922,2
30	HUYBRECKX DENNIS	1911,6
31	DE COCK PETER	1897,0
32	BEERSAERTS GUY	1874,7
33	VAN CAMP RONY	1792,4
34	GORREBEECK WILFRIED	1765,6
35	VAN AELST MARC	1719,8
36	VAN CAMP LUC	1696,7
37	REYNDERS WIM	1680,2
38	MEYERS YVO	1595,3
39	WAUMANS JAN	1522,3
40	DE BOCK MICHEL	1356,4
41	VERHOEVEN PETER	1329,3
42	COOMANS RUDI	1219,2
43	SURINX MARC	1201,2
44	VAN VLERKEN EMIEL	1197,4
45	THIBAU HUGO	1095,6
46	HERMANS RONALD	1036,2
47	VANDEBEECK JELLE	954,0
48	DE REYS EDDY	934,2
49	DE LEGER FREDDY	882,0
50	MEERTS FILIP	754,7
51	JANSSSEN DAVID	603,2

OR-KLASSE

1	TIMMERMAN VITAL	5955,8
2	AERTS JOACHIM	5090,9
3	VAN BAELEN LOUIS	5001,9
4	VERBOOMEN JODY	4645,7
5	DE BUSSEER HUBERT	4580,3
6	VANDER VEKEN STEPHANE	4011,1
7	VAN ROOY KOEN	3967,5
8	PEETERS STEPHAN	3953,4
9	PEETERS GASTON	3805,7
10	SZEKER JEF	3803,4
11	TAEYMANS STAN	3756,1
12	ROGGEMAN DIRK	3473,1
13	KENNES AD	3425,4
14	JANSSSENS ALFONS	3302,4
15	DE KROCK BART	3124,6
16	DEMUNTER HEDWIG	2691,3
17	PAREDIS RENE	2541,6
18	NOTE HENRI	2252,2
19	GILDEMYN GUY	2124,4
20	TAEYMANS FRANS	2017,1
21	NAVEAU PAUL	1824,7
22	ALBERT PATRICK	1824,1
23	VEKEMANS WILLY	1805,1
24	VRANCKEN LUDO	1741,7
25	VAN ERCK JAN BART	1731,6
26	RUYMEN ANDRE	1697,1
27	PEERAER HERMAN	1538,2
28	GHEYSSEN FILIP	1479,7
29	VAN DAM KRIS	1432,8
30	BRASPENNING LOUIS	1327,9

31	VAN ROOY JAN	1258,0
32	RUYMEN YVES	1006,3
33	VERDIJCK PAUL	897,2

TWEEZITTERKLASSE

1	SCHOETERS JO	3716,5
2	GOVERS PATRICK	2923,4
3	PAREDIS RENE	2890,1
4	BOYEN ETIENNE	2554,7
5	VAN GAAL JEAN	2359,8
6	VANDEWALLE ERIC	1830,5
7	STOCKMANS THEO	1716,0
8	SPEETJENS JAN	1506,7
9	VANDERPUTTEN KOEN	1506,6
10	RUYMEN ANDRE	1494,2
11	DIERCKX BERT	1425,0
12	VRANCKEN LUDO	1398,8
13	SZEKER JEF	1343,6
14	DE CONINCK EDDY	1203,5
15	JANSSSEN DAVID	1081,6
16	APPELTANS PETER	966,9
17	DE KROCK BART	929,3
18	BUKENBERGS EMIEL	824,2
19	MEERTS FILIP	760,8
20	VAN EYCKEN BERT	730,6
21	VANDEBEECK JELLE	583,7
22	VANDEWALLE KAREL	525,0

M-KLASSE

1	LUYCKX JOHAN	7764,8
2	TEUGELS MARC	5369,4
3	SCHMELZER BERT	4638,7
4	SCHMELZER TIJL	4326,2
5	HUYBRECKX MARK	2780,9
6	GEENEN WALTER	2285,3
7	HUYBRECKX EDDY	1464,8
8	HUYBRECKX TIM	779,7

JUNIORENBEEKER

1	AERTS JOACHIM	DAC	5090,9 ptn
2	SCHMELZER BERT JR	ACK	4923,8 ptn
3	VERBOOMEN JODY	DAC	4645,7 ptn
4	VANDERPUTTEN KOEN	VZP	4615,7 ptn
5	VAN EYCKEN BERT	DAC	4426,6 ptn
6	SCHMELZER TIJL	ACK	4326,2 ptn
7	HUYBRECKX TIM	ACK	3890,7 ptn
8	KLIJNSMA DANIEL	DAC	3363,7 ptn
9	DE KROCK BART	DAC	3124,0 ptn
10	VANDERPUTTEN JORIS	VZP	2746,1 ptn
11	HUYBRECKX DENNIS	ACK	1911,6 ptn
12	VAN ERCK JAN BART	KAZM	1731,6 ptn
13	VANDERPUTTEN KOEN	VZP	1506,6 ptn
14	HEYLEN BENJAMIN	ACK	1363,5 ptn
15	DE BOCK MICHEL	KFC	1356,4 ptn
16	HERMANS RONALD	DAC	1036,2 ptn
17	VANDEBEECK JELLE	KVDW	954,0 ptn
18	NAVEAU GERT	ACK	878,0 ptn
19	FRANCART GRIET	KVDW	855,6 ptn
20	ENGELLEN PIETER	ACK	853,0 ptn
21	DIELEN JAN	ACK	815,0 ptn

22	VAN EYCKEN BERT	DAC	730,6 ptn
23	BRUYNINCKX JAN	KVDW	703,0 ptn
24	VAN DEN EYNDE STIJN	KVDW	677,0 ptn
25	VAN LOMMEL NICO	DAC	641,7 ptn
26	GYPEN KEN	ACK	611,0 ptn
27	LIEVENS PETER	VZP	610,0 ptn
28	VANDEBEECK JELLE	KVDW	583,7 ptn
29	HEUNS KARL	KVDW	573,1 ptn
30	DE SWERT GUILLAUME	KAZM	552,0 ptn
31	LEPPENS DAVY	ACK	551,0 ptn
32	BECKERS SOFIE	KVDW	550,1 ptn
33	MORSINK LESLEY	KVDW	540,9 ptn
34	VAN DONINCK JORIS	ACK	529,0 ptn
35	REDANT NICK	VZP	502,0 ptn

BEKER ZUIVERE AFSTAND

Naam piloot	club / gehandicapte afstand / werkelijke afstand / datum / klasse
1	KENNES AD KAC 464 501,1 9/06/01 OR
2	TIMMERMAN VITAL LV 455,5 501 9/06/01 OR
3	DE CONINCK EDDY KAC 409,9 426,3 9/06/01 S
4	HUYBRECKX TIM ACK 395,3 387,4 20/05/01 S
5	VAN AUTREVE FRANZ KFC 387,1 379,4 1/07/01 S



Klaar voor de start (foto S. Vander Veken)

CLUBKLASSEMENT

Club	Totaal	Aantal piloten	Gem./piloot
1	ACK	67 837,8	31 2 188,3
2	DAC	50 957,7	22 2 316,2
3	KVDW	44 198,7	31 1 425,7
4	KAZM	41 507,1	20 2 075,3
5	KAC	36 468,4	18 2 026,0
6	ALB	36 198,5	19 1 905,1
7	LV	31 488,8	18 1 749,3
8	KFC	18 984,8	8 2 373,1
9	VZP	15 647,1	10 1 564,7
10	ACB	3 333,1	2 1 666,5
11	GAC	2 124,4	1 2 124,4
12	LUAC	806,0	1 806,0
13	ZKB	0,0	0 0,0
14	ZAC	0,0	0 0,0

Heb je de nieuwe website van de Liga reeds bezocht? Je vindt hem onder:

www.zweefvliegen.be of **www.lvzc.be**

Je krijgt er elk weekend de status van de LFA Golf, je kan er je kennis van de luchtruimstructuur bijschaven, via links de resultaten van de Charronbeker downloaden, of het SOAR vluchtvoorbereiding- en evaluatieprogramma van Luc Beerts...

Op het Forum kan je ook met andere zweefvliegers discussies voeren.

Webmaster is Mattijs Kuppens.

Fotowedstrijd 2001: de resultaten

Een veertigtal inzendingen: dat is de oogst! Niet slecht, de fotowedstrijd van de Liga slaat nog steeds aan bij het publiek. Dit jaar werd er terug reclame gemaakt, dat blijkt nodig te zijn om potentiële deelnemers warm te maken.

De beoordeling was geen sinecure. De juryleden die ik heb geraadpleegd, hielden er namelijk elk een aparte mening op na. Naargelang het gehanteerde criterium, kwamen er telkens verschillende mogelijke winnaars op de voorgrond. Het werd zo frappant dat de jury uiteindelijk meer dan drie puntenrondes nodig had om tot een definitieve winnaar te komen. Vooral over de tweede en de derde plaats werd er behoorlijk lang geredetwist.

De terechte winnaar van de fotowedstrijd 2001 heet Bart De Krock (Diest Aëroclub). Hebben wij ooit al zo'n prachtexemplaar op de voorpagina van het Ligablad gekregen? Ik betwijfel het! Een Franse Twin Astir lijkt op 't eerste zicht misschien niet zo bijzonder. Maar geniet even mee van die prachtige lenticularis op de achtergrond. Bart is er voor naar Frankrijk moeten gaan; neen, niet in de Alpen, maar wel te Colmar, in het centrum van de Franse Vogezes. Die gemiddelijke omgeving is trouwens nog steeds "vliegminde" genoeg.

De tweede prijs is qua originaliteit het neusje van de zalm. Wil Janssens (Albatros

Zweefvliegclub) zorgde voor een panoramische foto van de Kiewitcup 2000. Om de startplaats volledig in beeld te brengen, heeft hij enkele foto's achter elkaar gezet en door Johan Detaille aan elkaar laten plakken met de computer. In het Ligablad nr. 87 kon je het actuele reglement van de fotowedstrijd vinden, en daarin werd reeds vermeld dat ook dit soort inzendingen is toegelaten. Wil Janssens was trouwens beroerd genoeg om mij met een raadseltje op te zadelen: zoek de fout! Inderdaad, één zwever en enkele omstaanders werden achteraf aan het geheel toegevoegd. 'k Zou zeggen, beste lezer, kom eens mee helpen zoeken tijdens het symposium. In elk geval een heel leuke inzending!

De derde plaats gaat naar de foto met de titel "The magnificent three" van Evelyne Van Ingelghem van de Aëroclub van Brasschaat. Drie mannen staren tegelijk in de verte tijdens de Kempencup. Het geheel doet ons een beetje wegdromen. Het toestel, een LS-6, is steeds mooi om te zien. Of dit ook geldt voor de bovengenoemde drie personen, dat laat ik over aan ieders persoonlijke smaak (grapje).

Enkele andere deelnemers vallen dus net buiten de prijzen. De winnaar van vorig jaar kwam ook deze keer zeer sterk uit de hoek. Verder heb ik inzendingen binnengekregen met allerlei wolkenformaties, meteo is ook

een thema dat onze aandacht verdient. Er was nog een mooie foto van de startplaats te Sisteron. De meeste zweefvliegpiloten zullen ongetwijfeld al eens van de Pic de Bure gehoord hebben.

Ik zal jullie alleszins ontmoeten op het jaarlijkse symposium van de Liga. Tot dan.

Ivo Lens



The magnificent three
(foto Evelyne Van Ingelghem, 3de prijs)

Monteren en demonteren van zweefvliegtuigen: denk aan je rug!!

Inleiding

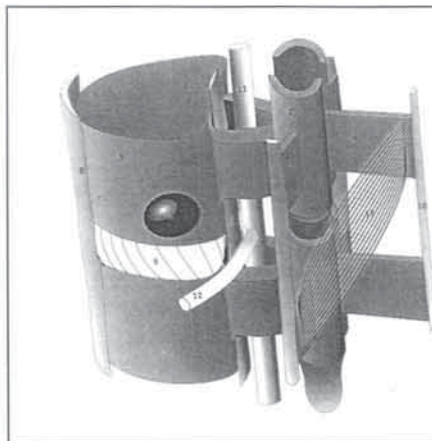
Ruglijden komt in onze samenleving zeer frequent voor, en een deel van de klachten vindt zijn oorsprong in een chronische overbelasting van de rug. Vooral bij jonge actieve mensen kunnen rugklachten ook het gevolg zijn van een éénmalig overbelastingincident. Het kan hier gaan om een verkeers- of sportongeval of een ongeval als gevolg van ergonomisch onverantwoord tillen. In de zweefvliegerij worden we regelmatig met tilactiviteiten geconfronteerd: montage en demontage van zweefvliegtuigen voor en na de vliegdag. Daarnaast kan het verplaatsen van motorkisten, lieren en terreinwagens, een risico inhouden. De gemiddelde leeftijd van de zweefvliegers wordt steeds hoger, wat het gevaar voor overbelasting nog vergroot. Met enig risicobesef en een goede voorbereiding kunnen overbelastingsongevallen met rugletsel worden vermeden. Het lijkt het me nuttig om wat te vertellen over de anatomie en de biome-

chanica van de rug en een paar richtlijnen te geven om verantwoord te kunnen tillen.

Opbouw van de rug

De wervelkolom is opgebouwd uit 24 wervels: 7 halswervels, 12 borstwervels en 5 lendenwervels. Onderaan tussen de bek-

kenvleugels heeft men 5 vergroeide wervels die het heiligbeen vormen en nog daaronder enkele rudimentaire wervels die het staartbeen uitmaken. Elke wervel bestaat uit een wervellichaam en een wervelboog met daarop een aantal uitsteeksels die de gewrichten tussen de wervels vormen.



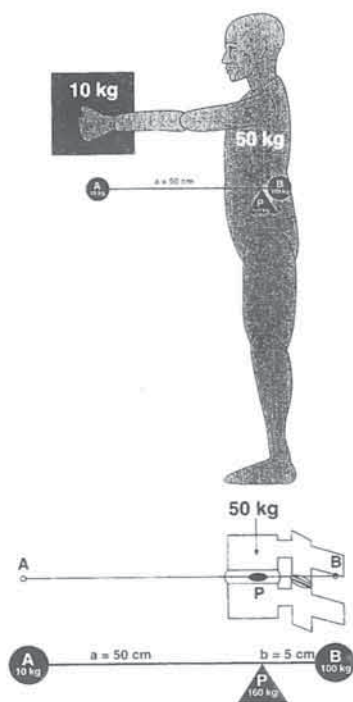
Figuur 1: schematische voorstelling van de wervelkolom

1. wervellichaam
2. wervelboog met gewrichtjes
3. wervelboog met gewrichtjes
4. doornuitsteeksel
5. tussenwervelschijfkern
6. fibreuse ring
7. gewrichtjes
8. voorste ligamenten
9. achterste ligamenten
10. ligament
11. ruggemerg (zenuwbanen)
12. zenuwwortels
13. intervertebrale spieren

Tussen de wervellichamen steekt de tussenwervelschijf (discus) die op haar beurt is opgebouwd uit een fibreuze ring en een elastische kern. De kern dient als een schokbreker en als een soort kogellager die beperkte kantel- en schuifbewegingen tussen twee opeenvolgende wervels toelaat. Hij wordt op zijn plaats gehouden door de fibreuze ring. De meeste structuren in de wervelkolom zijn pijngevoelig. Druk, ontsteking of scheurtjes in de pezen en spieraanhechtingen geven relatief snel duidelijke rugpijn. Een hernia ontstaat wanneer de elastische kern door een asymmetrische krachtinwerking (bv. vooroverbuigen) een te grote druk op de fibreuze schijf uitoefent, waardoor deze scheurt. Als gevolg hiervan kan de kern naar achter schieten en daar druk uitoefenen op de zenuwenwortels.

Biomechanische principes

Een eenvoudig schema maakt duidelijk in welke mate de wervelkolom kan belast worden. De discus moet beschouwd worden als het steunpunt (P) van een balans.

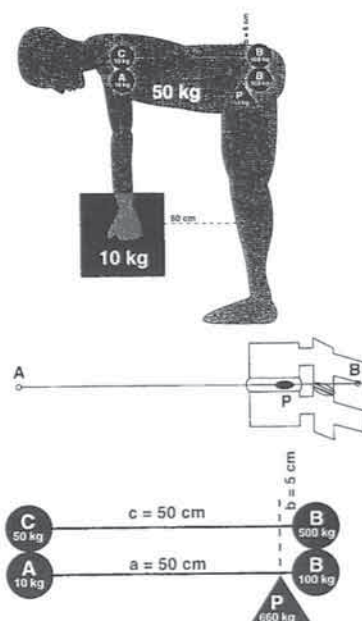


Figuur 2: evenwicht van krachten bij rechtopstaande houding

In evenwichtstoestand geldt de formule van de gelijke producten van kracht en krachtarm respectievelijk last en lastarm. De figuur 2 veronderstelt een rompgewicht van 50 kg. De krachtarm (b) tussen de rugspieren en het steunpunt, de discus, is slechts enkele centimeters. Aldus wordt verklaard dat reeds bij een relatief geringe last, bijv. 10 kg, de benodigde kracht in de rugspieren sterk kan oplopen (hier 100 kg).

Bij vooroverbuigen moet ook het gewicht van de romp gecompenseerd worden. Alhoewel

de lastarm (c) niet de volledige 50 cm draagt, zoals in figuur 3 wordt gesuggereerd (het zwaartepunt van de romp ligt wat hoger dan de navel), is toch vrij duidelijk dat de benodigde spierkracht zeer hoog wordt.

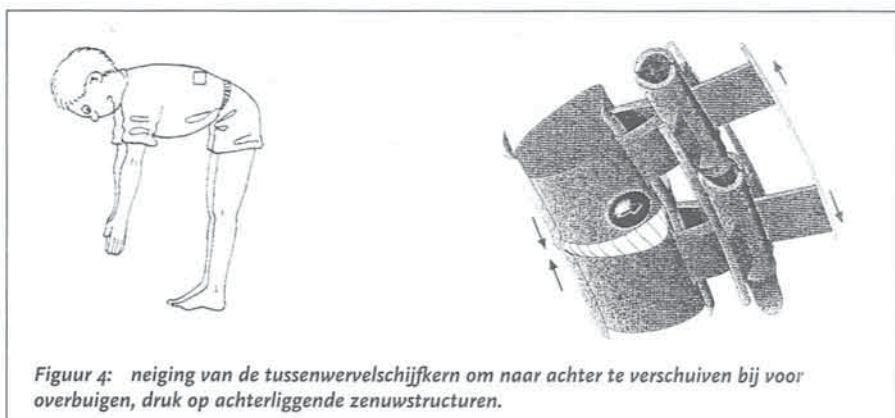


Figuur 3: toename van belasting in de rug bij vooroverbuigen

Door het krachten spel tussen actie en reactie worden deze krachten op de wervelzuil geprojecteerd. Dergelijke krachtinwerking op spieren en ligamenten kan pijnlijke scheurtjes doen ontstaan. Experimenteel onderzoek wijst uit dat de lendenwervellichamen bestand zijn tegen een samendrukkingskracht van meer dan 600 kilogram. Bij voorovergebogen houding en grote krachtinwerking heeft de discuskern de neiging om naar achter te schieten met hernia als gevolg.

Basisregels voor probleemloos tillen

- Leg eerst alle hulpstukken binnen handbereik, bouten op voorhand ingevet!
- Werk samen: zoek een paar voldoende sterke partners en begin het hefwerk pas als iedereen klaar staat.
- Zorg voor een stabiel steunvlak.

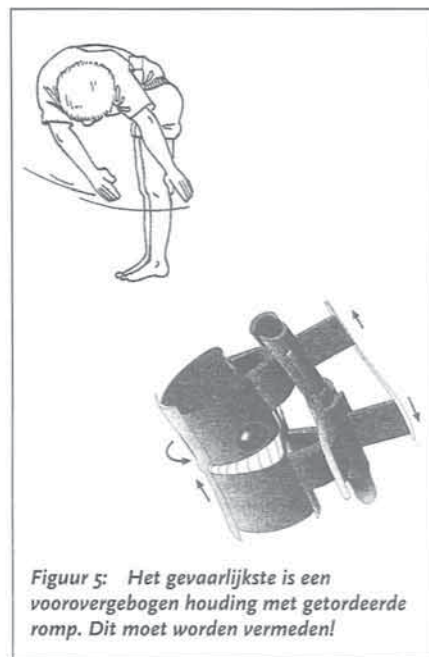


Figuur 4: neiging van de tussenwervelschijfkern om naar achter te verschuiven bij vooroverbuigen, druk op achterliggende zenuwstructuren.

- Zorg voor een goede greep en gebruik je beide handen symmetrisch ten opzichte van de romp.
- Til in één beweging en gecoördineerd. Slechts één persoon geeft de bevelen. Maak vooraf duidelijk in welke richting de vliegtuigramp of -vleugel moet verplaatst worden.
- Hou de last zoveel mogelijk tegen het lichaam, draag desnoods een overall die bestand is tegen vet.
- Kom zo snel mogelijk onder de last als je die hoog moet heffen (bv. de vleugeltip)
- Hou bij het heffen de rug recht: laat je beenspieren het werk doen want die zijn sterk genoeg.
- Tordeer je romp nooit: verplaats liever je voeten om te draaien.

Emil Verhulst

Illustraties overgenomen uit: "Manutentions Manuelles, guide pour évaluer et prévenir les risques" uitgegeven door het Commissariaat-Generaal voor de Promotie van de Arbeid, Federaal Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid (1998).



Figuur 5: Het gevaarlijkste is een voorovergebogen houding met getordeerde romp. Dit moet worden vermeden!

Het hoekje van de boekenvreter

Wie interesse heeft voor kunstzweefvliegen of gewoon iets meer wenst te weten over precisie controle van een zweefvliegtuig kan niet voorbijzien aan het boek van Peter MALLINSON en Mike WOOLLARD, *The Handbook of Glider Aerobatics*, uitgegeven bij Airlife Publishing Ltd, Shrewsbury, 1999, formaat 19 x 25 cm, 124 blz., harde kaft, talrijke z/w foto's, grafieken en schema's. Mallinson is kunstzweefvliegexaminator, Woollard instructeur voor gevorderde kunstzweefvlucht. Hun boek is bijzonder goed doordacht, didactisch onderbouwd, en veruit het meest volledige wat heden ten dage in dit verband aangeboden wordt. Er bestaat trouwens reeds een Duitse vertaling.

Een eerste, theoretisch gedeelte behandelt de veiligheidsaspecten (met een interessante lijst "doe - doe niet"), het manoeuvreerdiagram (flight envelope - dit hoofdstuk is veel uitvoeriger dan alles wat men in algemene instructieboeken vindt, en zal de ogen openen van menig zweefvlieger, zelfs niet acro-minded), zweefvliegtuigontwerp, figurencatalogus. Het tweede deel behandelt het vliegen van de diverse figuren: belangrijke punten bij de training, basisfiguren, gevorderde figuren, voorbeelden van programma's. In appendix leert men een eigen programma samenstellen, vindt men een bibliografie, de belastingsfactoren voor zwevers volgens JAR-22-337, een vergelijkende

tabel van kunstzweefvliegtuigen, en uitleg over de uitwerking van bepaalde ontwerp-karakteristieken op het kunstvluchtgedrag van zweefvliegtuigen.

Voor oldtimerfreaks is er ook een aanrader op de markt verschenen: Martin SIMONS, *Sailplanes 1920-1945*, EQUIP Werbung und Verlag, Königswinter, 2001, formaat 25 x 30,5 cm, 256 blz., harde kaft, geeft voor elk van de 115 zweefvliegtuigtypen een driezijdenaanzicht op groot formaat, speciaal voor dit werk getekend door de auteur via een computertekenprogramma, talrijke z/w en enkele kleurenfoto's, waarvan de meeste zelden of nooit werden gepubliceerd (ten minste in recente werken, ook niet in Simons' vorige werk *The World's Vintage Sailplanes 1908-1945*). Ook dit werk bestaat natuurlijk in Duitse vertaling, bij dezelfde uitgever.

Simons is er in dit boek meesterlijk in geslaagd de ontwikkeling van de zweefvliegtuigen eens anders te schetsen: hij blaast de geschiedenis nieuw leven in door een luchtige verhaalstijl, waarbij niet alleen het toestel maar ook de mens erachter, vlieger of ontwerper, zijn aandacht genieten. Het is zeker geen flauw afkooksel van vroegere werken.

Natuurlijk vinden we de beroemde vooroorlogse Duitse toestellen, zoals de Wien,

de Fafnir, de Minimoa, de Reiher... Er zijn echter ook talloze minder bekende types uit alle zweefvlieglanden: wie kent de Scott Viking, de VSB 35, de SO-P1, de Pellicano, de Maeda 703, de PWS 102 Rekin, de RS-1 Zanonica? En dan zijn er de Sovjet-types, waarover zo weinig bekend is, behalve de wereldrecords die ze vestigden: de GN-7 waarmee Rastorguyev 652 km vloog in '37, de Rot Front 7 waarmee Olga Klepikova de mannen versloeg met 749 km in '39, record dat dertien jaar zou standhouden, of de tweezitter Stakhanovetz, de eerste met een negatieve pijling van de vleugel om de tweede piloot voor de ligger te kunnen plaatsen, met genoeg comfort en zichtbaarheid.

Met *Sailplanes 1920-1945* heeft Simons zichzelf overtroffen, dit wordt ongetwijfeld het nieuwe standaardwerk over oldtimers. Met de nieuwe tekeningen is het ook een must voor de bouwers van schaalmodellen: elke rib, elke spant staat er op, vaak met een heleboel doorsneden. Het enige minpunt is misschien de inkleuring van de driezijdenaanzichten: men ziet zeer goed wat hout, metaal, doek of perspex is, maar realistisch kan je het niet echt noemen. Het maakt het kopiëren wel moeilijker!

Stéphane Vander Veken

Zweefvliegtuignieuws

Air Energy "Silent"

Deze kleine elektromotorzwever krijgt een nieuw accupakket, die met 1,5 kWh nu een stijvermogen van 750 m toelaat. Het 12 m-toestel blijft verder onveranderd: glijhoek 1:30 bij 98 km/h, stijgsnelheid bij maximum massa 2 m/s. De accu's zijn voorzien voor 500 à 700 laadcyclussen, en kosten 2 500 à 3 000 DEM bij vervanging. Laadtijd 50 minuten met het standaard meegeleverde 220 V-systeem, 25 min. met de optionele 380 V lader. De Silent is nu verkrijgbaar tegen iets minder dan 100 000 DEM, inclusief instrumenten en Filser radio ATR 57.

Bela Nogrady "Massai"

Nog een ultralichte motorzwever in 't verschiet: de Massai is een zij-aan-zij tweezitter met een spanwijdte van 16,40 m, uitgerust met een 65 pk Rotaxmotor in de neus, waarbij de schroef volgens het "Stemme"-systeem kan ingeklapt worden. Leeggewicht 260 kg, maximum startgewicht 450 kg, max

glijgetal 36 bij 90 km/h, minimum daalsnelheid 0,66 m/s bij 68 km/h, centraal in-trekbaar wiel. Een JAR-22 goedkeuring zou aangevraagd worden. De bouw van het prototype is reeds goed gevorderd. Eerste vlucht voorzien begin 2002.

DG Flugzeugbau

De importeur AVI Benelux heeft op Keiheuvel een demonstratieweekend georganiseerd van de nieuwe tweezitter DG-1000. Het mooie najaarsweer zorgde voor een talrijke opkomst. Een beetje thermiek was ook van de partij. Wie de kans zag het toestel te vliegen, was algemeen onder de indruk van de stilte in de cockpit, wat borg staat voor een goede kapafdichting. Ook de afwerking werd algemeen geprezen.

Eta

Het prototype van de superzwever (30,90 m spanwijdte) heeft er nu meer dan 300 uur opzitten, en een aantal problemen werden ondertussen opgespoord, zodat het tweede

prototype merkkelijk verbeterd zal zijn. Zo waren er torsieproblemen in de vleugel omwille van een verkeerde massaverdeling, met als gevolg een beperking van de Vne op 230 km/h, onvoldoende voor het halen van de JAR-22-norm. Ook het zwaartepunt lag buiten de voorziene limieten. De stuuroverbredingen waren onvoldoende stijf, waardoor de welvingsklepuitslag te gering bleek. De rolwendbaarheid 45°/45° werd gemeten op 5 sec. bij 120 km/h. De aërodynamische eigenschappen voldoen aan de verwachtingen.

Europa

De Europa is een tweezits zelfbouwmotorvliegtuig waarvan reeds 800 bouwpakketten werden verkocht op 8 jaar tijd, en waarvan ondertussen 250 exemplaren effectief vliegen. Voortaan bestaat er voor dit toestel ook een vleugel van 14,40 m spanwijdte waarmee de Europa (met centraal half-in-trekbaar wiel, à la Fournier) een glijhoek van 1:27 bekomt en dus de enige als bouw-pakket verkrijgbare motorzwever wordt. De

vleugel is trouwens zonder meer uitwisselbaar met de gewone vliegtuigvleugel.

Pipistrel "Sinus"

Philippe Zen is vooral bekend bij de ultralight vliegers: tien jaar lang reeds is hij ononderbroken wereldkampioen ULV driessers. Tijdens de Wereldluchtvaartspelen is hij erin geslaagd zijn titel te behouden dank zij zijn zweefvliegervaring en zijn ULV-motorzwever Sinus (glijhoek 1:26). De zege is inderdaad vooral te wijten aan het ongelofelijke overwicht bij de proeven voor minimaal verbruik. Zo kon hij op een dergelijke proef, met 7 kg benzine, meer dan twee maal de afstand afleggen van de dichtstbijzijnde concurrent, door grote delen van het circuit af te leggen met stilstaande motor.

Rolladen Schneider

Hoewel er bij redactieslot nog niets bekend was van een eerste vlucht van een prototype, aanvaardt de Canadese importeur van LS reeds een paar maanden orders voor de toekomstige LS-10 ren/18m-klasser. Het blijft toch nog even wachten! De wachttijden bij de Duitse constructeurs zijn ondertussen zo opgelopen, dat "blind" bestellen blijikbaar aantrekkelijk wordt. Ondertussen

vliegt wel het prototype van de LS8-t met thuisbrenger. Voorzienne prijs: 135 000 DEM.

Sportine Aviacija

De LAK-19, standaard afgeleide van de renklasser LAK-17, heeft de eerste vlucht gemaakt op 30 juli, en heeft onmiddellijk daarop deelgenomen aan de Wereldkampioenschappen Junioren te Issoudun, waar hij een dagzege behaalde en uiteindelijk in het middenveld eindigde. Daarbij had de jonge Sloveense piloot zelf moeten helpen bij de eindafwerking, om het toestel tijdig klaar te krijgen. Het prototype is na de wedstrijd teruggekeerd naar Litouwen om er het certificeringsprogramma te ondergaan.

TU Delft "Maxima"

Als "ontwerpsynthese oefening" (sluitstuk voor hun studies) hebben negen studenten Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek een ontwerp gemaakt voor een éénpersoons prestatiezweefvliegtuig met 37,45 m spanwijdte en een door zonnecellen gevoede elektromotor in de staart. Deze motor is niet voorzien als zelfstartstelsysteem of zelfs niet als thuisbrenger, maar enkel om de glijhoek nog eens te verbeteren van 1:76 zonder aandrijving naar 1:103 bij minimaal vermogen

en 1:126 bij maximaal vermogen. In dit laatste geval voorziet men bij een startmassa van 850 kg een minimale daalsnelheid van slechts 0,18 i.p.v. 0,30 m/s! De besturing gebeurt via een "fly-by-wire" systeem. Het project werd bekendgemaakt in "Thermiek", maar of het toestel ooit gebouwd wordt...

Vittorio Pajno

Deze Italiaanse ingenieur werkt verder aan de ontwikkeling van zijn clubzwever V1/2. Om de aërodynamica te verbeteren heeft hij een beroep gedaan op Loek Boermans. Het prototype van de 15 m clubklassezwever wordt aan het certificeringsprogramma onderworpen voor homologatie volgens de JAR-22-norm. De goedkeuring wordt parallel aangevraagd in Italië en Duitsland, in een poging de procedure te versnellen. Er wordt verwacht dat de V1/2 een glijgetal van 39,60 zal halen bij 92 km/h, ondanks het vaste wiel (intrekbaar wiel later voorzien) en de "club" opzet. Bedoeling is het toestel als half-afgewerkt bouw pakket te laten produceren in een klein bedrijf met jonggepensioneerden, en de koper zelf de niet-gevoelige afwerking voor zijn rekening te laten nemen. De prijs zou zo bijzonder gunstig kunnen uitvallen.

Zweefvliegtuigen "uit de oude doos" (deel 10)

In deze aflevering blijven we nog even op het Europese vasteland, met name in Duitsland en Zwitserland, voor de Kranich en de verschillende Mosweymodellen. De volgende keer steken we de kleine en de grote plas over naar Engeland en Amerika.

De Kranich

Toen Hans Jacobs in 1935 voor het eerst

met zijn Kranich buitenkwam, werd het toestel als een tweezits-Rhönspërber voorgesteld. In feite was het ook zo, maar dan met alle afmetingen groter wegens de twee zitplaatsen. Het prototype werd met open cockpits gevlogen, maar onmiddellijk daarna werden gesloten kappen de standaarduitvoering. Er was ruimte genoeg voor radio en

zuurstofvoorziening en zowel de achterste als de voorste cockpit konden met gordijntjes worden afgesloten voor blindvlieg oefeningen.

De tandemopstelling van de twee zitjes zorgde voor een kleinere rompdoorsnede. Tot nog toe zat de instructeur op de achterste plaats onder de vleugel, van waaruit hij een

NOODVALSCHERMEN

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

RONNY VERVAET

Maalstraat 16, 8560 Moorsele

Tel : **056/50 63 90**

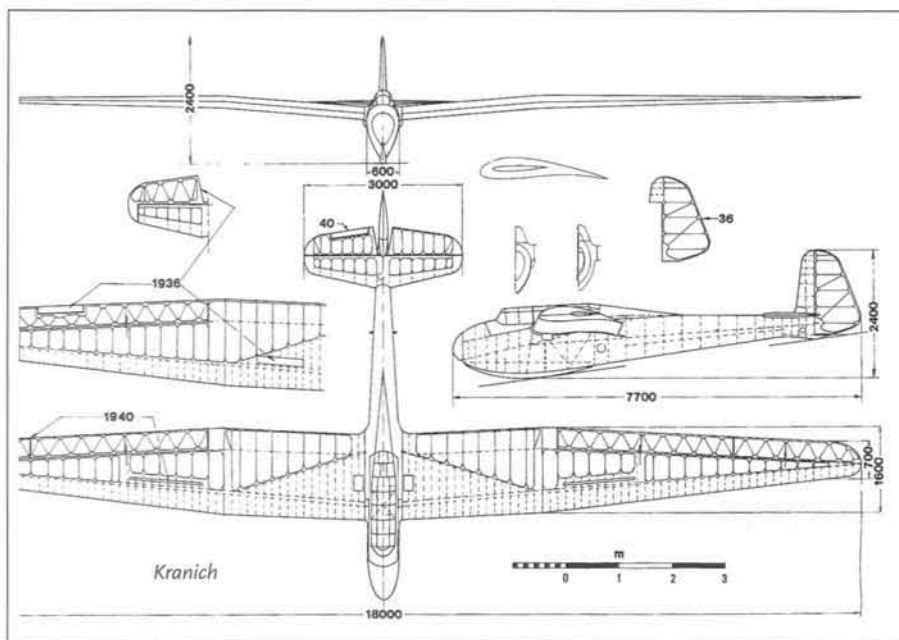
Email : jera@skynet.be

Fax : 056/ 50 43 59

Site : www.jera-aae.com



Member of the Parachute Industry Association



goed zicht zijwaarts en naar beneden had, maar slechts weinig zicht naar boven. In de Kranich kwam de instructeur tussen de vleugels te zitten, waarbij hij met hoofd en schouders boven de vleugel uitstak. Zo had hij een goed zicht naar boven, maar dan weer geen zicht naar beneden. Sommige instructeurs lieten gewoon de kap af om hun hoofd naar buiten te kunnen steken, maar bij hogere snelheden was dat niet bijzonder comfortabel wegens het lawaai en de felle luchtstroom. ('t Is ook nooit goed, hé!)

Om het toestel in de juiste balans te krijgen, diende de vleugel naar achteren te worden gepijld, wat de constructie niet vergemakkelijkte. Het middendeel van de vleugel, met constante koorde, had bovendien een V-stelling tot aan de meeuwenvleugelknik, waaraan de driehoekige buitenvleugel nagenoeg zonder V-stelling doorliep. De hoofdlijger had wel de knik van de meeuwenvleugel, maar liep voor het overige rechtdoor vanaf de romp tot de vleugeltip (zie driezijdenaanzicht). Daardoor waren alle vleugelribben van de binnenvleugel verschillend wegens hun bevestiging op die hoofdlijger. Op de bovenzijde van de vleugels waren er kleine stoorkleppen ingebouwd.

De romp bestond uit gelamineerde houten spanten, bekleed met een triplexhuid. De doorsnede was de destijds gangbare "omgekeerde peer" van vrij grote hoogte, om plaats te voorzien voor zitparachutes. De eerste Kranichs bleken nogal zwaar om te besturen. Daarom werden ze later voorzien van servoklepjes aan de ailerons en van aërodynamische balansstukken vóór de scharnierlijn van het richtingsroer en het hoogteroer. Tussen die balansstukken en het vaste vlak van de staartvin en de stabilo werden dunne driehoekige aluminiumplaatjes bevestigd om de luchtstroom doorheen de bij een roeruitslag ontstane opening

te voorkomen. Maar die plaatjes werden gemakkelijk verbogen en konden zo de besturing blokkeren. Toen daaruit een crash was voortgekomen, werden die plaatjes weer overal verwijderd.

In 1940 werd de Kranich vrij grondig aangepast. De structuur werd verstevigd en er werden grote en efficiënte remkleppen ingebouwd. De vroegere balansstukken aan hoogte- en richtingsroer en de aileronklepjes werden verwijderd. De ailerons werden in drie delen opgesplitst en aan het hertekende hoogteroer kwam er een trimvlak. Dat alles maakte het toestel weliswaar wat zwaarder, maar veel praktischer in de besturing.

Er werden verschillende Kranichs gebouwd voor speciale doeleinden. Voor een hoogterecord in de golf boven Zell am See van 11.410 meter door Erich Klöckner in 1940 werden bijvoor beeld extra grote zuurstofflessen in de van meer V-stelling voorziene vleugels ingebouwd. Het record van Klöckner werd niet officieel erkend omdat het in oorlogstijd werd gerealiseerd, maar het hield stand tot 1950.

De prestaties van de Kranich waren ten minste even goed als die van de meeste eenzitters uit die tijd, zodat het toestel een uitstekende faam verwierf. Het wereldrecord voor tweezitters werd in 1937 op een Kranich gehaald en in 1938 werd het duurrecord voor tweezitters met een Kranich op 50 uur en 15 minuten gesteld.

Tot eind 1944 werden er in Duitsland door één enkele constructeur officieel 1312 Kranichs gebouwd. Ze werden vooral gebruikt voor scholingsdoeleinden, maar naar verluidt zouden ze zelfs hebben gediend om een aan het Russische front ingesloten tankdivisie van brandstof te voorzien. De achterste zitplaats werd dan uitgebroken om er benzinevaten in te plaatsen. Dat zou

het enige geval zijn waarin een sportvliegtuig aan oorlogsacties heeft deelgenomen.

Na de oorlog bezetten de Kranichs ereplaatsen in nagenoeg alle tweezitterwedstrijden en braken ze bijna alle tweezittersrecords. In Duitsland werd de productie stopgezet, maar in Spanje en andere landen werden nog tal van Kranichs gebouwd.

Technische kenmerken: Spanwijdte 18 m; vleugeloppervlakte 22,68 m², slankheid 14,3; leeggewicht 255 kg (285 kg voor de versie uit 1940); vlieggewicht 465 kg; vleugelbelasting 20,65 kg/m²; glijgetal 22,5:1 bij 68,5 km/h; minimumdaalsnelheid 0,75 m/sec bij 51,5 km/h; daalsnelheid bij 100 km/h 1,56 m/sec.

De Moswey-reeks

Georg Müller en zijn broer bouwden in 1930 in Zwitserland een aantal primaire lestoestellen en stapten dan over naar de licentiebouw van de Spyr van August Hug. In 1935 bracht Georg zijn eigen kleine prestatiekist uit, de Moswey 2. Het was een mooi staaltje van verfijnde en precieze ambachtelijke constructie.

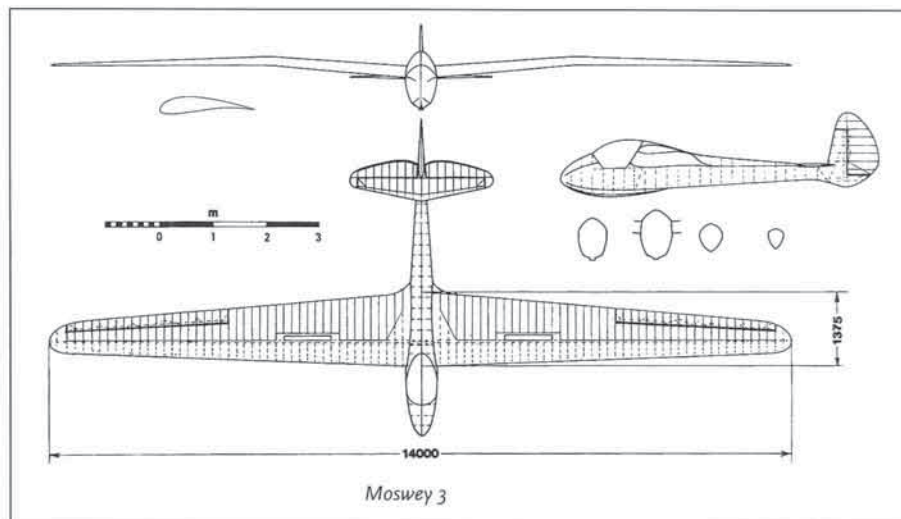
De vrijdragende vleugel was driehoekig van vorm, maar had, naar de mode van toen, een meeuwenvleugelknik. De aanvliegboord was beplankt en vanaf de hoofdlijger was de vleugel met doek bespannen. Zoals bij nagenoeg alle Zwitserse zweefvliegtuigen was het doek aan de ribben genaaid, wat in andere landen niet nodig werd geacht. Opvallend was dat het ailerondifferentieel op 10 tegen 1 was ingesteld, waarbij de neerwaartse roeruitslag slechts 3° bedroeg en de opwaartse 30°. Aan de bovenzijde van de vleugel zaten er stoorkleppen.

De romp was zeskantig in doorsnede, maar de kanten werden naar buiten uit gebombeerd, zodat de uitwendige vorm al bijna even aërodynamisch zuiver was als die van de ei- of peervormige rompdoorsneden. Bovendien was het constructiewerk stukken eenvoudiger.

De cockpit was behoorlijk ruim, met extra schouderuimte door uitsparingen ter hoogte van de vleugelwortel. Het aan de romp grenzende deel van de aanvliegboord werd gebruikt voor bergvakken. De kap was volledig gesloten en de pedalen waren verstelbaar door middel van een wormvijs met een draaihendel.

De Moswey was acrobatisch en had een lastenveelvoud van 12, en dankzij z'n geringe spanwijdte en hoge stuurgevoeligheid was hij zeer populair voor het bergvliegen en demonstratievluchten.

In 1939 werd de Moswey 2A ontwikkeld. Deze had een spanwijdte van 15,5 m, een grotere slankheid en bijgevolg betere prestaties, maar was wel minder goedmoedig.



In 1942 werd de Moswey 3 in productie genomen. Hij geleek heel goed op de Moswey 2, maar was structureel heel wat meer verfijnd. Hij kreeg onder meer volwaardige remkleppen, ailerons met een open spleet voor betere efficiëntie en een nieuw staartvlakprofiel.

Alle besturingsstangen liepen in een centrale koker onder de piloot en alle bedie-

ningen, vanaf de pedalen tot de ontgrendeling van het afwerpbare startwiel, zowel als de stuurknuppel, remkleppen, sleephaakopener, instrumentenbord en zuurstofinstallatie, werden in één geheel gebouwd alvorens ze in de romp werden gemonteerd. Overal werden stuurstangen in plaats van kabels gebruikt. De rompschelpen zaten gemonteerd op een cen-

trale mal, bestaande uit een buis met grote diameter die heel de lengteas volgde.

Het monteren van het toestel was uitermate eenvoudig en werd door velen als hét systeem van die tijd beschouwd: bij het inbrengen van de liggerstompen lijdten de beide vleugels, die elk afzonderlijk konden worden ingebracht, zichzelf nauwkeurig uit op de centrale rompbuis, die van een soort haak voorzien was, waar de liggers in "gedwongen" werden.

De romp-vleugelovergang was heel zorgvuldig gevormd, met plasticen vormstukken voor de aansluiting met de eendelige cockpitkap. De Moswey 3 werd snel populair en er werden 14 exemplaren van gebouwd. In de jaren onmiddellijk na de oorlog werden de meeste Zwitserse record door Mosweypiloten gevestigd of gebroken.

Technische kenmerken (Moswey 3):

Spanwijdte 14 m; vleugeloppervlakte 13,1 m², slankheid 15; leeggewicht 130 kg; vlieggewicht 233 kg; vleugelbelasting 17,8 kg/m²; glijgetal 25:1; toegelaten maximumsnelheid 210 km/h.

Peter Mullaert

Eens overland gaan met de bende...

Het zou deze namiddag moeten gebeuren. Het is goed weer en we gaan met zijn zeszen overland. Ik mag eens mee met de grote jongens: David in een Standaard Cirrus, Nico in een Cirrus B, Jan in een Discus, Peter in een ASW-19, Ludo in een Club Libelle en ik in een Jeans Astir zouden de afstand van 218 km in driehoek moeten overbruggen van Bergneustadt auf den Dümpel naar Meschede, Giessen en terug. We zouden op elkaar wachten. Ik was vertrokken achter Nico en kon uiteindelijk toch tot 1250 m hoogte geraken toen ik te vroeg van de sleepkabel gegaan was. Daar wachtten we op de rest.

Wanneer iedereen genoeg hoogte had, trok Nico op pad voor de anderen uit met mij in zijn zog. Het was mijn eerste grote overland en wij zouden bij elkaar blijven. Alles verliep gesmeerd. Ongeveer 8 km verder NO-waarts hadden we opnieuw een goede pomp te pakken en de anderen kwamen erbij. Ik had ten opzichte van de Cirrus slechts een 100-tal meter hoogte verloren. Dit deden we twee keer en ik zag het echt zitten. Dit ging leuk worden. Ongeveer 20 km verder zei Nico tegen mij: "Komaan Hans, we zijn weer weg. Volg mij." Ik daar natuurlijk achter en proberen die Cirrus bijhouden. Dit lukte aardig. Ik zag Nico een 150-tal meter boven mij pompen en ging op zoek naar die bel. Echter niets van dat. Ik kreeg niets. Dit kon toch niet! Een gigantisch grijze wolk en geen thermiek. Ik verder op zoek, in de

wind, kant van de zon, onder het donkergrijze van de wolk: -1 m/s, soms -2 m/s. "Jongens, dat zakt hier als de beesten", riep ik in de micro, maar geen antwoord. Ik had nog 700 m over en mijn tikker begon al ietsje sneller te slaan.

Verder op zoek naar thermiek leverde niets op. Nico zag dat ik lager kwam en gaf me de raad om al naar een buitenlandingssterrein op zoek te gaan en bergop te landen. Om één of andere reden deed mijn radio het niet goed die dag, want hij kon mijn antwoord niet verstaan. Op 500 m had ik mijn terrein uitgekozen: geen hoogspanningskabels, geen koeien, geen afsluitingskes, gras, bergop met een weggetje ernaast. Dan ging ik nog verder op zoek naar stijgwind. Zoals je al kon verwachten: bollekes. Op 400 m vloog ik rond mijn landingsterrein om het verder te onderzoeken. Alles leek OK. Ik kon beginnen met een deftig circuit te vliegen en onderwijl nog voelen en luisteren of ik geen thermiek tegen kwam. De 45° regel kwam hier goed van pas, op hoop van zegen: downwind tot ik het terrein niet meer zag, base leg, goed oplijnen en dan landen. Ik moest denken aan de grap van de Oeioeivogel (grote vogel met grote testikels en korte pootjes die telkens hij moet landen Oeioei roept).

Net als in een normale landing kwam ik goed aangevlogen maar ietsje sneller zoals men mij had aangeraden, ik moest nog

kunnen optrekken om bergop te geraken. Oeioeioei. Ik nam het boompje voor het terrein als mijn mikpunt en daar stevende ik dan op af, oeioeioei. Mijn hart voelde ik kloppen tot in mijn keel en "rrrrroef" daar stond ik dan temidden een grasveld in het Sauerland. Oef. Ik stond al na ongeveer 40 meter stil zonder rem. Het ging meer bergop dan ik had gedacht. Zucht en hijg. Niets kapot, geen grondzwaai, alles was OK en mijn eerste buitenlanding zat erop.

Ik deed mijn kap open en daar kwam waarachtig al iemand aangestapt. "Gutentag" riep hij al van ver. Ik haalde mijn beste Duits boven, zo iets als dat van een zeer gekend Belgisch doelman. "Hallo", riep ik terug. Hij vroeg mij of alles OK was, of er niets stuk was. Ik stapte uit en voelde dat mijn benen en armen nog natrilden. Jawadde, dat moet nogal een adrenalinestoot geweest zijn. Plots kwamen er nog 8 mensen aangelopen. Ik vroeg mij af waar die zo ineens "in the middle of nowhere" uitkwamen. Zij dachten dat ze een vliegtuig hadden zien neerstorten. Was mijn landing dan zo slecht? Volgens Werner, de eigenaar van de weide, was ik al de derde die dat jaar in die weide geland was, maar ik kwam wel vanuit de andere richting. Bij de vorige keren was één keer zware averij opgelopen door het opnieuw afglijden van de helling. De goede kant was de kant die ik gekozen had: "Beginnersluck" zeker? Maar waar in godsnaam zat ik nu? Ik had wel een vliegkaart mee, maar daar

stonden die dorpjes niet op. Eerst aan die mensen vragen waar ik was. Dit viel echter niet mee om goed te verstaan. Oberietske naast Vretter of zoiets. Ik had alvast de ophaalploeg met Stefan en Bart verwittigd dat ik buiten stond en gevraagd of ze me konden komen halen. Ik mee met Werner naar zijn huis dat daar ongeveer 100 m verder stond. Terwijl daar nog een bende volk stond, hebben we ook de zwever meegenomen bergaf en hem aan de rand van de weide geparkeerd, naast de weg, achter het huis, uit de wind.

Eens binnengekomen werd mij een verfrissing aangeboden en... ik was zowaar terecht gekomen in de Duitse soap van Försthaus Falkenau: Werner was ecooloog, leidde mensen op in bosbeheer en zag er in zijn lederhosen en zonnehoedje uit als een karikatuur van een Tiroler. In het huis werd enkel gestookt met hout en een deel van het huis was nog in volle renovatie. Het was er prachtig. We keken op de kaart waar we juist zaten. Bleek het dat ik nog in het dorp Finntrop zat, de laatste straat, het laatste huis, tussen Fretter en Oberelspe, naast een grote kazerne van de Bundeswehr, een voormalige Amerikaanse kazerne. Het loonde niet om het adres door te geven want dit zou toch niemand vinden of weten zijn. In de winter kwam er maar één maal per dag een sneeuwruimer om de baan te ruimen voor de "LKW mit dem Milch" of zoiets. Dit was echt een boerengat, het hol van Pluto.

Toen ik al die gegevens goed in mijn hoofd had zitten, belde ik de ophaalploeg op om uit te leggen waar ik juist lag. Zij hadden dit goed verstaan en kwamen eraan. Het was ongeveer anderhalf uur rijden ten langste. Het was nu 3 uur. Werners vrouw stelde voor om op het terras te gaan zitten. Prompt verscheen donkerbruin brood met kaas en salami op tafel. We praatten wat over koetjes en kalfjes tot we plots gerommel hoorden in de verte. Was dat onweer? Volgens Werner moest ik mij geen zorgen maken, het onweer zou nog 1 uur weg zijn en zolang we een toren zagen in de verte op 2 km was alles OK. Indien die verdween, hadden we nog ongeveer 5 minuten om naar binnen te lopen. Werners hond was onrustig geworden door de schrik van de donder en had Werners opa bijna terug naar huis gesleept bij de wandeling. Het was 30°C en vochtig. Ik begon me toch al ongerust te maken maar hij kon het weten, de man van de natuur.

Na een uur en een kwart nog geen nieuws van de ophaalploeg, de hemel werd zwarter en de donder werd luider. Ik bleef de toren angstvallig in het oog houden. Plots was die weg en begonnen de dikke druppels al te vallen. Ik kon mezelf voor het hoofd slaan. Mijn batterij lag nog aan, mijn GPS lag er nog in, mijn parachute, mijn kaart,

mijn koekjes en mijn reservebatterijen. Alles rap in mijn parachutezak gestoken, de remkleppen uit, met de staart 3/4 in de wind, venstertje dicht, beschermhoes erover en dan mijn spullen snel naar binnen gedragen. Volgens Werner moest ik mij geen zorgen maken, het zou niet waaien. Indien het zou gaan waaien konden we de zwever nog altijd vastleggen. We moesten maar naar binnen gaan met dat onweer en die bliksem. Vanuit een kelder verdiep dat uitkeek over de straat stonden we naar de regen en de zwever te kijken. Dikke druppels plensden op de straat, bliksem sloeg in de bergen op nauwelijks 500 m, mist kwam vanuit het dal en nog steeds geen nieuws van de ophaalploeg. Tot overmaat van ramp: netwerk bezet. Ik begon Werners hond te verstaan. Dit was geen weer om een hond in door te jagen.

Het was nu 2 uren geleden dat ik iets van de ophaalploeg gehoord had en vond dit uitermate verdacht. Dus ik bel naar Bergneustadt met het vaste toestel van Werner waar men dacht dat de ophaalploeg al lang ter plekke was. Ook zij konden de ophaalploeg niet bereiken. Nico, die deel uitmaakte van een andere ophaalploeg, Ludo en Jan lagen ook buiten, belde mij dat hij mijn ophaalploeg in tegenovergestelde richting tegen kwam. Dit was echt bizar en komisch: Monty Python in Sauerland. Toen ik opnieuw naar Bergneustadt belde, was er al een tweede ophaalploeg samengesteld met een aanhanger van de lokale club die ook een Astir had. Toen ik hen op de gewone lijn belde, ging mijn GSM: mijn eerste ophaalploeg en zij waren ongeveer op 4 km van waar ik lag. De batterij van hun GSM was plat geweest en gelukkig hadden ze hem kunnen opladen met de lader die altijd in mijn wagen zit. De tweede ophaalploeg werd afgeblazen en we focussten ons terug op de eerste ophaalploeg. Na nog wat richtlijnen en een kwartier wachten, zag ik hen de berg op komen gereden. Het was 6 uur. Ze waren er op 50 m al zeker 4 keer gepasseerd maar met dat weer hadden ze me niet gezien. Het waren lekkere boterhammen en met dat onweer ging ik niet boven op die berg staan met mijn GSM'ke in mijn handen, geen sprake van.

Aangezien het zo enorm bergaf ging, moesten we de zwever demonteren op de weg waar slechts plaats was voor één wagen. Werner garandeerde ons dat daar slechts om het uur een wagen passeerde. De zwever stond nog maar goed op de weg of daar was al de eerste wagen en met een aanhanger dan nog wel. Wel ja, wachten was de boodschap. Zoals alle goede Astirs de gewoonte hebben om goed te demonteren, waren we slechts met 5 nodig om de vleugels eraf te krijgen. Ondanks de ongewone positie van de zwever en de nattigheid van de vleugels kregen wij die er toch af. We legden ze neer

in het gras zodat de vrijwillig aangestelde helper zijn weg kon verder zetten met zijn wagen. De vleugels op de houders en in de remorque, nadien de romp. Terwijl we de romp er in staken, zagen we de compensatiebuis nog zitten en haalden die er in extremis nog af. Alles zat weg. De remorque nog eens inspecteren, alles aankoppelen en we waren klaar. We namen afscheid van Werner en zijn vrouw, die we echter eerder zouden terug zien dan we dachten op dat moment, en begaven ons richting Bergneustadt auf dem Dümpel. Toen we daar na nog wat omwegen aankwamen, was het als 8.30 uur.

's Anderendaags zouden we de Astir afdrogen en opnieuw monteren. We wachtten nog op de rest voor het eten. Bleek dat Ludo geland was in een maïsveld en men enkel nog de vleugel zag uitsteken. Jan had kunnen landen op een vliegveldje. Die avond kregen we een bijnaam: de Finntrop grasmachien en de Egelsee pikdorser en zongen het Cumuluslied. 's Anderendaags bouwden zoals we gepland waren de Astir terug op, wat gesmeerd ging, plakten die af en deden een laatste check. Ik merkte op dat de compensatiebuis er niet op zat. We vroegen ons af waar we die zouden kunnen gestoken hebben. Eén van ons merkte op dat hij die het laatst op de remorque had zien liggen toen we die er op het laatste moment afhaalden. Het werd een beetje bleek rond onze neus. Wij dachten na en kwamen tot het besluit dat die er bijna onmiddellijk moet zijn afgevallen toen we vertrokken gezien de vorm van de aanhanger. Wij moesten dus terug.

Jan Van Robays bood direct aan om met ons achter de compensatiebuis op zoek te gaan met de wagen. Wij dus terug naar Werner. Toen we daar aankwamen en hij zag mij, stond hij al te zwaaien met de compensatiebuis. Dat was een pak van ons hart. Ze was er naast hem afgevallen en hij had onze telefoonnummer niet om ons te verwittigen. Hij had gedacht dat we wel zouden terugkeren desnoods had hij die de week nadien toch nog gebracht toen hij langs Bergneustad moest passeren. Alles is dan toch nog in orde gekomen. Stefan heeft die dag nog gevlogen met de Astir en ik heb die dag nog 2 uur meegevlogen met Nico in de Duo Discus. Zaaalig.

Hans Warie

De ophaalploeg: het verhaal.

Ik had me kandidaat gesteld om ophaalploeg te zijn voor Hans die een proef van 218 km zou proberen. De meteo voorspelde goed weer en ik was er eigenlijk redelijk gerust in. Dit bleek later niet zo terecht. Na Hans nog een tijdje boven het veld te zien



De ophaalploeg eindelijk ter plekke

hangen, hoorden we over de radio dat ze vertrokken waren. Mijn vrouw en ik bespraken wat we gingen doen en besloten dat we misschien konden gaan zwemen... Dat was natuurlijk buiten de zwevers en het goeie weer gerekend. Plotseling kwam er iets aan mijn oor via de radio, zo iets van "hoe hoog zit jij nog, geeft de volgende cummulus nog?" Ik voelde de nattigheid al komen, en ik kan je verzekeren dat de nattigheid niet van het zwembad kwam.

We hoorden Nico praten met Hans over de radio. Ze hadden het over een veldje zoeken om buiten te landen. Toen wisten we zeker dat het niet lang meer zou duren voor de foon zou gaan. Het weer werd ondertussen

al wat minder en vooral donkerder. Het zag er niet zo goed uit. Laps, de GSM. 't was Hans met de mededeling dat hij was buitengeland op een of ander veldje. Het goeie nieuws was dat hij noch de vlieger "schade" hadden. Het slechte was dat onze zoektocht naar dat veldje kon beginnen.

Nu ja, na lang twifelen over wat nu wel of niet de beste weg was om Hans te gaan ophalen, konden we eindelijk vertrekken. Ik in de wagen van Hans, met Bart als copiloot, gewapend met een GSM en een landkaart. Alles verliep zeer vlot, tot op het laatste been zoals ze zeggen. Het veldje waar ie lag, lag naast een straat die wel 10 km lang was en redelijk smal, zeker te smal om te draaien met een aanhangwagen. De andere auto's hadden het dan ook moeilijk om ons voorbij te steken, waarop we besloten om nog eens te bellen naar Hans en verdere richtlijnen te vragen.

Juist toen begon het te onweren. De netwerken lagen uit en daar stonden we dan in the middle of nowhere in de gietende regen. Toen het onweer eindelijk wat gaan liggen was, bleek dat onze wapens niet zo sterk waren. De batterij van onze foon was plat. Zo dood als een pier. Toppunt van al was dan

nog dat we geen Duits geld meehadden. We konden dus ook nergens anders bellen. Na lang gepruts met de lader van Hans in zijn wagen, kregen we die "super" GSM toch weer aan de praat en konden we Hans bereiken. Wat bleek? We waren uiteindelijk al enkele keren aan het veld en het huis waar ie lag voorbijgereden. Ze hadden gewoon den Jeans verlegd van de ene kant van het huis naar de andere en Hans, tja die was aan het genieten van boterhammetjes en Duits bier!

Nu ja, al bij al was het nog een leuke rit en de afbraak van de Jeans verliep vlot alsook de terugreis met de aanhangwagen. Het leven van een echte zweefvliegpijloot is niet enkel de prachtige vluchten of de grote cummulussen, maar vooral ook het gebrek aan die cummulussen en de rompslomp die erbij komt kijken. Ophaalploeg zijn, dat bereid je beter goed voor, zodat je niet voor verrassingen komt te staan. Wie zei ooit dat een gewaarschuwd man er twee waard is? 't Zal in ieder geval ne slimme geweest zijn...

Een gewaarschuwde ophaalploeg,

Bart Verthé en Stefan Delefortrie

Wedstrijdnieuws

Wedstrijdkalender 2002

Datum	Wedstrijd / plaats	Contact
9 - 12 mei	Kempen Cup Vliegveld Weelde Kempische Aero Club	Luc Van Camp Zittaart 26 2275 Poederlee Tel. 014/21 43 10
9 mei	Victor Boin - Voorbehouden aan de Standaardklasse In combinatie met de Kempen Cup	
18 - 20 mei	Kiewit Cup Vliegveld Hasselt/Kiewit Albatros Zweefvliegclub	Johan Metten Holsteenweg 29A 3520 Zonhoven Tel. 011/81 68 09
25 - 26 mei	Kaiser - wedstrijd (Ka 8-6-7-13) Vliegveld Zwartberg Limburgse Vleugels	Patrick Albert Slagmolenweg 99/1 3600 Genk Tel. 089/30 60 94
3 - 10 aug.	Benelux / Keiheuvel Wedstrijd Vliegveld Keiheuvel/Balen Aero Club Keiheuvel	Rudy Jennen 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan 8 2490 Balen Tel. 014/81 25 21

Nationale kampioenschappen

4 - 12 mei	N.K. Standaard/15-meter/Openklasse • Vliegveld St.-Hubert FCFVV / CNVV • tel. 061/61 12 68
Nog te bepalen	N.K. Clubklasse

Wereldkampioenschappen

10-28 juli	11de Europese Zweefvliegekampioenschappen Standaard/Ren/Open klassen te Békéscsaba (Hongarije)
7-24 augustus	2de Wereldkampioenschappen Clubklasse te Musbach (Duitsland)

Euroglide 2002

De Eindhovense Aëroclub Zweefvlieg-combinatie organiseert voor de zesde maal deze zweefvliegwedstrijd over ruim 2 000 km doorheen Benelux, Frankrijk en Duitsland. Ze gaat door van 10 t/m 22 juni 2002 (briefing op zondavond 9 juni). Surf naar www.euroglide.nl of neem contact op met het secretariaat Euroglide, p/a Joeri Bierings, Goudestein 43, 5653 Eindhoven, e-mail joeri@iae.nl

Klippeneck Wedstrijd 2001:

De 34ste Internationale Klippeneckwedstrijd werd zoals altijd in de laatste week van juli gehouden. Het op 1 000 m AMSL gelegen vliegveld vormt de westelijke uitloper van de Schwäbische Alb, juist tegenover het Zwarte Woud. Het weer is in deze periode van het jaar meestal in topvorm, net zoals de piloten. Die zullen telkens weer zeer grote proeven te vervullen hebben. Zo kreeg ook dit jaar het internationale deelnemersveld proeven tussen 200 en 600 km voorgeschoteld. Onder de piloten bevond zich, zoals reeds sinds vele jaren, Bert Schmelzer Sen. op Discus bT in de Standaardklasse. Hij eindigde na 5 geldige wedstrijddagen op een 9de plaats in de eindrangschikking nadat hij door 100 strafpunten van de 6de plaats werd teruggeworpen.

Bert Jr.

3 musketiers in Frankrijk

63 deelnemers in 2 klassen, 18 verschillende dagwinnaars, proeven tussen 224 km en 511 km, een hoogste gemiddelde snelheid van 95 km/h in de clubklasse en 105 km/h in de standaardklasse, ... en ongelooflijk vele nieuwe indrukken en ervaringen. Dat is wat het WJGC 2001 in Issoudun (Frankrijk) te bieden had aan de jonge Belgische deelnemers Jody, Bert Jr. en Joachim, die alle drie deel uitmaakten van de 33-man sterke clubklasse. Gewapend met opgeblonden vliegtuigen (Pégase, Std.Libelle, LS1-d) waren alle piloten klaar om hun beste beentje voor te zetten.

Doch vooraleer we overgaan tot de wedstrijd zelf, is het misschien nuttig om kort de proeven te verduidelijken. Eén van drie mogelijke proeven is een oude bekende, nl. de AST (Assigned Speed Task): dit is de gewone snelheidsproef zoals wij die in België kennen en meestal vliegen op wedstrijden. De eerste van de twee nieuwe proeven, de TDT (Time Distance Task), vertoont sterke gelijkenissen met een snelheids-Cat's Cradle: op een vooraf bepaalde maximum tijd zoveel mogelijk kilometers vliegen, is hier de boodschap. Terug op het startvliegveld landen, geeft recht op 15 % bonus. Als laatste is er nog de AAT (Assigned Area Task): er worden, zoals bij een gewone AST, vaste keerpunten gegeven, maar rond elk keerpunt zit een cilinder van bijv. 60 km diameter, waarbinnen de verste logging op de flight recorder telt. Hierbij is er een minimum tijd, zodat er telkens weer een keuze gemaakt moet worden tussen een grotere afstand of een grotere snelheid. Algemeen geldt dat 60 % van de punten naar de snelheid gaan en 40 % naar de afstand. Dit alles waren zaken die het Belgische team gedurende de wedstrijd zelf moest ontdekken en het onvertrouwd zijn met deze proeven heeft dan ook onnodig punten gekost. Doch zover zijn we nog niet. Laat ons eerst eens kijken naar het begin van de 21 spannende dagen die ons te wachten staan.

Tijdens de twee oefendagen werd velen al snel duidelijk hoe de Franse organisatie in mekaar stak: improvisatie leek hier de boventoon te voeren. Zo duurde het wegen van het eerste vliegtuig een 4-tal uur, werden er niet-aangesloten microfoons bij de briefing gebruikt, kon tijdens de oefendagen geen klassement opgemaakt worden en ging de prijs van het eten omhoog, dit omgekeerd evenredig met de kwaliteit. Als het vliegen zelf dan maar de moeite waard zou zijn, dachten velen bij zichzelf. En zo kwam het dan ook. Elk genre van proef vond wel ergens z'n voor- en tegenstanders. AST, AAT en TDT: dit waren de mogelijke opgaven, waarbij de 2 nieuwe proeven (AAT en TDT) vooral bij piloten uit de kleinere landen op weinig enthousiasme konden rekenen,

omdat ze voordelig zouden zijn voor piloten uit de grotere naties. Teamvliegen was dan ook meestal het sleutelwoord tot succes. Als we bijv. naar de Britten kijken, dan wordt meteen duidelijk waarom (zie resultaat standaardklasse). Ook de Fransen waren hierin zeer sterk, zowel in club- als in standaardklasse. Hoe zij telkens weer met z'n drieën erin slaagden om als één harmonisch geheel te functioneren, zonder enige onderlinge concurrentie, is bewonderenswaardig.

Echter zonder weer dat ons gunstig gezind is, blijft het jammer genoeg onmogelijk om geldige proeven te vergaren. Dus moest er, na de 2 trainingsdagen die in zeer moeilijke meteorologische condities verlopen waren en waarbij de 3 Belgen zich zeer dapper weerden, vier dagen lang uitgekeken worden naar ook maar één straaltje zon. Op 9 augustus was het dan zo ver: eindelijk een eerste proef. Uitgeschreven werd een AAT van 224 km met een minimum tijd van 1.30 uur en keerpuntcilinders met een radius van 40 km. Het zou een moeilijk begin worden: enkel Jody slaagde erin op een min of meer gunstig moment te vertrekken, terwijl Joachim en Bert pas een klein uur na de belangrijkste concurrenten konden vertrekken. Het dagklassement was dan ook zeer vlug opgemaakt: Jody (AG) 22e - 376 ptn., Joachim (ZQ) 24e - 279 ptn., Bert (21) 27e - 248 ptn. Van een goede start gesproken! Enkele bemoedigende woorden van teamcaptain Gilbert Verboomen, spoorden ons aan om de volgende dagen beter te doen en de achtervolging in te zetten. Het werd dan ook beter. Dank je wel Gilbert!

AST (Assigned Speed Task), dus de gewone proef zoals wij die kennen, van 400 km in de clubklasse en 511 km in de Standaardklasse. De weersverwachting was dan ook goed met een gemiddeld stijgen tussen 2 en

3 m/s. Vandaag zouden er 1 000 ptn. verdiend worden. Het zou een dag van moeilijke beslissingen worden: slechts 5 clubklassepiloten zouden de eindmeet bereiken. Over de Sologne vliegen tussen 300 en 700 m op het laatste been van 100 km, is dan ook geen lachertje, aangezien een buitenlanding in dit gebied een goede planning en perfecte inschatting van de condities vraagt. Toch weerden de Belgische deelnemers zich met bravoure: Jody en Bert slaagden erin tot op 10 km van Issoudun te geraken, enkel Joachim had onderweg tijd verloren en zo dwong de uitstervende thermiek hem tot landen ergens op een eenzaam veldje in de Sologne. Met spanning keek het hele Belgische team dus uit naar het voorlopige klassement: Bert (21) 8e - 852 ptn., Jody (AG) 17e - 797 ptn., Joachim (ZQ) 32e - 631 ptn. In de totale rangschikking gingen Jody en Bert respectievelijk 6 en 7 plaatsen naar voor. Alleen Joachim zakte terug op de 30e plaats. Tezamen met de verbetering in de Belgische prestaties begon nu ook de Franse organisatie op toeren te komen. Zo werd dan ook vlot en ongecompliceerd het klassement opgesteld, terwijl er nog piloten in de lucht waren. Dit alles was live te volgen op 4 TV-schermen. Dank je wel moderne logger- en computertechnieken.

Wedstrijddag 3 zou tot één van de hoogtepunten gepromoveerd worden, ondanks de massale "pulk"-vorming. Tasksetter M. Leman zorgde voor een mooie AST van 310 km, die optimaal aangepast was aan het weer. Alle clubklassepiloten bereikten de eindmeet en de 3 Belgen vlogen een mooie prestatie: Bert jr. 5e (81 km/h), Joachim 7e (80 km/h), Jody 26e (79 km/h). Als we de gemiddelde snelheden bekijken, zien we meteen het verschil in handicap en wordt het dus duidelijk dat het met een LS4, Pégase, ... moeilijk is om op gematigde dagen voorin te vliegen door hun hoge handicap. Enkel op



De Belgische junioren ploeg met Team Captain en helpers (foto B. Schmelzer)

dagen met knalweer komen deze vliegtuigen echt tot hun recht, en krijgen ze zelfs lichte voordelen door hun betere prestaties in het hoge snelheidsbereik. Op de zwakkere dagen moet zo menig LS4 piloot gevloekt hebben hoe goed de oudere generatie vliegtuigen (Cirrus, LS1, Libelle, ...) meevlogen, en voor de piloten met die oudere toestellen was het een prettig gevoel om vast te stellen dat er in het doorsteken tot ca. 130 km/h weinig verschil was tot de jongere generatie vliegtuigen. In het totaal klassement kunnen we na deze mooie 3e dag een voorlopig behoorlijke balans voor de Belgische driekleur optekenen: Bert jr. 14e, Jody 19e, Joachim 26e.

Even een kort woordje over het algemene niveau en de prestatiestandaard waarop de piloten stonden. Afgezien van een paar uitzonderingen bleek dat vele piloten ver boven de 900 vlieguren zaten. Een enkeling zou zelfs om en bij de 2 000 uren hebben. Vooral de Duitse, Franse en Engelse piloten waren uitgekozen uit een grote groep kandidaten en hadden zich dan ook eerst moeten bewijzen op verscheidene kwalificatiewedstrijden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat net deze drie naties het landenklassement onder zich zouden uitvechten. In ieder

geval kan er gesteld worden dat de eerste vijf van elk klasse zeker geen mal figuur zouden slaan op een senioren-WK. Algemeen beschouwd was er een sterk competitief ingesteld vliegen bij alle deelnemers. Dit heeft er op de blauwe dagen voor gezorgd dat er met soms 30 à 40 toestellen in de zelfde thermiekbel gedraaid werd tussen 300 en 500 m, hetgeen niet erg bevorderlijk is voor de veiligheid. Afgezien van enkele nipte finishes en 2 beschadigingen door buitenlandingen, is er gedurende de 10 vliegdagen geen zware schade vastgesteld aan piloot of vliegtuig.

Enkele opmerkelijke zaken konden wel gernoteerd worden. Zo was het voor de 3 Belgen een mooi schouwspel om te zien hoe de Franse clubklassepiloten met hun Pégases op één van de blauwe dagen een pomp 300 m onder ons verlieten om enkele km's verder boven een klein dorpie op 200 m hoogte aan te komen en daar 2m/s vonden. Bewonderenswaardig! Zo moest ook elke piloot van het Belgische team zich meer dan eens uit een moeilijke situatie redden. Terwijl Jody, 150 m te laag, net onder hen geland was, samen met 5 andere toestellen, konden Bert en Joachim zich nog redden in een positief nulletje onder het motto:

"Opgeven is voor zwakkelingen." Laten we nu verdergaan want de Franse Berry-streek heeft nog enkele mooie vliegdagen in petto.

De spannendste vlucht zou ons dan op 12 augustus te wachten staan: AST 268 km onder een volkomen blauwe hemel, waarbij de thermiek slechts zelden hoger reikte dan 800 - 900 m en het gemiddelde stijgen bij 0,6 m/s lag. Met 30 vliegtuigen tussen 250 en 900 m ging de clubklasse omstreeks 14.30 uur op koers. Veertien ervan zouden Issoudun vliegveld bereiken voor het ondergaan van de zon. Enkele voortrekkers (waaronder de 3 Belgen) moesten steeds weer het vuile werk doen en ze werden slechts gedeeltelijk beloond voor hun moeite. Achterna vliegen is minder stresserend, vaak voordeliger en minder riskant, zo bleek althans vandaag. Enkel Bert jr. kon zich verheugen op een thuiskomst, en verzekerde zich van een 12de dagplaats. Joachim en Jody strandden op respectievelijk 40 en 50 km van de thuisbasis. In de algemene rangschikking kwam Joachim op 25 te staan, Jody op 24 en Bert verbeterde zich tot op de 8e plaats. Na de vlucht moest Bert zich ter beschikking stellen van de Franse dopingcontrole, samen met twee Franse clubklassepiloten. Zij had-

AVI BENELUX

Bert de Wijs
Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau

tel. 013-507.9601
fax 013-507.8787
email: avi@baarle.org

Benelux vertegenwoordiger van


winter
instrumenten

voor motorvliegtuigen, zweefvliegtuigen,
UL-vliegtuigen, ballonvaart

met o.a. hoogtemeters, snelheidsmeters,
variometers en accessoires hiervoor



topmerk van de hoogste kwaliteit

AVI BENELUX

Bert de Wijs
Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau

tel. 013-507.9601
fax 013-507.8787
email: avi@baarle.org

LX160



- de betaalbare final glide computer, ook voor clubtoestellen.
- te koppelen aan Garmin, LX-20, Colibri e.a.
- digitale LCD met vario, sollfahrt, polaire, enz.
- berekent ook kms naar huis zonder GPS
- Win pilot interface

den blijkbaar ook op andere wedstrijden zo'n controle al eens meegemaakt. Een aantal formulieren invullen, een plasje maken en alles verzegelen in drie verschillende potjes; meer was het niet.

Zoals reeds gezegd kwamen de liefhebbers van elk genre proef en type weer op hun kosten. De meteorologische ontwikkelingen evolueerden doorheen de hele wedstrijd van regen via overontwikkelingen met altocummuli en cirrus-bewolking tot blauwe dagen. Enkel de laatste dag bood nog een waardige afsluiting aan de Franse regio die voor buitengewoon goed vliegweer bekend staat: een wolkenbasis van 1800 m, een gemiddeld stijgen van 2,5 m/s en 4 à 5/8 cumulusbewolking. Uit dit alles volgde een prachtige vlucht over 250 km. Dagwinnaar Ammerlahn vloog 94,7 km/h gemiddeld en dit met een LS1 -f. Ook vandaag weer lieten de Belgen zich niet onbetuigd. AG (Jody) 94,1 km/h - 8e, 21 (Bert) 87,7 km/h - 9e, ZQ (Joachim) 81,6 km/h - 24e.

In het totaal klassement kwamen de Belgen op een behoorlijk resultaat uit, waarbij alledrie nog een progressiemarge zien voor zichzelf en voor het team als geheel. Zowel Jody als Bert en Joachim hebben mooie dagplaatsen gevlogen, maar er ontbrak simpelweg een zekere continuïteit in de prestaties. Toch heeft elk van hen een schat aan ervaring kunnen opdoen qua wedstrijd tactische en meteorologische inzichten.

Ondanks het feit dat een eerste kennismaking met de nieuwe proeven pas tijdens de oefendagen gebeurde, konden Jody, Bert en Joachim op het einde van de wedstrijd meevechten voor een goede dagplaats. Dit soort proeven (AAT en TDT) vraagt een totaal nieuwe wedstrijdinstelling en tactische overwegingen. En hoewel velen (ook uit het Belgische kamp) niet zo opgezet waren met deze proeven, zullen ze in de toekomst waarschijnlijk toch het hogere woord gaan voeren. Dus is het doelbewust trainen op dit type proeven absoluut noodzakelijk. Constant goede prestaties neerzetten in elk genre proef en in elke weersituatie, steeds weer goede beslissingen nemen en het foutenpercentage beperken; dat zijn de sleutelwoorden tot succes.

Toch kon iedereen op een geslaagd WK terugblikken en zich verheugen op vele nieuwe internationale contacten, die voor en tijdens de wedstrijd, in de lucht en op de grond gemaakt waren. De gunstige geografische ligging van de bar tijdens de regenachtige eerste dagen zal daaraan wel zijn steentje/wolkje/cummeltje hebben bijgedragen. Onze dank gaat ten eerste uit naar Gilbert Verboomen, die zichzelf op het laatste moment nog als teamcaptain aanmeldde, ter vervanging van Gaston Peeters die om gezondheidsredenen spijtig genoeg niet aanwezig kon zijn. Zonder zijn deskundige leiding en aanmoediging zou dit WK niet tot zo'n succes zijn uitgedraaid. Ook

de Liga verdient een hartelijke dankbetuiging voor de sterke financiële ondersteuning, en onze sponsor Toyota voor de prachtige team-kledij. Tenslotte is er nog de misschien wel belangrijkste groep, zonder wie we niet eens naar Issoudun hadden kunnen vertrekken: de ondersteunende familieleden, helpers, vrienden, vriendinnen, ... Als er één klein zinnetje is, dat ten volle uitdrukt hoe het was (en hoe het zal zijn), dan is het dit wel: Slowakia 2003, here we come!

Bert jr.

P.S.: neem zeker eens een kijkje op de officiële website:
www.planeur.com/wgcj2001/

Junioren, opgelet!

Tijdens het symposium wenst Mark Huybreckx namens de wedstrijdcommissie met de junioren een babbeltje te slaan tussen 13.30 en 14.00 uur op het balkon in de grote zaal. Onderwerpen: wedstrijden, selectie, problemen met loggers, bekomen van toestellen enz. Natuurlijk kunnen ze ook zelf vragen stellen.

Sportcommissie

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 2001-09-26

Voorzitter Guy Van Pee verontschuldigt zich voor zijn afwezigheid op de vergadering van 20 juni en verwelkomt dhrn. Michel Van de Steene, nieuwe afgevaardigde van de FCFVV, en Christian de Vroom, afgevaardigde van de BMLF.

1. Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 2001-06-20

Verwijzend naar punt 6 van dit verslag, bevestigt Patrick Pauwels dat de Belgische Zweefvliegafdeling besloten heeft de minimumleeftijd voor het bekomen van de oefenvergunning en de eerste solo niet te wijzigen. Dit verslag wordt dan goedgekeurd.

2. Homologatie van Zweefvliegprestaties - zie verder

3. Resultaten van activiteiten

De Commissie keurt de resultaten van volgende wedstrijden goed:

Belgische kampioenschappen, Standaard en Renklassen (Saint Hubert)

Opmerking: de resultaten van de competities Zweefvliegen "Kempen Cup" en "Victor Boin Beker" werden op de website gevonden. Er zal aan de organisatoren gevraagd worden deze officieel aan de Commissie te laten worden.

5. Allerlei

a. Examen Sportcommissarissen

Luc Van Geyte vraagt of zijn federatie een dergelijk examen mag organiseren. De vragenlijst ballon is spijtig genoeg niet meer bijgehouden. Hij zal dan een lijst van 20 vragen opstellen en deze aan de Commissie voorstellen. Guido Michiels zal de vragenlijst modelvliegtuig opstellen. Christian de Vroom zal hetzelfde doen voor de ULM en dit zal voor hem als examen tellen.

b. Wijzigingen aan Sportcode FAI, Sectie 3, en aan "Annex C"

Patrick Pauwels zal een copie van de wijzigingen aan Fernand Dauw bezorgen. Deze zal ervoor zorgen dat ze doorgegeven worden aan alle Sportcommissarissen van de Luchtkadetten. Jacques Servais zal de lijst der Franstalige Sportcommissarissen met Michel Nizet controleren.

c. Nieuwe Zweefvliegexaminatoren

De "Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile" stelt voor om drie nieuwe examinatoren te benoemen. De Commissie gaat hiermee akkoord. Het betreft: Philippe Defooz (nr. 97/14), die tot op heden slechts voor de Luchtkadetten benoemd was, Michel Nizet (nr. 01/19) en Gilbert Mullenders (nr. 01/20)

d. Zaak Réginald Van Oostveldt

De intrekking van de zweefvliegvergunning van deze piloot, besloten door de Sportcommissie van 20 juni jl., werd door zijn advocaat betwist. Jacques Servais resumeert de belangrijke briefwisseling die op deze beslissing volgde. Hij bevestigt dat de Federatie gevraagd heeft dat de Commissie haar beslissing zou willen uitstellen. Men moet rekening houden met de volgende elementen: a. De klacht werd, op FCFVV briefhoofd, door Marius Cohard ingediend. Deze handelde als voorzitter van de jury van de kampioenschappen. Na officiële bekendmaking van de resultaten, bestaat de jury niet meer. b. De piloot kon zich niet voor de Commissie verdedigen. c. Drie andere concurrenten werden op de

zelfde dag gesanctioneerd. d. Daar het probleem zeer dringend was (ernstige overtreding en gevaarlijk gedrag voor zijn collega's), heeft de Commissie besloten de piloot te bestraffen door intrekking van zijn licentie, terwijl de door de Sportcode voorziene sanctie reeds toegepast werd. Er is dus een procedurefout.

Na discussie is de Commissie van mening dat de Federatie een definitieve beslissing zal moeten nemen. Een brief zal haar gezonden worden. N.B. In geval van nieuwe dergelijke problemen, zal men een speciale vergadering van de Sportcommissie moeten organiseren, alvorens de zaak te behandelen.

e. Kaarten en keerpunten

Zweefvlieger Stéphane Vander Veken heeft aan de Commissie zijn bedenkingen laten geworden omtrent moeilijkheden ontstaan gedurende kampioenschappen met het gebruik van kaarten en keerpunten. De Commissie verklaart zich akkoord met zijn zienswijze en zal dit aan beide zweefvlieg-federaties mededelen, met de aanbeveling over dit onderwerp eerst nationaal tot een-

vormigheid te komen om daarna tot een internationaal initiatief over te gaan.

Guy Van Pee
Voorzitter

Volgende vergadering: 2001-12-12

BIJLAGE

1. VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretische examen

BUDDS Andrew	TEN HAAF Hubert
COUTTEAU Nancy	TESKE Dennis
CUYPERS Peter	VAN DEN BERGHE Jef
GUILLAUME Robert	VAN DEN BULCK Frans
SIMON Michel	VERTE Bart
STEEN Piet	VERTE Dany

b. Zweefvliegvergunning

BUDDS Andrew	SIMON Michel
CUYPERS Peter	TESKE Dennis
DIRIX Stefaan	VAN DEN BERGHE Jef
DOOM David	VAN DEN BULCK Frans
GUILLAUME Robert	VAN DE WINCKEL David
SANNEN David	VAN HERZEELE Geert

c. Bevoegdverklaring "Vliegen met passagier"

BECKX Pieter	NAVEAU Gert
BOON Johan	NIMMEGEERS Tom
BRUYNINCKX Jan	NUYTS Jörgen
BUDDS Andrew	PEETERS Guido
CLAUS Paul	SIMON Michel
DANIELS Eddy	VANDEBEECK Jelle
DEBEUF Eddy	VAN HERZEELE Geert
DELEFORTRIE Stefan	VAN GAEL Dieter
DIELENS Jan	VAN POPPEL Leo
HUYBRECKX Dennis	VERCAMMEN Jan
LEPPENS Davy	

d. Bevoegdverklaring "Hulp-Instructeur"

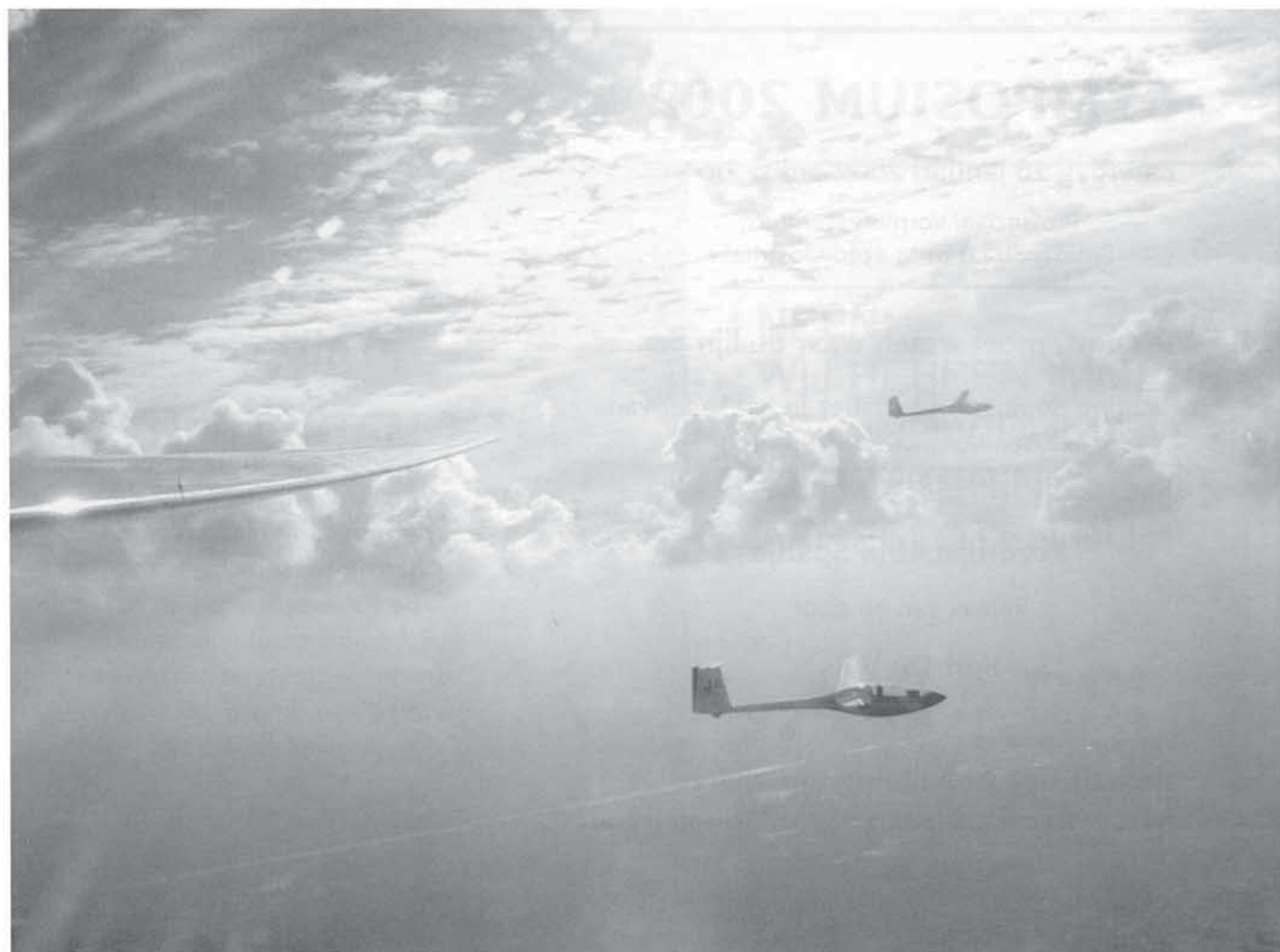
VANDERPUTTEN Koen

2. F.A.I.-PRESTATIES

1. D-BREVET

a. 1000 m hoogtewinst

CUYPERS Peter	DETAILLE Johan
DEBEUF Eddy	DEWITZ Vital



Laatste vlucht van het seizoen (foto Ad Kennes)

OPGELET !

De redacteur van het Ligablad heeft voortaan een nieuw e-mailadres:

Stephane.VanderVeken@hogent.be

FRANCART Griet
KELL Jozef
LELIEVELD Frans
MICHIELS Patrick
MORSINK Lesley
NUYTS Jörgen

SCHRAEYEN Albert
SODERMANS Peter
TESKE Dennis
VAN DE WINCKEL David
VERHAEREN Dirk
WOLFS Bart

c.5 uren duurvvlucht

CUYPERS Peter
DANIELS Eddy
DE BOCK Michiel
KELL Jozef
LELIEVELD Frans

THUY John
VANDEBEECK Jelle
VAN DE WINCKEL David
VERHAEREN Dirk
WOLFS Bart

b. 300 km afstand

VANDERPUTTEN Joris VAN EYKEN Bert
VANDEWALLE Eric

c. Bekomen het gouden kenteken:

AERTS Joachim

3. F-BREVET

a. 300 km doelvvlucht

VANDERPUTTEN Joris VAN EYKEN Bert
VANDEWALLE Eric

b. 500 km afstandsvvlucht

VANDER VEKEN Stéphane

b. 50 km afstand

BOON Johan
CUYPERS Peter
DEWITZ Vital
DIRIX Stefaan
KELL Jozef
LELIEVELD Frans
MICHIELS Patrick
NUYTS Jörgen
PEETERS Guido

POTARGENT Freddy
SODERMANS Peter
VANDEBEECK Jelle
VAN DEN BORNE Luc
VAN DEN EYNDE Stijn
VAN HERZEELE Geert
VERHAEREN Dirk
WAUMANS Jan

d. Bekomen het zilveren kenteken:

CUYPERS Peter
DEWITZ Vital
KELL Jozef
LELIEVELD Frans
MICHIELS Patrick
PEETERS Guido

POTARGENT Freddy
SODERMANS Peter
VANDEBEECK Jelle
VAN HERZEELE Geert
VERHAEREN Dirk
WAUMANS Jan

2. E-BREVET

a. 3000 m hoogtewinst

AERTS Joachim

SYMPOSIUM 2002

Zaterdag 26 januari 2002 om 14.00 uur

Provinciaal Vormingscentrum
Smekenstraat 61 te 2390 Oostmalle



“Wie sport, moet weten waar de lijn ligt ...”

Toelichting dopingproblematiek in het kader van
Medisch Verantwoord Sporten



Recordjacht in Spanje

Relaas van en door

Bert De Wijs



“Challenge of building top gliders”

A virtual tour trough the production of Schempp-Hirth

door

Tilo HOLIGHAUS



Hierbij aansluitend heeft
naar jaarlijkse traditie
de uitreiking plaats van de
“Charron-wisselbekers 2001”,
de F.A.I.-brevetten en de
K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.
Eveneens worden de prijzen over-
handigd aan de winnaars van de
fotowedstrijd 2001



ALLE LEDEN
ZIJN VAN HARTE UITGENODIGD

Mededelingen en services

Te koop:

barograaf Winter 12 UHS, max. hoogte 8 km, omlooptijd 2/4/10 h, serienr. 58 977, incl. houder voor snelle montage, met reservepennen. Hugo Jansen 03 484 55 96

Te koop:

Briegleb BG12-16, Amerikaanse volledig houten clubklasser, 1977. Stuurorg., Instr., romp volledig gereviseerd in 1997. Glijgetal 34-36. Zeer goede staat, weinig gevlogen. Basisinstr., gesloten aanhangwagen. Uniek toestel. 150 000 BEF. Testvlucht mogelijk. Tel. 02 569 77 93.

Te koop:

Ka6 CR bj. 1964, gesloten aanhangwagen, alles in zeer goede staat, elektrische vario, neushaak rev. 1999, Thomas parachute nieuw 1998, radio, baro, vraagprijs 160 000 BEF. Tel 03 651 54 49

Te koop:

Ka 7, serienr. 7173, bouwjaar 1964, 4 501 vliegtuigsleeps, 2 725 uren. Standaard instrumentatie, geen ongevallen, volledig nieuwe bespanning in 1999. Tosthaken nazien in 2000. Vraagprijs 280 000 BEF / 6 950 EUR. Aéro-Club des Ardennes te St Hubert. Tel. 061 26 63 24.

Te koop:

Ventus 2b OO-YVD, 1999, serienr. 91, Winter basisinstrumenten, Becker 4201 radio, Peschges VP6 + moving map, VP8, Bohli vario, vliegenverwijderaar, cobra 100 % alu aanhangwagen, 80 000 EUR. Tel. 02 725 54 01 's avonds of e-mail: voortman.dominique@easynet.be

Te koop:

sleepvliegtuig Piper Cub PA18 OO-VVP, 150 pk, als nieuw. Resterend potentieel: cel 2 372 uur, motor 977 uur, schroef 1 372 uur. Zichtbaar te Saint-Hubert. Tel./fax D. Nootens, 010 41 41 69

Gezocht:

lichte aanhangwagen model Schleicher voor Ka6-E. Tel./fax D. Nootens, 010 41 41 69, Scavée de la Carrière 14, 1300 Limal



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>