

ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

17de jaargang - nummer 66
april - mei - juni 1996

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

kantoor van afgifte Gent X

ligablade

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningnummer 08.01



Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

Redactieteam:

Ary CEELLEN
tel.: 00 31 (40) 51 24 84
René PAREDIS
tel.: (011) 85 71 33
Peter MULLAERT
tel.: (09) 221 31 57

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

Secretariaat:

George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne
tel.: (03) 322 16 04
fax: (03) 366 24 06

Betalingen:

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

kantoor van afgifte Gent X

17de jaargang - nummer 66
april - mei - juni 1996

INHOUD

Redactioneel	2
Dagelijks bestuur	2
Liganieuws	3
Flash luchtruim	4
Fotowedstrijd	5
FAI-nieuws	6
EGU-nieuws	7
Training and Safety Panel Meeting	10
Over tolvlucht	12
ZweefvliegVARYa	16
Zweefvliegtuignieuws	18
Het hoekje van de boekenvreter	20
Vliegen te Saint-Hubert	21
APS - Ontworpen voor het zweefvliegen?	24
Zweefvliegkampen	26
Wedstrijdnieuws	27
Evenementenkalender	29
Sportcommissie	30
Mededelingen en Service	32

Ran dit nummer werkten verder mee:

J. Speetjens - Ligasecretariaat - M. Huybreckx -
B. Materne - G. Van den Broeck - K. Van Dam

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 augustus 1996** op het redactieadres.

Foto cover:
Standaard Libelle met winglets. Foto P.F. Selinger-Stuttgart

REDACTIONEEL

Het zweefvliegseizoen 1996 is bij ons niet al te best begonnen. Enkele mooie dagen vrij vroeg in het voorjaar, vooral op weekdagen trouwens. Maar de meimaand, traditioneel een goede zweefvliegmaand, heeft het ernstig laten afweten. De eerste wedstrijden van het seizoen hebben een uitgesproken waterige nasmaak gelaten. De Belgische Kampioenschappen werden bijzonder hard getroffen door het slechte weer: geen enkele geldige wedstrijddag!

Het is dan ook met enige naijver dat we in de Aerokurier lezen hoe Jim Payne, US Air Force-instructeur, hobby-zweefvlieger en meermaals

team-captain van de VS-zweefvliegploeg op Wereldkampioenschappen, op 22 maart een nieuw snelheidsrecord gevestigd heeft over de 100-km-driehoek: een ongelofelijke 235,3 km/h! Payne vertrok uit California City, voltooidde het eerste been in de golfstijgwind van de Sierra Nevada met een gemiddelde van 180 km/h en 3 à 4 m/s stijgen. De twee overige benen werden in zuivere glijvlucht afgelegd, met de snelheidsmeter tegen de rode streep. Het record werd bij de FAI ingediend ter homologatie.

Zo zie je maar dat zweefvliegen ook anders kan zijn!

Stéphane

INFORMATIEBRIEFJE VAN HET DAGELIJKS BESTUUR

Beste Zweefvlieg vrienden,

Langs deze weg - ons aller aandachtig gelezen Ligablad - wenst het Dagelijks Bestuur een bijkomend informatiekanaal te openen met al de Vlaamse zweefvliegers. Als nieuwbakken ondervoorzitter wil ik deze taak graag op mij nemen. De bedoeling is een bondig overzicht te geven van wat er reilt en zeilt in de Raad van Beheer, samengesteld uit jullie clubvertegenwoordigers, en ook in het Dagelijks Bestuur, verkozen door de Raad van Beheer. Details over de beheerraadsvergadering vinden jullie in het verslag (Clubvertegenwoordigers, er hangt toch een kopie uit in het clublokaal?).

Tijdens de laatste vergadering werd aandacht besteed aan de werking van de verschillende commissies. Dank zij de inspanning van verscheidene vrijwilligers werken zij vlot, maar een beetje meer steun van zij die kunnen en willen, maar nog niet durven, is welkom.

De K.B.A.C. - voor afkortingen, zie het Vademecum '96 - heeft wat financiële en organisatorische problemen. Het D.B. volgt de ontwikkelingen.

De Meteo-RLW van Zaventem doet een ernstige inspanning om een voor zweefvliegers aangepast weerbericht ter beschikking te stellen. Een feedback per fax op het einde van de vliegdag kan de prognoses in de toekomst alleen maar verbeteren. Graag jullie medewerking.

De verkoop van de Cirrus aan Z.A.C. heeft tot enkele misverstanden geleid. Een minnelijke schikking werd getroffen.

De financiële situatie van de Liga is gezond. Het D.B. heeft de vertegenwoordigingen in de verschillende raden, commissies en verenigingen verdeeld (12 externe, 10 interne). Aarzel niet jullie aanbevelingen en bezwaren kenbaar te maken.

Jan

LIGANIEUWS

ALGEMENE VERGADERING

Op 12 maart II. heeft de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats gehad. Het verslag van de algemene vergadering van 9 maart 1995 en dat van de bijzondere algemene vergadering van 3 oktober werden zonder opmerking goedgekeurd. Bij de voorstelling van het verslag over de werking van 1995, dat unaniem werd goedgekeurd, werden de volgende elementen extra benadrukt: werking van de K.B.A.C. en de B.Z.F., het nieuw terrein voor V.Z.P., de luchtruimproblemen, promotie voor jonge wedstrijdvliegers, werking van de commissies, goedlopende technische controle, de samenwerking met de RLW-meteo, het steeds verbeterende Ligablad.

Ook het financieel verslag werd zonder opmerkingen goedgekeurd. Het werkingsjaar werd afgesloten met een bonus van 2 813,- BEF bij een balanstotaal van 1 642 354,- BEF. De inkomsten bedroegen 4 289 291,- BEF tegen 4 286 478,- BEF uitgaven. Globaal gezien een gezonde situatie. Het begrotingsvoorstel voor 1996 werd eveneens goedgekeurd.

SAMENSTELLING NIEUWE RAAD VAN BEHEER

Gezien alle mandaten afliepen, werden de volgende vertegenwoordigers van de clubs verkozen tot beheerder, respectievelijk plaatsvervanger, voor een termijn van 3 jaar:

A.C.B.: Nic De Brie / Carl Claessens
A.C.K.: Michel Aerts / Jan Hannes
ALB.: Jan Speetjens / Guy Van Pee
A.Z.M.: Rony Van Camp / Wim Reynders
D.A.C.: Patrick Broos / Peter Kneuts
K.A.C.: Aloïs Van den Borne / Walter Geenen
K.F.C.: Luc Despeghel / Antoon Bostyn

L.U.A.C.: Stefan Bovin / Hartmut Koelman
L.V.: Robert Rommens / René Paredis
V.Z.P.: Johan Janda / Paul Vanderputten
Z.A.C.: Xavier Declerck / Herman Vanhoutte
Z.K.B.: Patrick Decloedt
K.V.D.W.: Theo Stockmans / Yves Ruymen

De vergadering stelde Rudy Van Eysendeyk opnieuw tot rekeningcommissaris aan voor het werkingsjaar 1996.

RAAD VAN BEHEER

Aansluitend op de algemene vergadering kwam de nieuwe Raad van Beheer samen. De volgende onderwerpen werden besproken:

- werking van de commissies;
- situatie K.B.A.C. en B.Z.F.;
- luchtruimproblematiek;
- voorbereiding van de I.G.C.-, E.G.U.- en O.S.T.I.V.-meetings;
- samenwerking R.L.W.-meteo.

Gezien de nieuwe samenstelling van de Raad van Beheer, werd ook het Dagelijks Bestuur vernieuwd. De volgende kandidaten werden verkozen voor een termijn van 3 jaar:

Michel Aerts - Voorzitter
Jan Speetjens - Ondervoorzitter
Patrick Broos - Penningmeester
Guy Van Pee

Het mandaat van Patrick Pauwels als secretaris van de vereniging werd ook verlengd voor een termijn van drie jaar.

De verslagen van de hoger vermelde vergadering zijn ter inzage bij de afgevaardigde/beheerder of secretaris van jouw club en kunnen uiteraard ook worden geraadpleegd op het secretariaat.

WEDSTRIJD- & SELECTIECOMMISSIE

Zoals aangekondigd werden de toestellen Cirrus en LS3a - en dit in overleg met het BLOSO - te koop aangeboden aan de clubs. Per 1 januari 1996 werden zij overgedragen aan respectievelijk Z.A.C. en D.A.C. Tot op heden werd nog geen geschikt (lees betaalbaar) vervangingstoestel gevonden.

STEUN VOOR JONGE WEDSTRIJDPILOTEN

Zoals aangekondigd wordt er dit jaar een financiële tussenkomst voorzien voor piloten jonger dan 25 jaar die deelnemen aan wedstrijden. De kandidaten dienen een kort verslag en de wedstrijduitslag te bezorgen aan de coördinator van de W&SC. De clubsecretarissen ontvingen de nodige instructies. Bij twijfel kan steeds Mark Huybreckx (coördinator) worden gecontacteerd.

VADEMECUM 1996

Vriendelijk verzoek enkele pencorrecties aan te brengen in uw vademecum:

Adresboek

pag. 4 GPS-Commissie: J. Dekoninck
tel.: 03/281 28 08

pag. 5 A.C.B. nr. 7: N. De Brie
tel.: 03/677 22 50

A.C.K. nr. 8: J. Haepers
tel.: 014/81 13 54

pag. 8 V.Z.P. nr. 10 vervangen door:
Henri NOTE, Vilvoordsesteenweg 92
1850 Grimbergen, tel. 02/269 60 84

Z.A.C. nr. 7 aanvullen:
Xavier Declerck, Smokkelpotstraat 28
8510 Marke, tel. 056/21 62 25

K.V.D.W. nr.11: W. Vandewalle, tel. 016/35 52 62

Medische geschiktheid

Pag. 9 Dr. Adam, Galjoenstraat 2
2030 Antwerpen, tel. 03/274 02 11
Dr. Deleyn: tel. 09/233 86 77
Dr. Lysens: tel. 016/32 91 10/11

Schrappen: Dr. M. Cornelis en L. Renson

RADIO-VERGUNNINGEN

Begin maart ontvingen alle clubs een rondschrijven van het B.I.P.T. (Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie) in verband met de vereiste vergunning voor de radio's. Concreet komt het erop neer dat voor elk radiotoestel een vergunning moet kunnen worden voorgelegd. Anderzijds dient de gebruiker van de radio ten minste te beschikken over de "Beperkte vergunning van radiotelefonist". Formulieren voor het aanvragen van een vergunning voor radio's zijn verkrijgbaar bij het B.I.P.T. of op het secretariaat. Voor het behalen van de "Beperkte vergunning van radiotelefonist" dient men te slagen voor een examen dat wordt afgenomen door het Bestuur van de Luchtvaart. Mogen wij bij deze alle leden oproepen om zich in regel te stellen!

FLASH LUCHTRUIM

Luc Beerts meldt dat per 20.06.1996 een AIP-amendement in voege treedt waardoor de TMA Brussel Sector 4 naar het noorden uitgebreid wordt. Of de nieuwe uitgave van de Low

Air Belgium op 1/250 000ste deze wijziging bevat, stond bij redactieslot nog niet vast. Oppassen geblazen dus! Raadpleeg de AIP en pas je kaart aan indien je in deze zone vliegt!

FOTOWEDSTRIJD ZWEEFVLIEGEN

De traditionele fotowedstrijd van de Liga loopt dit jaar opnieuw tot 1 november, datum waarop alle foto's op het Ligasecretariaat (niet bij de Ligablad-redactie!) bezorgd moeten zijn. Alle LVZC-leden mogen hun kans wagen.

De foto's, met zweefvliegen als onderwerp, moeten aan de volgende criteria voldoen:

- goed technisch niveau, origineel, interessante compositie, sfeer;
- formaat: min. 18 x 24 cm, liefst glanzend; gelieve van dia's een afdruk te maken op dit formaat;
- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn;
- de negatieven moeten altijd opvraagbaar zijn voor publicatie en controle;
- voeg bij de foto's naam, adres, telefoonnummer en club (schrijf die niet rechtstreeks op de achterkant van de foto, vul liever een etiket in en kleef dit achteraan);
- voorzie ook elke foto van een titel of geef details over plaats en tijd van de opname, betrokken piloot, type toestel, enz. (zelfde procedure als hierboven);
- max. vijf foto's per deelnemer;
- er zal slechts één foto per deelnemer voor een prijs in aanmerking komen;
- iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn opnames.

Probeer de foto's op het secretariaat te laten afgeven door de ligaverantwoordelijke

van je club, dat voorkomt mogelijke beschadigingen door de post.

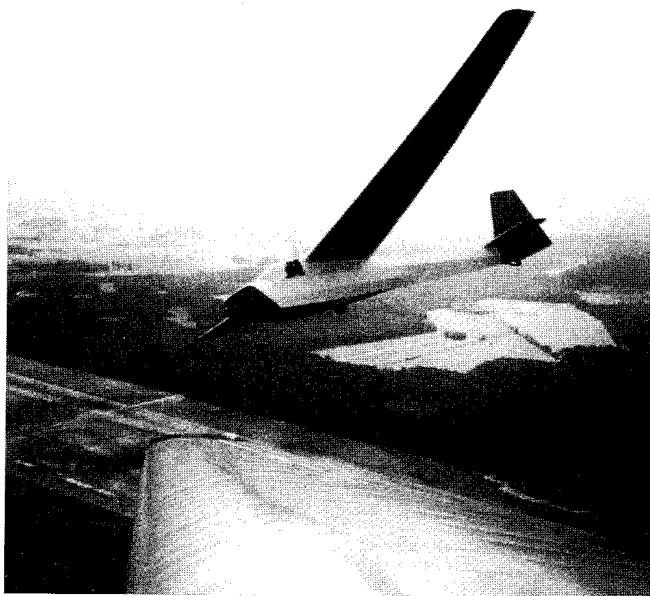
Alle foto's zullen beoordeeld worden door een jury van vijf leden. De drie winnende foto's zullen door de Liga bekroond worden met respectievelijk 3 000 BEF, 2 000 BEF en 1 000 BEF.

We zullen ons best doen om alle inzendingen te tonen op het jaarlijkse symposium. Daarna, en na eventuele publicatie in het Ligablad, kunnen ze terug opgevraagd worden op het secretariaat.

Door deelname aan deze wedstrijd verklaart de inzender zich akkoord met deze voorwaarden.

Veel succes!

Kris Van Dam



Een Ka 8 van de Luchtkadetten (Foto Ludwig Van Hoven)

FAI-NIEUWS

De voorbereidingen voor de eerste Wereld Luchtvaartspelen (Turkije, 5 tot 21 september 1997) zitten in een belangrijk stadium: het gaat erom aan het evenement naar de buitenwereld toe voldoende bekendheid te geven. Na een opmerkelijke openbare presentatie in Turkije zelf, heeft het organiserende team deelgenomen aan de MIP-TV 96 beurs te Cannes, Frankrijk, het rendez-vous van de professionals van de audiovisuele media. De FAI en de Turkse organisatoren konden daar op de meest efficiënte wijze contacten leggen met een aantal invloedrijke personaliteiten uit de TV-wereld. Volgende stopplaats: New York, waar weldra een grote persconferentie gepland is.

De jaarlijkse plenaire vergadering van de IGC vond plaats te Marly-le-Roi, Frankrijk, van 14 tot 16 maart 1996. 55 afgevaardigden of waarnemers van 27 landen waren aanwezig. De vergadering besloot maximaal gebruik te maken van de mogelijkheden geschapen door de recente introductie van de FAI op Internet om zweefvlieg-informatie te verspreiden. De URL van de FAI is <http://www.fai.org/~fai/> en de IGC "home page" is <http://www.fai.org/~fai/gliding/igc.html>.

Centraal in deze vergadering stond opnieuw het thema "Global Navigation Satellite Systems (GNSS) Flight Recorder". Deze nieuwe technologie biedt interessante mogelijkheden, niet alleen wat betreft registratie van vluchten zonder foto's, maar ook om van het zweefvliegen aantrekkelijker te maken voor de toeschouwers. Bij de EK te Rääskälä, Finland, zal voor het eerst een systeem beproefd worden waardoor de positie van de top-deelnemers tijdens de proef op een scherm gevolgd wordt.

Deze technologische vooruitgang heeft echter ook geleid tot een wildgroei in de reglementering zoals vastgelegd in de Sectie 3 van de Sportcode. De volgende revisie van deze code zal dus eerst moeten leiden tot een afslanking in dit verband.

De IGC werd door Francois Van Haaff ingelicht over de stand van zaken i.v.m. de luchtruim- en vergunningen-problematiek. Het werk van de EGU laat de IGC toe zich op het louter sportieve aspect van het zweefvliegen te concentreren.

De plaats en datum van volgende manifestaties werd vastgelegd of bevestigd:

- 25ste WK, Saint-Auban, Frankrijk, 22-6 / 6-7-97;
- 26ste WK, Bayreuth, Duitsland, in 1999;
- 1ste World Masters, Omarama, Nieuw-Zeeland, 1 / 22-9-98;
- 8ste EK, Rääskälä, Finland, 1 / 16-6-96;
- 9de EK Clubklasse, Slovenj Gradec, Slovenië, 24-6 / 7-7-96;
- 4de EK Junioren, Musbach, Duitsland, 8 / 22-8-97;
- 10de EK Dames, Prievidza, Slowakije, juli 1997;
- 9de EK, Leszno, Polen, 1998.

De eerste Wereld Luchtvaartspelen werden door de IGC officieel uitgeroepen tot eerste Wereldkampioenschap in de Wereldklasse. Een belangrijke beslissing om het Wereldklasse-programma opnieuw in de belangstelling te brengen (zie ook "ZweefvliegvARYa").

De Lilienthal-medaille werd toegekend aan de Noor Tor Johannessen, reeds geruime tijd lid van het IGC-bureau en voorzitter van het re-

glementerings-comité. De Pelagia Majewska-medaille gaat naar Adele Orsi (Italië).

De IGC-President, Peter Ryder, de Eerste Vice-President, Tor Johannessen, de Vice-Presidenten Åke Pettersson en Tapio Savolainen, en de Secretaris, Fred Weinholtz, werden herko-

zen. Dick Bradley, Patrick Stouffs en Roger Woods werden verkozen tot Vice-Presidenten.

De volgende plenaire vergadering van IGC zal plaatsvinden te Brussel van 13 tot 15 maart 1997. Er is een Europese vergadering gepland te Marly-le-Roi op 26 oktober 1996.

EGU-NIEUWS

De Algemene Vergadering van de European Gliding Union vond plaats op 17 maart 1996. Volgende agendapunten werden onder meer besproken:

LUCHTRUIM

Coördinator F. Van Haaff verdedigde het principe van de zuivere VFR-vlucht en de noodzaak tot VFR-luchtruim op verscheidene vergaderingen van het European Air Traffic Management System (EATMS). Ook benadrukte hij het onderscheid tussen de sportvliegerij, en in het bijzonder de zweefsport, en de rest van de General Aviation. De EGU werd bedankt door de Voorzitter van EATMS voor haar bijdrage tot het opstellen van een aantal belangrijke werkdocumenten.

Europe Airsports (EA) heeft voor zichzelf en voor EGU een zetel bekomen in de EATMS Concept and Requirements subgroep. De Coördinator nam deel aan de eerste vergadering in november 1995.

F. Van Haaff was eveneens aanwezig op een seminarie i.v.m. het z.g.n. "Flexible Use of Airspace"-project. Dit zou namelijk voor VFR-vluchten en VFR-luchtruim nadelige gevolgen

kunnen hebben. Wij moeten bijv. vermijden dat ons een transponderplicht zou worden opgelegd: niet alleen zou dit een ernstige financiële en technische inspanning vergen, maar een aantal principes van de zuivere VFR-vlucht komen daarmee op de helling te staan, terwijl we geen garanties op een clearance krijgen en de controleurs snel verward zouden raken bij intensieve zweefactiviteit.

Een gedetailleerd commentaar op het Eurocontrol ACLAS-rapport over het luchtruim (Airspace CLASSification) werd opgesteld met de hulp van o.a. Luc Beerts, en opgestuurd naar Eurocontrol, met kopies naar EA, FAI en IAOPA.

Wat het probleem van de radiofrequenties betreft: het nieuwe 8,33 kHz-raster zou enkel in het hogere luchtruim ingevoerd worden, en om interferenties te vermijden waarschijnlijk enkel in het hogere deel van de luchtvaartband. Er werden nog geen frequenties toegewezen.

LUCHTWAARDIGHEID EN ONDERHOUD

J.E. Olsson heeft deelgenomen aan de 37ste en 38ste vergaderingen over JAR 22 (Europese goedkeuringsnorm voor zweefvliegtuigen). Er

werden heel wat wijzigingen voorgesteld. Aangesneden onderwerpen waren: stall warning, veiligheidsgordels, sleepongevallen, hoofdsteunen, prikkeldraadstangen, landingsgestel, flutter, materiaalmoetheid, sleep door motorzwevers.

Andere JAR's hebben ook een weerslag op het zweefvliegen, hoewel EGU daar niet is vertegenwoordigd. J.E. Olsson belichtte enkele van die aspecten. Wat onderhoud betreft zal EGU de zelfregulering voorstaan, met controle door de nationale zweefvliegfederaties. De Algemene Secretaris van de JAA (het organisme dat instaat voor het opstellen van de JAR's) heeft dit principe niet uitgesloten. Het verband tussen de JAA en de Europese Unie staat ter discussie. De JAA heeft geen officieel statuut, maar is goed geplaatst om de rol van "Single Aviation Authority" te spelen, die de EU wenst op te richten.

MILIEU

De EU neemt steeds vaker beperkingen over van bepaalde lidstaten, en de normen worden steeds strenger. Wij worden bedreigd met een motorvliegverbod op zon- en feestdagen. Allereerste incidenten beperken onze activiteiten. Er wordt meestal geen onderscheid gemaakt tussen motor- en zweefvliegen wat betreft luchtvaartgebruik boven Nationale Parken. Er wordt voorgesteld om nauwer samen te werken met het Milieu-Comité van de FAI.

VERGUNNINGEN EN OPERATIES

Een belangrijk succes werd geboekt door de aanvaarding door het JAR-FCL-comité (belast met de gelijkstelling van de vergunningen en bevoegdheden) dat er in de nabije toekomst niet zou gestreefd worden naar eenvormigheid

van de zweefvliegvergunningen, maar dat wederzijdse erkenning van de nationale vergunningen zou volstaan.

Wat betreft motorzwevers heeft het JAR-FCL-comité eveneens aanvaard dat toer-motorzwevers naast de toekomstige Europese motorvergunning ook met een nationale vergunning (lees motorzweefaantekening op een zweefvergunning) zouden mogen bestuurd worden. Probleem: de definities van toer-motorzwever, zelfstartende klapmotorzwever en zwever met thuisbrenger zijn uit de JAR-1 verdwenen. Dit punt wordt aangekaart met de voorzitter van de JAR-1.

Ook het concept "luchtarbeid" dreigt problemen te zorgen, niet zozeer voor de (onbezoldigde) instructeurs dan wel voor de (meestal ook onbezoldigde) sleeppiloten.

Er moet ook onderhandeld worden over de vluchtplan-plicht voor zweefvluchten tussen de verschillende landen van de EU.

VERKIEZINGEN

F. Van Haaff en R. Stuck werden met eenparigheid van stemmen opnieuw verkozen voor een ambtstermijn van 2 jaar, respectievelijk als Voorzitter en Algemeen secretaris van EGU.

Het volgende Congres zal plaatsvinden te Brussel op zondag 16 maart 1997 te 09.00 uur.

Bekendmaking van

Filser Electronics

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

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

Filser Electronics
is

AVI BENELUX

Bert de Wijs

Verkopen, updates en garanties van alle

Filser Electronics apparatuur, zoals

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

Apparatuur welke in de benelux vanaf heden
via andere kanalen wordt verkregen, wordt door

Filser Electronics niet ondersteund.

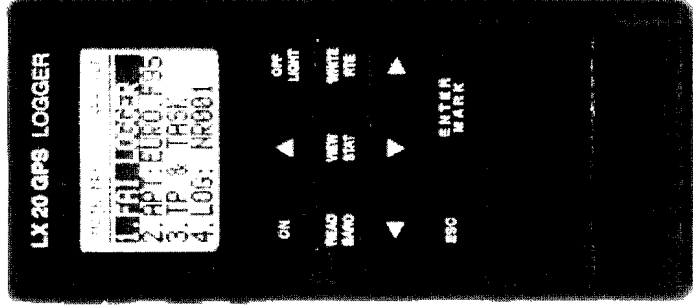
W. Dittel Geschäftsführer

AVI BENELUX

Bert de Wijs

LX-20 GPS + FAI logger

met aangebouwde accu



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

AVI BENELUX

Nassaulaan 6

NL-5111 BAARLE NASSAU

Tel.: 013-507.9601

Fax.: 013-507.8787

TRAINING AND SAFETY PANEL MEETING IN KOPENHAGEN

Hierbij een overzicht van de besproken punten op deze vergadering die voor België door Ken Evens en mij werd bijgewoond.

1. OPLEIDING

Er werd getracht om tot een uniforme manier van opleiding te komen die door alle landen kan aanvaard worden. Hierin worden slechts minimumeisen gesteld, die in elk land moeten toegepast worden, zonder beperkend te willen zijn. Voor de beginopleiding is men tot een redelijke oplossing gekomen, om de opleiding van lesgevers, sleeppiloten e.d. te bespreken was de tijd veel te kort.

2. SPIN-TRAINING (TOLVLUCHT)

Het gebruik van gewicht in de staart om de spintraining te verbeteren, botste op heel wat tegenstand. Sommige landen willen een doorgedreven training geven aan hun piloten, terwijl andere landen meer de nadruk leggen op het voorkomen van spins. Het probleem is dat oudere toestellen als een Ka-7 nog vrij makkelijk in een spin te krijgen zijn, terwijl enkele van de nieuwe machines dit niet meer toelaten. Door gewichten op of in de staart te monteren wil men dit verbeteren, wat echter rampzalige gevolgen kan hebben als men deze bijv. vergeet te verwijderen bij een volgende start. Aan het gebruik van "eendevleugels" vooraan op de neus zag men ook weinig voordelen.

3. SPIN RECOVERY

In de JAR 22 voorschriften staat vermeld op welke manier men een toestel uit een spin moet

halen, en dit is geldig voor alle toestellen die op de markt komen. In een Technische Nota van Schleicher wordt er een andere manier aangegeven om dit te doen, en dit wordt door het TSP afgekeurd. Het is de bedoeling dat alle toestellen op dezelfde manier reageren.

4. LIER-STARTEN

In verschillende landen wordt er meer gebruik gemaakt van de lier om te starten. Enkele landen hebben helemaal geen lierervaring en zoeken een degelijke reglementering. Onze reglementering, die onlangs is goedgekeurd, zal door Ken vertaald worden en naar enkele landen worden opgestuurd om daar als richtlijn te gelden. Zeker met de Amerikanen hebben we lange tijd over de lier gepraat. Door de Duitsers werd het TelWis 2000 systeem voorgesteld. Dit bestaat uit een set op de lier en een set in de zwever, die de lierman toelaten steeds de luchtsnelheid van het gelierde toestel te controleren. De set op de lier kost ongeveer 2 500 DEM en de set voor de zwever 1 000 DEM per toestel. Een zuivere snelheid is zeker van groot belang tijdens de ganse liertijd, zowel om steil starten als te hoge en te lage snelheden te vermijden.

5 THERMIEKVLIEGEN

Er zijn vorig jaar verscheidene botsingen geweest in de lucht en daarom zijn alle regels nog eens op een rijtje gezet.

Aanvliegen:

- alle zwevers draaien in dezelfde richting;
- indien een toestel aan een bel komt waar twee zwevers in een verschillende richting

-
- draaien, dan draait hij mee in dezelfde richting als het toestel het dichtst bij hem;
- bij het aanvliegen van de bel hou je altijd visueel contact met de andere zwevers die op ongeveer dezelfde hoogte draaien;
 - het aanvliegen gebeurt in een hoek naar de draaicirkel toe die de andere toestellen toelaat te blijven cirkelen zonder dat het aanvliegende toestel hen hindert.

In de bel:

- huldig altijd het principe "zie en zorg dat je gezien wordt";
- draai je met meerdere toestellen op dezelfde hoogte, draai dan niet plots naar binnen, haal niet te kort in en steek niet voorbij tenzij je meer dan voldoende ruimte hebt;
- verlaat de bel als je denkt niet genoeg afstand te kunnen houden;
- kijk uit naar andere toestellen die komen of gaan of van hoogte veranderen.

Verlaten:

- kijk rond in alle richtingen alvorens rechtuit te gaan vliegen;
 - doe geen plotse bewegingen tenzij je vrij bent van anderen.
- Indien iedereen zich op deze manier gedraagt ben je niet alleen een veilig vlieger voor jezelf maar ook voor anderen, die altijd weten wat je gaat doen.

6. ONGEVALLENVERSLAGEN

Elk land bracht een verslag uit van de ongevallen die plaatsvonden in '95. In de toekomst zal men het overzicht op een uniforme manier gaan presenteren zodat de verschillende landen beter te vergelijken zijn. Informatica begint ook hier zijn weg te vinden. Start en landing blijven het gevaarlijke duo, maar ook botsingen in de lucht en ongevallen bij spintraining eisten

verscheidene doden. Opvallend was dat er verschillende Puchacz-tweezitters bij het spinnen niet meer zijn uitgekomen, met enkele doden als gevolg, ook met instructeurs aan boord. Uit lange-termijn statistieken blijkt het te langzaam vliegen en in spin geraken de grootste oorzaak te zijn van dodelijke ongevallen. Er bleken ook 20 verschillende types bij 28 ongevallen betrokken te zijn, dus een type dat nooit in spin gaat bestaat niet. Hou altijd een veilige snelheid aan, en train regelmatig een spin en probeer bij nieuwe types die je vliegt altijd hoe ze zich gedragen (doe dit wel op een veilige hoogte).

7. LIERONGEVALLLEN

Sinds 1990 is het aantal ongevallen bij lierstarten steeds opgelopen. Maatregelen om hierin verbetering te brengen werden voorgesteld, wij blijven vrij goed te zitten. Enkele opmerkingen:

- denk in de winter eens na over uw eigen starts van het afgelopen jaar. Waren er bij die je zelf gevaarlijk vond?
- vraag aan anderen hoe ze jou starts vinden;
- krijg je regelmatig te horen dat je steil start, doe er dan iets aan en vlieg enkele starts in dubbel alvorens je nooit meer kan starten;
- iedereen die instructie geeft of een beetje verantwoordelijkheidsgevoel heeft, dient zijn kameraden op slechte starts te wijzen.

Buiten dit alles kwamen nog een aantal punten naar voor, waarvan toch wel enkele het vermelden waard zijn:

- stand van zaken in verband met reddingsystemen voor het ganse vliegtuig: nog geen echt grote vooruitgang geboekt;
- gebeurtenissen in verband met gebroken stuurstangen in de Ka-8 toestellen: Technische Nota's dienen te worden opgevolgd;

-
- er wordt in de toekomst ook plaats voorzien op Internet om ook daar de adviezen van de TSP-vergaderingen door te geven (blijkbaar wordt in andere landen dit kanaal zeer veel gebruikt, in Noorwegen 80 % van de zwevers!);
 - bij landingen in hoge gewassen blijkt volgende methode de kleinste schade aan te richten: doe alsof de bovenkant van het gewas de grond is en land hierop met de vleugels perfect horizontaal, en net als je de gewassen tegen de onderkant van de romp hoort slaan, geef je ongeveer 3 cm stick vooruit om het toestel in het gewas te drukken. Bij renklassers max. +10° flaps zetten;
 - de vraag kwam om meer leden te krijgen op het magazine Technical Soaring waarin bepaalde aspecten uit de zweefvliegerij in een meer technische vorm worden uitgelegd;
 - voorstelling van de Zweedse manier om aan ongevallenpreventie te doen;

- de ASW-20 is een zeer gemakkelijk vliegtuig, en toch duiken er in de States ongevalpieken op, namelijk na elke verkoopsperiode als mensen nieuw op dit toestel zijn. In dit land is er echter veel minder toezicht op de zwevers dan in Europa;
- stand van zaken motorzwevers en touring-motorzwevers;
- aanvaarding van elkaars brevetten, geen gelijkstellingen;
- bij kabelbreuken aan de lier wordt er te vaak teruggedraaid met een ongeval als gevolg terwijl er nog gemakkelijk recht vooruit te landen was. Dit is te trainen door enkele steile naderingen te doen, ook met plastics.

In totaliteit vonden wij het TSP zeer zeker de moeite waard om naar toe te gaan, ook in de toekomst.

Mark Huybreckx

OVER TOLVLUCHT

In bepaalde landen zoals Engeland lijkt de tolvluchttraining uit te groeien tot een ware rage. Een minimum van x tientallen spinoefeningen wordt soms vooropgesteld. Daarbij komt het steeds vaker voor dat het tijdens instructievluchten slecht afloopt. Gezien de grote populariteit van de Puchacz als lestoestel bij de Britten is het niet verwonderlijk dat de kwaliteiten van dit type bij ongevallen in vraag gesteld worden. Op de Training and Safety Panel meeting kwam dit ter sprake, evenals een afwijking i.v.m. spin recovery t.o.v. de JAR-22 (Joint Airworthiness Requirements - Europese norm voor de goedkeuring van zweefvliegtuigtypes)

in een Technische Nota van Schleicher (zie artikel van Mark Huybreckx).

Toch denk ik dat er hier even moet gerelativeerd worden: voor alle types van ongeval merkt men een aanzienlijk percentage met instructeur aan boord. Ongetwijfeld is er een verhoogd ongevallenrisico bij alle oefeningen waarbij op min of meer realistische wijze wordt aangeleerd wat te doen in noodgevallen: tolvlucht, maar ook kabelbreuk, laag circuit, enz. Het dilemma is: indien het realistisch moet, is het gevaarlijk, indien het veilig moet, is het weinig realistisch. Naarmate zijn ervaring groeit, zal de instructeur hier zijn grenzen verleggen.

Bij sommigen kan dit op termijn leiden tot de gevaarlijke houding "mij kan toch niets overkomen".

Uit de Britse ongevallenverslagen, zoals ze regelmatig gepubliceerd worden in *Sailplane and Gliding*, kan men toch afleiden dat hier soms het schoentje wringt: spin-training wordt daar blijkbaar vrij vaak uitgevoerd onmiddellijk na het loskoppelen van de lier. Indien er dan iets fout loopt, heeft de instructeur maar heel weinig marge meer om uit de tolvlucht te herstellen, ook indien de leerling in paniek de besturing niet blokkeert. Hoogte is hier veiligheid!

Wat voorziet de JAR-22 (JAR-22.221) eigenlijk in verband met tolvlucht? Eerst en vooral dient opgemerkt, dat zweefvliegtuigen, ook indien niet voor acro toegelaten, qua tolvlucht uitvoeriger getest worden dan de meeste motorvliegtuigen. Alle types moeten in alle mogelijke configuraties van remkleppen, roeren en belading, inclusief asymmetrische ballastering, na vijf volledige vrilleslagen in minder dan één bijkomende omwenteling uit tolvlucht komen, door de normale herstelmanoeuvres uit te voeren en zonder de maximumsnelheid of de maximale belastingsfactor te overschrijden. Het moet onmogelijk zijn door welke roercombinatie ook een onherstelbare tolvlucht te verkrijgen (Nota voor would-be testpiloten: de bewijsvoering hiervan vergt voor een renklasser een paar honderd test-spins. Het inleiden gebeurt uit veiligheidsoverwegingen op 3 000 m. Indien het herstel onmogelijk blijkt, wordt het toestel op 1 500 m verlaten).

De "normale herstelmanoeuvres" worden door de JAR-22 aldus gedefinieerd: richtingsroer vol tegen de draairichting, stick vieren naar voren tot einde tolbeweging, richtingsroer neutraal en afvangen uit duikvlucht. Zo moet elk volgens

JAR-22 goedgekeurd zweefvliegtuig dus in minder dan een omdraaiing uit tolvlucht komen. Dit betekent echter niet dat een andere combinatie niet sneller tot het beoogde resultaat zou kunnen leiden! Misschien moet de Technische Nota van Schleicher in dit licht gezien worden: niet echt een afwijking van de JAR, maar een vervollediging en/of verbetering. Merken we trouwens op dat de FAR-23 (goedkeuring van lichte motorvliegtuigen) geen standaardmethode oplegt, maar dat de beste (proefondervindelijk vastgestelde) methode moet voorkomen in de flight manual van elk type of variëteit.

De Puchacz heeft, zoals alle zweefvliegtuigen uit het voormalige Oostblok, veel uitvoeriger handboeken dan de Duitse toestellen. Hier loont het zeker de moeite om het hoofdstuk over tolvlucht te lezen, gezien de negatieve commentaar die soms over dit type te horen valt.

Eerst wordt er opgemerkt, dat een piloot lichter dan 75 kg zorgvuldig het laadplan van het toestel moet berekenen en trimgewichten aanbrengen indien nodig. Dan volgen er een reeks opmerkingen over het inleiden van de tolvlucht en het bekomen en bewaren van een gestabiliseerde spin. Daarbij hoort ook een tabel met vrille-karakteristieken (aangeraden rolroerstand voor gestabiliseerde vrille, neusstand, schommelingen van de langsas, snelheidsaanduiding) naargelang de belading. Nog enkele opmerkingen i.v.m. onaangename gevolgen van verkeerde roerposities tijdens het tolleren. Tenslotte de herstelmanoeuvres:

1. richtingsroer vol tegen de draairichting, met vrij grote voetdruk;
2. pauze van max. 1 seconde;
3. hoogteroer drukken tot voorbij het neutrale punt.

Deze methode, waarbij punt 2 afwijkt van de strikte FAR-22-norm, garandeert volgens PZL het stoppen van de tolvlucht in minder dan een omwenteling. Het handboek vermeldt uitdrukkelijk dat elke afwijking van deze procedure een trager herstel tot gevolg kan hebben.

Tijdens tolvlucht-oefeningen met onze club-Puchacz viel inderdaad op dat het toestel brutaler reageert dan een Blanik of Ka-7. De platte vleugel, zonder V-stelling, speelt hier wellicht een rol. Waar de meeste oudere trainers als vanzelf de tolvlucht beëindigen wanneer de roeren uit de inleidende positie gevierd worden, is dit zeker niet zo voor een Puchacz (ten minste niet met mijn zwaargewicht aan boord!). Dit betekent dat kordaat optreden gewenst is, conform de flight manual. Dit maakt m.i. de Puchacz niet ongeschikt voor dit soort training, maar geen haar op mijn hoofd denkt eraan om met een leerling aan een spin te beginnen beneden de 1 000 m, zeker zolang ik geen idee heb van zijn (haar) mogelijke reacties.

Even een voorbeeld? Start met een matig zware leerling, trimgewichten gemonteerd hoewel niet vereist, zwaartepunt binnen de grenzen maar vrij neuslastig. Bedoeling: onmiddellijk na begin van de vrille de standaard herstelmanoeuvre uitvoeren. Bij een beginnende spin is dit vroeger steeds voldoende gebleken. Tolvlucht ingeleid op 1 000 m. De leerling reageert slechts na 3/4-slag, geeft onvoldoende tegenvoet en houdt de stick vol naar achteren. De instructeur neemt over daar hij opkomende paniek voelt bij de leerling, geeft vol voet, wacht even en geeft dan stick naar voren. De draaiing stopt bruusk na een totaal van ongeveer anderhalve slag sinds overname, de neus vrij steil naar de grond gericht. Voorzichtig afvangen geeft een hoogteverlies op het laagste punt van om en bij de 250 m

(resterende hoogte na omzetting van de oversnelheid iets meer dan 800 m). Alles OK, even hoogte terugwinnen, een korte briefing in vlucht en we herbeginnen. Ditmaal reageert de leerling tijdig en verloopt alles vlot. Hoogteverlies 50 m.

De vraag is ook: wat willen wij onze mensen leren? De beginnende spin herkennen en vermijden, in noodgeval zo snel mogelijk een tolvlucht beëindigen. Dit betekent m.i. dat de twee of drie vrilleslagen waar bepaalde instructeurs prat op gaan volledig nutteloos zijn, of zelfs tegenproductief: vele leerlingen houden er een dergelijk trauma aan over, dat ze later op een eenzitter nooit vrijwillig een vrille zullen inleiden, zelfs op veilige hoogte. Zij zullen dus ook nooit weten hoe dat type reageert in zo'n geval, of hoe het aanvoelt als de tolvlucht nadert.

Tot slot: de meeste echte tolvluchtongevallen gebeuren op lage hoogte, vaak tijdens de bochten in circuit. Hier is de reactietijd van groot belang: een halve vrilleslag en je zit in de grond! Realistisch oefenen op deze hoogte is zelfmoord. Het lijkt me dus van doorslaggevend belang om tijdens de instructie de nadruk te leggen op het aanhouden van een veilige snelheid en van een goede coördinatie. De tolvluchttraining dient hier slechts als toemaatje. Het is een beetje als een veiligheidsgordel in de wagen: het helpt, maar je verliest liever de controle niet over je stuur!

Stéphane Vander Veken

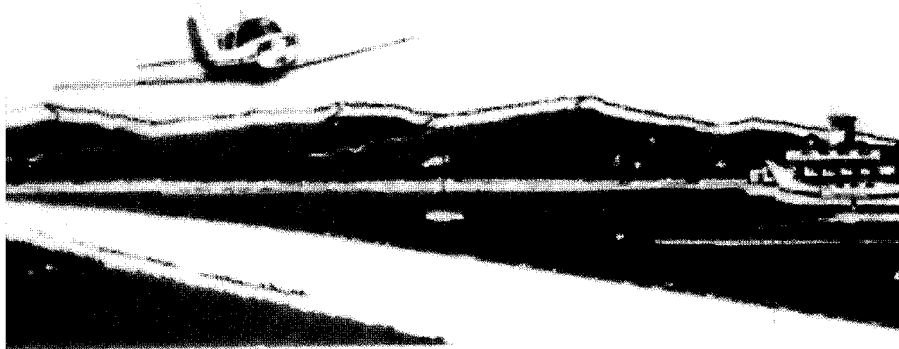
Bronnen:

Pierre BONNEAU, Christian BRIAND, Essais en Vol. AirPress, Paris (voor de uittreksels uit de JAR-22 en enkele details over de praktische uitvoering van de tolvlucht-tests).
Flughandbuch Doppelsitziges Segelflugzeug SZD-50-3 Puchacz, Ausgabe II, September 1980 (voor het hoofdstuk over tolvlucht op dit type).

Fly with Confidence. . .

Fly with

JEPPESSEN



PROCURA S.A.
N.V.

Rue Emile Carpentierstraat 26
1070 Bruxelles-Brussel
☎ (02) 521 23 50 - 521 23 84
Telex 22783
Telefax 521 92 24

DISTRIBUTOR
BOTTLANG ::JEPPESSEN

&

PILOT - SHOP

ZWEEFVLIEGVARYA

GLASER-DIRKS

Er gingen reeds geruchten over financiële problemen bij zweefvliegtuigbouwer Glaser-Dirks. In Aerokurier 6/96 werd dit bevestigd. Voor de onderneming geldt vanaf 19 april j.l. een "Liquidationsverfahren". Toch hoopt men DG overeind te houden, want de orderpositie is niet slecht en men zit volop in de productie van de DG-800. Grote tegenslagen ontstonden toen ROTAX stopte met de tweetaktmotoren voor de DG-800. DG zag toen iets in de nieuwe tweetakt Wankelmotor van Midwest A.E., maar die werd niet gebouwd. De laatste poging om over te schakelen naar de nog in ontwikkeling zijnde 50 pk SOLO motor bleek een te grote investering te worden. Zo stapelden de problemen zich op. Toch heeft Wilhelm Dirks hoop op overname van het bedrijf door enkele nieuwe (zweefvliegende) investeerders.

FAI WERELDKLASSE

De voorbereidingen voor de eerste "World Air Games", die gepland zijn in Turkije van 5 tot 21 september 1997, zijn reeds in volle gang. Aan "public relations" wordt veel gedaan en de Turkse organisatie is van plan om binnenkort een grote persconferentie in New-York te houden. Onlangs besloot de International Gliding Commission (IGC) dat tijdens deze W.A. Games de eerste wereldkampioenschappen "Wereldklasse Zweefvliegen" zullen worden gehouden. Toen de bekende Duitse topzweefvlieger Bruno Gantenbrink dit hoorde, bestelde hij terstond een PW-5, (het wereldklasse zweefvliegtuig) en verklaarde dat hij hiermee zou deelnemen aan deze eerste WK. De verkoop van de PW-5 begint op gang te komen. In 1995 werden er 26 verkocht en voor 1996 verwacht men een verkoop van 86 stuks.

DE IGC

Op de laatste vergadering in maart j.l. werden drie nieuwe Vice Presidents gekozen. Een van de drie is de bekende Belgische zweefvlieger Patrick Stouffs. President van de IGC blijft Peter Ryder (D), en Fred Weinholtz (D) tekende weer voor het secretariaat. De volgende IGC-Europa vergadering is in oktober 1996 in Marly-le-Roi (F) en de "Full-Meeting" in maart 1997 in Brussel.

MEDISCHE KEURING

Een merkwaardig besluit van het Ministerie van Verkeerswezen stond -lang geleden- in het Belgisch Staatsblad van 8 maart 1985. Artikel 1: "Voor de verkrijging, de hernieuwing of het behoud van een vergunning van lid van het stuurpersoneel van een luchtvaartuig, dat GEEN ZWEEFVLIEGTUIG of vrije ballon is, moet vol-



daan zijn aan de in de bijlage bij dit besluit bepaalde voorwaarden inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid..." Als deze bepaling nog geldig is (?) zou dit dan betekenen dat er geen medische keuring nodig zou zijn voor Belgische zweefvliegers en ballonvaarders?

AANTAL ZWEEFVLIEGTUIGEN

Aviasport 2/96 meldt dat de Belgische luchtvaartvloot per 31 december 1995 bestond uit

2 662 toestellen. Hieronder zijn 552 zweefvliegtuigen en 38 motorzweefvers. De vergelijkbare cijfers in Nederland: totaal 2 085 toestellen, waarvan 584 zweefvliegtuigen en 72 motorzweefvers. Groot-Brittannië telt totaal 2 358 zweefvliegtuigen en Duitsland spant de kroon met 7 805 stuks.

SUPER DIMONA

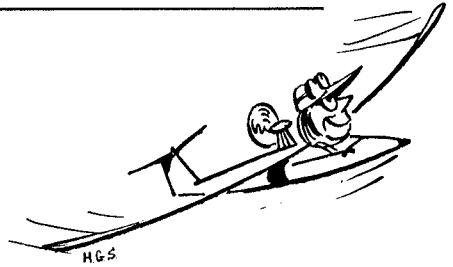
Fabrikant HOAC-Austria, van de bekende motorzweefvers "Dimona" en "Super Dimona" en de VLA (Very-Light-Aeroplane) "Katana" is sinds 1 maart j.l. verbonden met een Canadese onderneming en heet voortaan DIAMOND Aircraft Industries GmbH. De Super Dimona heeft inmiddels van het Duitse LBA vergunning gekregen voor het slepen van zweefvliegtuigen.

GENESIS

Het bijna-staartloze Amerikaanse zweefvliegtuig "Genesis" waarover in het vorige Ligablad informatie werd gegeven, gaat binnenkort in productie als "kit" en als klaar product. De ontwerpers, verenigd in de "Group Genesis", besloten echter om dit niet in Amerika uit te bevesten maar in Litauen bij Sportine Aviacija, de fabriek die ook de LAK zweefvliegtuigen bouwt. Tot nu toe vloog het prototype van de Genesis 1 met een "experimental licence", maar de Litauwse fabriek zou zich nu ook met de certificatie en luchtwaardigheidspapieren gaan bezig houden. Misschien ziet men een goede markt in Europa voor deze opvallende Standaardklasser?

MOTORZWEEFERS

In Nederland behoeft men geen aantekening in het zweefvliegbewijs meer te hebben voor het besturen van bepaalde typen motorzweefvers. De indeling is nog steeds: 1. Motorzweefvers met



vaste motor, 2. Motorzweefvliegtuigen met in/uitklapbare motor al of niet zelfstartend. De uitzondering geldt voor de onder 2. genoemde typen. Om op deze typen te vliegen zonder motorzweef aantekening is dus alleen ervaring nodig en een aantal solovluchten onder toezicht van een bevoegd zweefvlieg instructeur. Over de TMG's (Touring Motor-Gliders) wordt spoedig een regeling verwacht. Het nieuwe EG systeem voor brevettingen begint steeds meer zichtbaar te worden aan de Brusselse horizon.

INTERNET

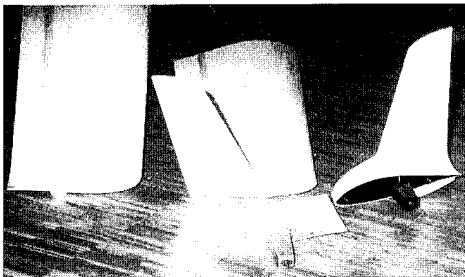
Een zweefvlieger, die op Internet surfte naar USA-zweefvlieg informatie, las een bericht over een jonge vlieger die op zijn 14de verjaardag solo ging bij een vliegschool op Warner Springs Airport CA. De jonge zweefvliegsolist ging niet alleen solo op de Schweizer 2-33, hij presteerde het om die dag een record te vestigen, door op alle aanwezige 18 toestellen van de vliegschool te vliegen, van Schweizer 2-33 tot Pegase 101A. Hij maakte 22 solo starts en vloog 4^{1/4} uur op de dag dat hij 14 jaar werd! Dit bericht stond eveneens in het USA-blad "Soaring". Daaruit bleek dat zijn ouders op dit vliegveld genoemde vliegschool runnen en dat de jeugdige zweefvlieger reeds veel van zijn jonge jaren op dit veld en in vliegtuigen heeft doorgebracht. Als 14-jarige mocht hij dan eindelijk eens zelfstandig zweefvliegen. En hoe!

Ary Ceelen

ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

STANDAARD LIBELLE MET WINGLETS

De bekende Zuidduitse zweefvliegpublicist Peter Selinger stuurde een interessant bericht over nieuwe opsteek-vleugeltippen voor de St. Libelle. Ze worden als "kit" geleverd voor 2 500 DEM door Glasfaser Service in Grabenstetten, zuidelijk van het vliegveld Hahnweide.



*Winglets voor Standaard Libelle.
Foto P.F. Selinger, Stuttgart*

Na twee jaar passen, meten en beproeven, verleende het Duitse LuftfahrtBundesAmt de toestemming tot gebruik. Van de oude en bekende St. Libelle van Eugen Hänle werden tussen 1969 en 1974 door de firma Glasflügel precies 600 stuks afgeleverd. Hiervan zijn er momenteel in de gehele wereld nog zo'n 500 over.

Waarom winglets? Niet om de vlieger het gevoel te geven dat hij met winglets tot de vooruitstrevende klasse zweefvliegers behoort, maar omdat het gebruik van deze tippen een werkelijke vliegverbetering geeft, in het bijzonder bij lage snelheden tijdens de start en landing. Speciaal bij de lierstart kan de vlieger deze nieuwe vlieggedragingen waarnemen. Ook zou tijdens het cirkelen, als soms tegen de overtreksnelheid wordt gevlogen, de vlieger het gevoel hebben dat hij met deze winglets een geheel ander toestel onder controle heeft dan

zijn oude Libelle. De reden voor dit gevoel is de betere stabiliteit rond de verticale en horizontale assen waarvoor deze winglets zorgen.

De nieuwe winglet is gemaakt van kunststof dat versterkt is met koolstofvezel en weegt net zoveel als de oude originele tip met het kleine, ingebouwde wiel. De ribversterking waarop de winglet wordt gemonteerd weegt slechts 200 gram. Dit geringe gewicht heeft echter vrijwel geen invloed op de vleugelmassa. Maar wat bij hoge snelheden? Ook op dat punt kan men tevreden zijn, want bij vergelijksvluchten is gebleken dat de winglets geen verlies in prestatie geven bij snelheden tot zo'n 160 km/h. Ook is er geen gevaar voor flutter geconstateerd. De nieuwe winglets betekenen een waardevolle toevoeging voor de oude, beproefde St. Libelle.

Ary Ceelen

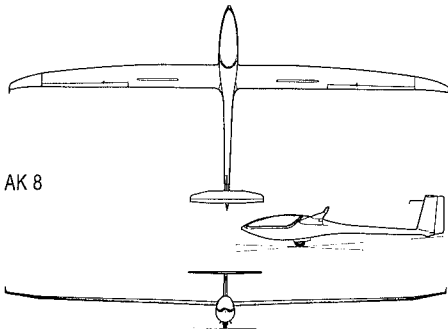
AEROTECHNIK

Het lijkt wel op een aprilgrap: een VS-klant bestelde bij Aerotechnik in Kunovice, Tsjechoë, een driezits-zweefvliegtuig. Het zou hier gaan om een modificatie van de side-by-side motorzwever Vivat, zelf afgeleid van de Blanik, door de motor te vervangen door een derde zitplaats. Deze zou dan de plaats van de vlieger worden, de twee Vivat-zitplaatsen zouden als passagiersplaatsen zonder stuurorganen dienen. Of een dergelijk concept van luchtdoopzweefvliegtuig ook reële kansen maakt op de markt moet nog onderzocht worden.

AKAFLIEG KARLSRUHE

De studenten van deze vereniging bouwen aan een nieuwe standaardklasser, de AK 8. De romp, afgewerkt in februari 1995, is overgeno-

men van de DG 600, maar werd volledig gebouwd uit koolstof-kevlar. Het meest vooruit-



strevende aan het concept betreft de mallen voor de vleugels: zij bestaan uit aluminium en werden volledig uitgefreesd door digitale 5-as-gestuurde freesmachines. Dit procédé levert belangrijke besparingen op inzake werktijd en materiaalkosten.

Het stabilo bezit een nieuw profiel van de Universiteit Delft, DU 68-137/25, de vleugels gebruiken een eigen profiel DK 95103. De slankheid zou groter zijn dan 23, voor een oppervlakte van 9,75 m². Voorziene leeggewicht 255 kg, glijgetal > 43. De eerste vlucht is gepland begin 1997.

PZL-BIELSKO

Een van de ontwerpers, Bogumil Beres, meldt dat een nieuwe versie van de SZD-56 "Diana" op komst is. De grootste veranderingen betreffen de cockpit: vooraan scharnierende en vooruitschuivende kap, in vlucht verstelbaar voetenstuur, nieuwe kabelloze overbrenging naar het richtingsroer, ruime verstelmogelijkheden van de rugleuning en hoofdsteun, efficiënte ventilating. Verder flap-rolroercombinatie over de ganse spanwijdte, afneembare vleugeltips als voorbereiding op toekomstige winglets, en een nieuw ballast-vulsysteem.

PZL-SWIDNIK

In overeenstemming met de IGC werd de prijs af fabriek van de Wereldklasse zwever PW-5 iets verhoogd tot 22 000 Zwitserse frank, inclusief basisinstrumenten maar zonder radio. Er wordt onderhandeld over een licentie-bouw in China en over productie van kits door Lancair in de VS.

SCHEMPP-HIRTH

De Ventus 2a en 2b, evenals de zelfstartende Discus bM, kregen begin 96 hun type certificate. De nieuwe generatie renklassers schijnen de 15-m-klasse een nieuwe adem in te blazen, zoals de verkoopcijfers uitwijzen. Een dertigtal Ventussen 2a/b zijn reeds verkocht, alsook 25 exemplaren van de 18-m-versie Ventus c, die in de versies zweefvliegtuig / zelfstartende motorzwever / zweefvliegtuig met thuisbrenger nog een tijdje op de goedkeuring moet wachten.

SCHLEICHER

Na succesrijke fluttertests gaat de ASW 27 renklasser in serie-productie, met enkele kleine wijzigingen aan de winglets. De certificatie wordt pas volgend jaar verwacht. Voor de eerste maal wordt ze tegelijkertijd in Duitsland bij de LBA en in de VS bij de FAA aangevraagd.

STEMME

De zeldzame super-motorzwever S 10 werd dit jaar in enkele details verbeterd. Het opvallendste zijn de winglets, die voor zo'n 23 m-vleugel vrij klein uitvallen. Dit zou ervoor zorgen dat de S 10, die ook als motorvliegtuig wordt ingezet, bij hoge snelheid niet teveel aan prestatie zou inboeten. Wel brengen de winglets een verbeterde werkzaamheid van de rolroeren. Om de vlieg-

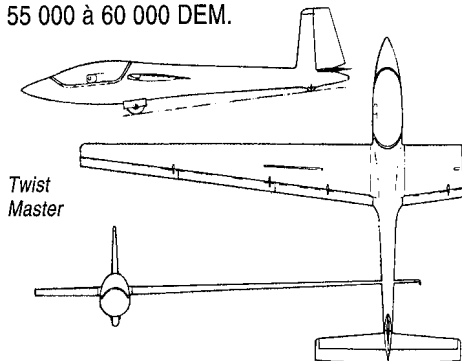
eigenschappen bij het thermieken te verbeteren, werd de instelhoek van het stabilo gewijzigd.

Naast de S 10 biedt Stemme nu ook de S 15 aan: een verkennings/onderzoeksvliegtuig met 20 m spanwijdte, uitgerust met een pod onder elke vleugel om de nodige instrumenten, meet-apparatuur, camera's e.d. onder te brengen. De hoogst toegelaten massa stijgt van 850 naar 1050 kg. De voorziene motor voor onderzoek op grote hoogte zou de Rotax 914 met turbo (115 pk) zijn.

TWIST MASTER COMPANY

Deze firma bestaat eigenlijk nog niet! Maar Jerzy Cisowski, mede-ontwerper van het acro-zweefvliegtuig Swift, lanceert onder de naam Twist Master een tweeling van deze zwever. Slechts minieme details onderscheiden dit model van zijn voorganger. Zo zijn de stuur-

vlakken aan de vluchtboord in drie verdeeld: binnen zuivere welvingsklep, midden flapperon, buiten zuiver rolroer. De staartvlakken bezitten een licht gewijzigd profiel, en de spanwijdte is iets kleiner: 12,60 m. Dank zij de ervaringen met zijn voorganger zou er voor de Twist Master geen prototype nodig zijn, hetgeen de nodige investeringen tot een minimum herleidt; vandaar de vrij gunstige prijs die voorzien is: 55 000 à 60 000 DEM.



HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Af en toe volstaat het even in een boekhandel binnen te stappen om een zweefvliegboek te ontdekken. Zo vonden we toevallig bij "Le Furet du Nord" te Rijssel (of Lille, Frankrijk - de grootste boekhandel van Europa, volgens de reclame) een klein werkje van Maurice FLORIOT, Le premier Tour de France en Planeur, in 1994 uitgegeven bij Cépaduès Editions te Toulouse (111 rue Nicolas Vauquelin, F-31100 Toulouse, Frankrijk, tel. 00 33 61 40 57 36, fax 00 33 61 41 79 89). Het telt 120 pagina's, bevat een achttal zwart-wit foto's en kost 120 FRF.

Na een korte herinnering aan het ontstaan van zijn passie voor het zweefvliegen en een theo-

retische inleiding voor de niet-zweefvlieger vertelt Floriot hoe hij tussen 13 mei en 24 juli 1977 een Ronde van Frankrijk uitvoerde met zijn Topaze (de Franse versie van de Scheibe Zugvogel), zonder ophaalploeg. Zijn kampeermateriaal had hij in de romp kunnen schikken. Start en aankomst te Lyon, met als grote etappes Besançon, Mulhouse, Nancy, Thionville, Reims, Valenciennes, Rijssel, Le Mans, Niort, Montendre, Bordeaux, Toulouse, La Montagne Noire, Pézenas, Vinon en Romans.

Voorwaar een mooi parcours voor een toen 66-jarige. En slechts twee echte "vaches"! Het geheim? Neem je tijd! Wacht het goede weer af, maak desnoods kleine etappes, leg contacten

met de mensen van de clubs waar je landt. Zo kan je zonder problemen op je eentje lange afstanden overbruggen. Lig je in een veld, bel dan de dichtstbijgelegen club op. Daar vind je wel iemand die je ophaalt met een min of meer passende aanhanger. Is het een weekdag? Wacht eenvoudig tot het weekend! Een heel bijzondere filosofie van het zweefvliegen.

In een heel ander register bestelden wij onlangs bij Siebert Luftfahrtbedarf (Rektoratsweg 40, D-48159 Münster, tel. 00 49 251 214437 of 218033, fax 00 49 251 217044) een exemplaar van het Fragenkatalog PPL C uitgegeven door het Bundesministerium für Verkehr. Een kanjer van een ringmap (522 blz. octavo), die alle (multiple choice) vragen bevat die kunnen gesteld worden op het examen voor het behalen van het PPL C, de Duitse zweefvliegvergunning. De onderdelen zijn: luchtrecht, navigatie, weerkunde, techniek, handeling in bijzondere gevallen, radio.

Een voorbeeld van Duitse grondigheid en professionalisme. Uiterst verzorgde presentatie, regelmatige aanvullingen en wijzigingen, prachtige tekeningen en schema's, foto's, uittreksels

van luchtvaartkaarten en aanvluchtkaarten, noem maar op. Alles zit er in, ook de juiste antwoorden op afzonderlijke bladen na elk hoofdstuk. Bij gebrek aan iets dergelijks bij ons is dit een bijna onuitputtelijke inspiratiebron voor de instructeur die zinvolle en goed doordachte examenvragen wil opstellen. Voor de doorsnee zweefvlieger lijkt me deze catalogus minder geschikt, daar er uiteraard geen enkele uitleg gegeven wordt.

Giorgio ZANROSSO publiceert bij EGIDA een vierdelig werk met tweetalige tekst (Italiaans/Engels) over de geschiedenis en de evolutie van de zweefvliegtuigen. De aankoop kan bij voorintekening gebeuren aan verminderde prijzen (35 000 lire voor vol.I, 48 000 lire voor vol.II). De voorziene verschijningsdata voor de vier delen van Storia ed Evoluzione dell'Aliante zijn respectievelijk juni 96, december 96, juni 97 en december 97. Voor inlichtingen:

Spett.le
Egida
Libreria Editrice
Via Meldolesi, 9
I-36100 Vicenza, Italië

VLIEGEN TE SAINT-HUBERT

Na alle verhaaltjes over Saint-Hubert te hebben aangehoord, het Mekka van het Belgische zweefvliegen, de plaats met thermiek bij uitstek (in België) -er is zelfs thermiek als de zon niet schijnt-, besloot ik zelf de proef op de som te maken en mezelf op een stage in Saint-Hubert te trakteren (= ouders die betaalden). In februari schreef ik mij in voor een stage van 2 weken

eind augustus. Voor één keer keek ik vol verlangen uit naar het einde van de grote vakantie.

Meestal komt men op zondagavond reeds toe in Saint-Hubert. Op het secretariaat wordt het resterende inschrijvingsgeld betaald. O ja, je krijgt er ook nog de boodschap mee dat je

's maandags om 9 uur op de briefing moet zijn in het leslokaal onder de slaapzalen. Nadat rond 20:00 uur zowat iedereen is toegekomen en geïnstalleerd, bereikt ons plots het bericht dat de briefing binnen een kwartier zal plaatsvinden en niet op maandagmorgen zoals eerst gepland. Dit wordt later bevestigd door iemand in flightsuit, die zich met veel lawaai voordoet als de dienstdoende instructeur.

In de briefingroom aangekomen blijkt dat alleen de beginners zich daar bevinden. De ddi steekt dadelijk van wal en vertelt ons dat wij uitverko- ren zijn voor een experiment in samenwerking met de Belgische luchtmacht. Wij zullen met onze lestoestellen opgesleept worden door een C-130.

Hierop wordt ons gedurende een half uur een reeks procedures uitgelegd om dit experiment tot een goed einde te brengen. Na dit half uur worden we tot onze grote verbazing nog mon- deling ondervraagd ook, wat niemand van ons tot een goed einde brengt. De nu kwade ddi schreeuwt ons toe dat we dan maar morgen om negen uur terug in het briefinglokaal aanwezig moeten zijn waar de grote baas, de heer Brocart, zich dan samen met ons over onze toe- komstige zweefvliegcarrière zal beraden. Kortom we waren beginners die dachten de wijsheid in pacht te hebben, en om niet alles van het begin af te verpesten mochten we zeker niet vergeten de heer Brocart morgenvroeg een gelukkige verjaardag te wensen. Dit was voor mij de eerste kennismaking met het CNVV.

Men kan dus kiezen uit een stage van twee of drie weken. Die derde week is echter geen luxe en het "ietsje meer geld" zeker waard. Tijdens de stage heeft men recht op min. 20 en max. 30 vluchten. Wanneer bij het einde van de stage blijkt dat men het minimum aantal vluch- ten niet heeft bereikt, krijgt men het resterende

aantal vluchten tot 20 uitbetaald onder de vorm van vliegtickets die men tot het einde van dat jaar kan komen opvliegen in het CNVV. Heeft men meer dan 20 vluchten op het einde van de stage (bijv. 24), dan krijgt men geen tickets extra, gaat men over de 30 vluchten dan die- nen deze bijbetaald te worden.

Het is ook aangeraden zich in te schrijven als gevorderde (=réentrainement) en niet als be- ginningeling (=débutant), omdat als beginneling het aantal solovluchten zich beperkt tot 2. De rest vliegt men enkel in dubbelbesturing. De stage voor gevorderden is aan te raden voor mensen met een oefenvergunning (gele ver- gunning), en dus ook voor mensen die nog niet solo zijn. Mensen met een zweefvliegvergun- ning (blauw papiertje) kunnen terecht in een vervolmakingsstage (perfectionnement) en mits in het bezit van het volledige D brevet in een "hogere vervolmakingsstage" (perfor- mance).

Het spreekt voor zich dat iedereen bij het begin van de stage een check moet doen met de aan zijn groep van 5 à 6 mensen toegewezen in- structeur. De groep waarin men vliegt, wordt de eerste maandag medegedeeld op de briefing, onder de slaapzalen, en hangt dus af van de gekozen stage. Er wordt gevlogen van maan- dag t.e.m. zaterdag, zondag is dus een vrije dag. Het vliegen begint normaal om 09:00 uur of eventueel later (afhankelijk van het weer) en eindigt om 20:00 uur, er wordt dus niet gevlo- gen tot sunset. Wanneer niet gevlogen kan wor- den gedurende de dag, wordt er aan de begin- ners theorie gegeven, en de rest probeert zich nuttig bezig te houden.

Over de thermische ligging van het CNVV mag zeker niet geklaagd worden, hoewel ook hier "bel-loze" dagen bij "goed weer" bestaan. Bij goed weer echter is +2 à +2,5 in EBSH om

DAEDALUS

nv-sa

insurances & aviation consultant



**Uw veiligheid verzekeren
is mijn beroep**

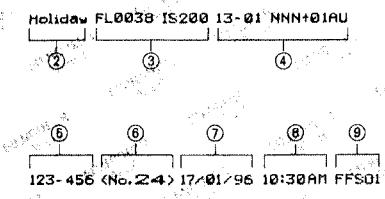
Iwein VAN CAELENBERG, Uw contactpersoon in verzekeringen.

DAEDALUS nv-sa
HYACINTENSTRAAT 42
B-9300 AALST

PHONE 32 + (53) 77.85.00 KB
FAX 32 + (53) 77.52.90 HRD
BTW

439-0168901-20
60.916
BE 447.569.084

film. En men kan die gegevens ook op de achterzijde van de foto laten afdrucken, samen met titels, commentaar, enz.



Keerzijde van de foto:

- 2. titel
- 3. informatie opname
- 4. informatie vergroting
- 5. identificatie film
- 6. rangnummer foto
- 7. datum
- 8. tijd
- 9. identificatie fotolab

Niet alle fototoestellen zullen alle mogelijkheden bieden, maar op de allergeedkoopste na, die helemaal niets op de magneetlaag registreren en dus naast de kwalitatieve voordelen van het systeem grijpen, zullen zij minstens de datum/tijd opnemen, voor zweefvliegwedstrijden zo belangrijk.

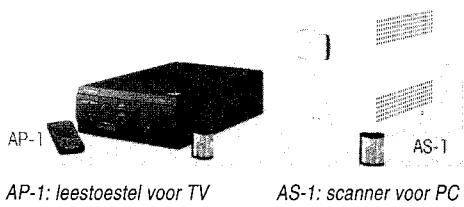
Het volstaat nu de cassette in het toestel te stoppen (er is geen uitstekend filmstrookje meer), de rest gebeurt automatisch. Eerst wordt de volledige film uit de cassette getrokken; dit betekent dat vervolgens elke gemaakte foto onmiddellijk terug in de cassette verdwijnt, zodat er geen risico meer is op verlies van beelden door voortijdige opening van het toestel (dit systeem bestond reeds op de klassieke compacts van Fuji).

Met bepaalde toestellen kan men een gedeeltelijk belichte film terugspoelen, uitnemen, en wanneer men hem opnieuw inlegt wordt hij precies op de juiste plaats teruggebracht om de film af te werken. Handig wanneer je je zweefvliegbeelden niet op dezelfde film wil plaatsen als je andere vakantieherinneringen. De cassette biedt 4 venstertjes aan, waarmee duidelij

lijk wordt of de film nieuw, gedeeltelijk of volledig belicht, of ontwikkeld is.

Dit nieuwe formaat biedt ook voor de evaluatie door de sportcommissaris een aantal nieuwe mogelijkheden, waarbij het IGC er wellicht goed zou aan doen zo snel mogelijk nieuwe procedures op te stellen. Het is namelijk zo dat je het negatief nooit fysisch te zien krijgt! Het blijft netjes in de cassette opgeborgen, om vingerafdrukken, stof en krassen te vermijden. Bij de ontwikkeling krijg je er wel een contactafdrukplaat bij, die op één vel fotopapier alle kiekjes op negatiefformaat weergeeft. Men zou dus kunnen vermijden om het negatief op te sturen, zodat het gevaar op verlies verdwijnt, terwijl de sportcommissie toch een tastbaar bewijs krijgt van het bestaan van een ongeknipte film! Omwille van de onvoldoende beeldscherpte van zo'n contactafdruk zou men dan wel steeds vergrotingen moeten bijsluiten van de beste keerpuntfoto's.

Maar er zijn ook andere mogelijkheden: het systeem is bedacht om via een speciaal leestoestel de foto's op een televisiescherm te kunnen bekijken: men stopt de ontwikkelde film in het apparaat en men kan de foto's op het scherm bekijken en zelfs inzoomen! Een aangepaste negatiefscanner maakt het mogelijk de foto's op de PC te verwerken (er staat zelfs een gemengde APS/24x36 scanner op het programma) en met een kleurenprinter af te drukken.



AP-1: leestoestel voor TV

AS-1: scanner voor PC

De enige beperking lijkt voorlopig de ontwikkeltijd bij wedstrijden, aangezien de film naar een aangepast labo moet. Wellicht komen er echter weldra minilabs op de markt, waarmee de "fotograaf om de hoek" of het dichtstbijgelegen grootwarenhuis de negatieven in een mum van tijd kunnen ontwikkelen.

Indien we nog lang willen genieten van de mo-

gelijkheid om naast de GPS ook het fototoestel te gebruiken voor de evaluatie van onze proeven, hebben we er alle belang bij dat dit nieuwe formaat bij de modale gebruiker aanslaat. Want de volgende stap wordt ongetwijfeld de digitale fotografie, waarbij de mogelijkheden tot manipulatie van gegevens elke zinvolle controle onmogelijk dreigen te maken.

ZWEEFVLIEGKAMPEN

ZWEEFVLIEG-INITIATIEKAMPEN KFC

Traditiegetrouw richt de Kortrijk Flying Club in 1996 twee zweefvliegkampen voor beginners in op het vliegveld Wevelgem: kamp 1 van 5 tot 16 augustus, kamp 2 van 19 tot 30 augustus. De minimumleeftijd is 15 jaar. Per kamp worden er slechts 10 deelnemers toegelaten, teneinde een intensieve en kwaliteitsvolle opleiding te garanderen.

Prijs per vlieggkamp:

29 500 BEF voor internaat;

27 500 BEF voor externaat.

Deze prijs omvat:

- 20 lesvluchten;
- in internaat: ontbijt, middagmaal, vieruurtje, avondmaal en slaapgelegenheid op het vliegveld;
- in externaat: middagmaal, vieruurtje;
- persoonlijke verzekering voor de duur van het kamp;
- een boek "Theorie van het zweefvliegen";
- een persoonlijk vlieglogboek.

Voor inlichtingen en inschrijving:

Frans Couckuyt

Doornikserijksweg 107

8510 Bellegem

Tel. (056)22 44 17

INTERNATIONAAL JEUGD-ZWEEFVLIEGKAMP MARPINGEN

Voor de eerste maal organiseert de Aero Club Saar e.V. op het zweefvliegcentrum Marpingen een Internationaal Zweefvlieggkamp voor de Jeugd van 18 tot 31 augustus 1996. Er zijn 10 vliegdagen voorzien, van maandag tot vrijdag. Maximum 30 deelnemers voor 4 tweezitters en 4 éénzitters. Er is camping mogelijk op het vliegveld, er zijn ook enkele gastkamers en caravans te huur.

Basisprijs: 300 DEM (tot 26 jaar) of 450 DEM (> 26 jaar). Een lierstart kost 8,50 DEM. Een start korter dan 10 minuten kost 5 DEM, elke bijkomende minuut 0,40 DEM.

Voor inlichtingen:

Aero Club Saar e.V.

Am Segelflugplatz 1

D-66646 Marpingen

Tel. 00 49 6853 4774

Fax 00 49 6853 4390

WEDSTRIJDNIEUWS

NATIONALE KAMPIOENSCHAPPEN 1996

De dertig deelnemers aan de Nationale Kampioenschappen 1996 voor Standaard- en Renklassen, die doorgingen van 11 tot en met 19 mei op het vliegveld van Verviers-Theux, konden jammer genoeg geen enkele geldige proef afleggen. Dit betekent: geen Nationale Kampioenen, maar tevens geen geldige selectieproef voor de komende WK (1997 te Saint-Auban). De BZF zal zich eerstdaags over het probleem van de selectie van de Belgische vertegenwoordigers moeten buigen. Hier een kort bericht van Gill Van den Broeck:

Hierbij "magere" informatie over de BK en de Trofee Laboru te Verviers. Het waren dan ook helaas "magere" dagen. Toch een keer opgesleept, op 16 mei, maar iedereen teruggekomen op het vertrekvliegveld.

Op 17 mei dan: eindelijk een waterkansje. De Vlamingen en enkele andere deelnemers waren zo ontstemd door het slechte weer (terwijl op radio en TV nog bevestigd werd dat het op vrijdag, zaterdag en zondag ook niets zou worden) dat ze reeds huiswaarts gereden waren. Heel erg was dat blijkbaar niet, want wie het verst vloog, was Baudouin Litt: 80 km, dus in geen geval voldoende voor een geldige proef, althans voor de Belgische kampioenschappen.

Ik moet eerlijk zeggen dat de organisatoren beter verdiend hadden, want er waren veel inspanningen geleverd, de briefing-zaal was ex-atelier, met rood vasttapijt, projecties e.d. Over de technische organisatie valt moeilijk een oordeel te vellen... Ze hadden geen kans iets te tonen. De PC bleek OK voor de berekeningen, althans voor die éne berekening op die éne dag.

Ter info een gemengde klassering van de enige (ongeldige) proef:

1. Litt Baudouin	Discus b	80,0 km	36,37 ptn.
2. Natowitz Larry	LS 6 a	66,4 km	29,11 ptn.
3. Litt Emmanuel	Ventus b	47,6 km	20,86 ptn.
3. Cassart Paul-Emile	LS 6	47,6 km	20,86 ptn.
5. Stouffs Patrick	Ventus 2	47,6 km	20,50 ptn.
6. Bourgard Paul	Ventus	25,0 km	10,96 ptn.

Geen van de andere deelnemers ging overland.

Gill Van den Broeck

IZW 96

Deze zevende uitgave van de Internationale Zweefvliegwedstrijd georganiseerd door de Kortrijk Flying Club op het vliegveld van Wevelgem heeft eveneens zwaar geleden onder de slechte weersomstandigheden. Slechts één vliegdag op de vier! Voor de 30 ingeschreven ploegen een flinke tegenvaller.

Op de openingsdag, donderdag 16 mei, leek het er nog eventjes op dat men een korte proef kon lanceren, maar de verhoopte opklaringen bleven uit, en uiteindelijk moest men onder een lichte regen de toestellen weer demonteren. Zowel op vrijdag 17 als op zaterdag 18 mei was het zelfs zinloos aan een proef te denken. Het gure weer dreef dan ook heel wat kamperende deelnemers terug huiswaarts.

Ook op zondag 20 mei zag het er 's ochtends weinig belovend uit. Toch voorspelde de weerman Marc De Keyser (van de Meteowing van de Luchtmacht) dat er rond 14 uur opklaringen zouden ontstaan met vliegbare condities. De wedstrijdleiding besloot tot een kleine gemeenschappelijke proef voor de 14 moedige doorzetters van de tweezitter-, standaard en open/ren-klassen: heen-en-terug naar Saint-Ghislain vliegveld, 118 km.

Met veel scepticisme werden de zweefvliegtuigen in piste gebracht onder een dreigende hemel en bij een krachtige wind. En het mirakel gebeurde: rond 13.30 uur trok de hemel vrij snel open. Een snuffelvlucht bevestigde weldra dat de beloofde thermiek er eveneens was, en in ijtempo werden de deelnemers door vier sleeptoeisten de lucht in gejaagd.

Toch liep de vlucht niet voor iedereen van een leien dakje: één (houten) toestel kwam weldra weer op EBKT landen omwille van de sterke wind, zes zwevers moesten buitenlanden, slechts zeven konden de proef ronden. Geen van de overblijvende tweekitters kon meer dan 100 km afleggen, zodat het voor deze klasse geen geldige proef werd. Winnaars werden Frank Van Eenaeme in de standaard- en Dirk Roggeman in de open/renklasse.

Resultaten Standaardklasse

1. Van Eenaeme Frank	E.Z.A.C.	Jantar Std.3	337,2 ptn.
2. De Coninck Eddy	K.A.C.	LS1f	315,2 ptn.
3. De Cock Peter	Z.A.C.	ASW 19	310,3 ptn.
4. De Winter Danny	V.Z.P.	Std. Cirrus	181,7 ptn.
5. Vanrobays Jan	Z.A.C.	Cirrus 75	078,6 ptn.
6. Vandenberghé Jan	Z.A.C.	Discus B	036,5 ptn.

Resultaten Open/renklasse

1. Roggeman Dirk	K.F.C.	ASW 20	422,4 ptn.
2. Van Gastel P.A.	W.B.A.C.	DG-500/22	405,9 ptn.
3. Beyls Nico	Z.A.C.	Cirrus 18m	372,6 ptn.
4. Bruneel Francis	Z.A.C.	Nimbus 3T	361,9 ptn.
5. Van Eeckhout Tony	Z.A.C.	Phöbus C	038,4 ptn.

8^{ste} BENELUXWEDSTRIJD 12^{de} INTERNATIONALE 8-DAAGSE VAN DE KEIHEUVEL

Van 3 t/m 10 augustus 1996 zullen op Keiheuvel de achtste Benelux wedstrijden plaatsvinden in combinatie met de "12de Internationale Wedstrijd". Er wordt gevlogen in Ren- en Standaardklasse van handicap 0,96 t/m 1,18.

De inschrijvingskosten bedragen 5 000 BEF, prijs per start 700 BEF, camping 400 BEF per ploot per dag, all-in. Er zullen maximaal 50 toestellen toegelaten worden.

Uiterste datum voor inschrijving: 30 juli 1996.

Verdere inlichtingen bij Rudy Jennen, 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan, 2490 Balen, tel. (014) 81 25 21 of (014) 81 25 67, fax (014) 81 25 22.

Ter herinnering:

EUROGLIDE '96



De Eindhovense Aëro Club organiseert weer een race van ruim 2 000 kilometer door West-Europa met als keerpunten Angoulême (Frankrijk) en de Wasserkuppe (Duitsland). Welschap-Eindhoven Airport (NL) is start- en eindpunt voor de maximum 30 ploegen.

Euroglide '96 start op donderdag 18 juli 1996. De deelnemers dienen uiterlijk op zondag 28 juli 1996 op Eindhoven Airport te finishen. Meer details verschijnen in het vorige Ligablad. Er zijn nog enkele inschrijvingen mogelijk.

Voor verdere informatie:
Secretariaat Euroglide '96
De heer Joeri Bierings
Rietbeek 28
NL-5501 CB Veldhoven
Tel. 00 31 4025 44821
Fax 00 31 4025 34116

CONTACTPERSONEN VOOR ANDERE WEDSTRIJDEN

Victor Boin: Patrick Albert, A. Rodenbachlaan 42, 3600 Genk, tel. (089)30 60 94
Ka-8 wedstrijd: idem

De data zijn vermeld in de evenementenkalender.

EVENEMENTENKALENDER 1996

WEDSTRIJDEN BELGIË

- 03/08-10/08 Benelux Wedstrijd Keiheuvel (ACK)
17/08 Victor Boin wedstrijd voor Club- en Tweezitterklassen te Zwartberg (LV)
17/08-18/08 Ka-8-wedstrijd te Zwartberg (LV)

WEDSTRIJDEN BUITENLAND

- 23/06-07/07 Lavender Glide, oefenwedstrijd voor de WK'97 te Saint-Auban (Frankrijk)
24/06-07/07 Europees Kampioenschap Clubklasse te Slovenj Gradec (Slovenië)
18/07-28/07 Euroglide '96, 2 000 km race vanuit Welschap, Eindhoven (Nederland)

EVENEMENTEN BUITENLAND

- 29/07-04/08 International Vintage Glider Club Rendez-vous te Rana u Loun (Tsjechië)
06/08-15/08 24th VGC International Rally for Vintage Gliders te Farkashegy (Hongarije)
08/08-15/08 Spatz versus Fauconnet te Chauvigny (Frankrijk)
17/08-25/08 5de Balade des Planeurs Anciens te Issoudun (Frankrijk)
30/08-01/09 2de Internationale Glasflügel-Treffen te Musbach (Duitsland)

CAS 
Cor Air- Service

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

LX-400

LX-4000 (E)

LX-5000 (E)

LX-20 LOGGER

LX-50 GPS

Wij staan borg

voor:

✓ Ondersteuning

✓ Updating

✓ Garantie

Aantrekkelijke prijzen !

SPORTCOMMISSIE

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 20.03.1996

De voorzitter, J. Servais, verwelkomt Manu Litt, vertegenwoordiger van het C.N.V.V. en opvolger van J. Brocart, die voortaan ten persoonlijke titel zal zetelen.

Na een laatste rechtzetting aangaande de Concours des Ardennes 1995 wordt het verslag van de vorige vergadering goedgekeurd.

Talrijke dossiers van het seizoen 1995 werden nog ter homologatie aangeboden. De dossiers zijn ditmaal correct vervolledigd. Liesbeth Breughelmans wordt heel bijzonder gefeliciteerd met haar nieuw Belgisch record. Er werden ook dossiers overgemaakt uit Zuid-Afrika, waar Paul Bourgard op éénzitter, en Luc De Preter en Luc Van Camp op tweezitter telkens drie Belgische records hebben gebroken.

De Commissie ontving de reglementen van de volgende wedstrijden:

- Belgische Kampioenschappen 1996, 11-19/5, Verviers;
- IZW 1996, 16-19/5, Kortrijk;
- Kiewit Cup 1996, 25-27/5, Kiewit-Hasselt;
- Handicap der Kempen, 22-23/6, Weelde.

De voorstelling van de nieuwe Sportcodes gebeurde op het Ligasymposium voor de nederlandsstaligen en op een vergadering te Brussel voor de franstaligen. Volgende personen hebben hun ontslag aangeboden als Sportcommissaris: Pierre Annez de Taboada, Marie-Christine Burm, Erik Bussé, Louis de Dorlodot en Marc Somers. Op voorstel van P. Catry wordt aan volgende personen de bevoegdheid van Sportcommissaris ontnomen, daar zij niet reageerden op de uitnodiging: Patrick Alliët, Marijnus Baeke, Philippe Dallons, Yvon Delbrassine, Charles Desmet, Georges

Dethioux, Robert Halleux, Nicole Neuville, Roland Pietquin, Luc Smeets, Philippe Van den Doorn, Jacques Van den Reym, Michel Van Gyzeghem, Jozef Vereecke, Walter Vuylsteke. De Commissie zal echter elke gerechtvaardigde reactie van een van deze ex-sportcommissarissen in overweging nemen.

P. Stouffs, die onlangs de IGC-vergadering bijwoonde, meldt dat de volgende versie van de Sportcode in twee delen zal opgesplitst worden, één voor de vliegers, de andere voor de wedstrijd-organisatoren. De Commissie feliciteert P. Stouffs voor zijn verkiezing tot Vice-President van de IGC.

Op vraag van P. Catry stelt de Commissie voor een nieuwe Sportcommissarissen-vergadering te plannen na het vliegseizoen 1996 om de werking van de nieuwe Flight Recorders toe te lichten en de eventuele juridische implicaties van hun gebruik uit te leggen.

Tijdens de laatste vergadering van de KBAC-Beheerraad vroeg J. Servais of niet alle leden van de Sportcommissie ook Sportcommissarissen zouden moeten zijn. De Beheerraad stond positief t.o.v. dit voorstel, maar wenst niemand uit te sluiten: aan de leden die deze bevoegdheid niet bezitten, zal gevraagd worden die zo snel mogelijk te behalen. Er worden momenteel geen collectieve examens voor Sportcommissarissen voorzien; de vraag is niet voldoende groot. Het blijft steeds mogelijk een individueel examen aan te vragen bij de KBAC.

De LVZC heeft op vraag van de Luchtvaart-administratie een officieel reglement voorbereid over de lierstart. De tekst zal door de Beheerraad van de KBAC zo spoedig mogelijk worden onderzocht.

Zweefvlieger Freddy Heylen vraagt of een me-

disch onderzoek, afgenomen in het Geneeskundig Onderzoekscentrum voor Lucht- en Ruimtevaart van de Luchtmacht, in aanmerking komt voor de validering van de vergunning zweefvliegpiloot. Daar dit onderzoek echter niet leidt tot de aflevering van een attest van geschiktheid tot vliegen, is het antwoord negatief. Bij een toekomstige opname van een dergelijk attest in de onderzoeksresultaten kan de Commissie haar standpunt wijzigen.

HOMOLOGATIES

1. VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretisch examen

AERTS Lieve	MARIEN Arno
CHRISTIAENS André	MERTENS de W. Vincent
COLBRANT Eric	VAN DE PEER Frank
DE WILDE Guido	VAN DE PUT Rudy
JANSEN Stijn	VAN PUTTEN Frank
JASPERS Paul	VERBEEK Jef
LANKERS Marleen	WAGEMANS Frederik

b. Vergunning zweefvliegpiloot

HERMANS Paul	LIEBEN Kelly
KLIJNSMA Daniel	MICHIELS Geert

c. Bevoegdheid passagier

LECLERCQ Jean	VAN DEUN André
LOOS Walter	

d. Theoretisch examen hulp-instructeur

VAN DONINCK Dirk

e. Bevoegdheid hulp-instructeur

GYBELS Ervé

f. Bevoegdheid instructeur

DE WINTER Danny	REYNDERS Wim
HAEPERS Jos	VERSTAPPEN Bert
PAREDIS René	

2. FAI-PRESTATIES

A. Zilveren kenteken

a. Hoogte

BOLLEN Bart	MERTENS de W. Vincent
CLAESSENS Carl	NEVENS Gert
KIECKENS Johan	VALVEKENS Edouard
LEJEUNE Marie-Françoise	VERBIST Peter

MENTENS Peter

b. Afstand

BAEKEN Willy
CLAESSENS Carl
DE PAEPE Frank
DE PRET Yves
KNEVELS Luc

c. Duur

DEMUYNCK Jean-Pierre
DENOULET Gilbert
KNEVELS Luc
MERTENS de W. Vincent
TUYAERTS Harry

d. Behalen het zilveren kenteken

BAEKEN Willy	MENTENS Peter
BOLLEN Bart	NEVENS Gert
DE PAEPE Frank	VALVEKENS Edouard
DE PRET Yves	VAN DOMMELEN Karl
KNEVELS Luc	VERREYNT Gunter

B. Gouden kenteken

a. Hoogte

DE MEESTER Paul STOCKMANS Theo

b. Vrije afstand 300 km

BREUGHELMANS Liesbeth	DE KEERSMAECKER Bart
BRUNEEL Francis	GEENEN Walter
COOLS Piet	SZEKER Jozef
DE BRAUWER René	

c. Behaalt het gouden kenteken

STOCKMANS Theo

C. Diamanten kenteken

a. Hoogte

SEBREGHTS Lieve STOCKMANS Theo

b. Doelvlucht 300 km

BREUGHELMANS Liesbeth	DE BRAUWER René
BRUNEEL Francis	DE KEERSMAECKER Bart
COOLS Piet	SZEKER Jozef

c. Vrije afstand 500 km

GEENEN Walter VAN DEN BORNE Paul

d. Behaalt het diamanten kenteken

VAN DEN BORNE Paul

3. BELGISCHE RECORDS

a. D1 - éénzitters - dames - afstand op driehoek: 329 km, Liesbeth Breughelmans, 29.07.1995, Diest/Goch/Rurtsperre/Diest

- b. D1 - éénzitters - algemeen - snelheid over 300-km-driehoek: 135,18 km/h, Paul Bourgard, 15.01.1996, Mmabatho/Lagogen-rivierbrug/Delareyville/Mmabatho (Zuid-Afrika)
- c. D1 - éénzitters - algemeen - snelheid over 500-km-driehoek: 131,87 km/h, Paul Bourgard, 28.12.1995, Mmabatho/Orkley/Frybourg/Mmabatho (Zuid-Afrika)
- d. D1 - éénzitters - algemeen - snelheid over 500-km-heen-en-terug: 153,16 km/h, Paul Bourgard, 31.12.1995, Mmabatho/Herzogville/Mmabatho (Zuid-Afrika)
- e. D2 - tweezitters - algemeen - heen-en-terug vrije afstand: 612 km, Luc De Preter en Luc Van Camp, Mmabatho/Herzogville/Boshof-East/Petrusburg/Mmabatho (Zuid-Afrika)
- f. D2 - tweezitters - algemeen - snelheid over 100-km-driehoek: 133,28 km/h, Luc De Preter en Luc Van Camp, Mmabatho/Dudfield/Kraaipan/Mmabatho (Zuid-Afrika)
- g. D2 - tweezitters - algemeen - vrije afstand: 592 km, Luc De Preter en Luc Van Camp, Mmabatho/Christiana/Mareetsana/Delareyville/Mmabatho (Zuid-Afrika)

Die Internationale Luffahrtzeitschrift

aerokurier

met o.a. veel informatie over
de zweefvliegsport

Een abonnement voor 12 nummers
kost momenteel **2360 Bfr.**

Opgeven bij: **AEROPRESS**

(A. en R. Ceelen)

Pieter Stockmanslaan 53
5652 RB Eindhoven (NL)

tel. (0)40-2512484 / fax (0)35-5259505

MEDEDELINGEN EN SERVICE

TE KOOP: Ka6 CR, zeer goede staat, 200 uur sinds overhaul. Volledig geïnstrumenteerd, LX 100, gesloten aanhangwagen.
Tel. (03) 830 05 70.

TE KOOP: Ka7 PH-1021 in zeer goede staat, basisinstrumenten, radio FSG 15, BVL geldig tot 16.06.98. Vraagprijs 275 000 BEF. Inl. 00-31-165-568979.

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

TE KOOP: ASW-20-L PH-692, bouwjaar 1980, perfecte staat, zeer compleet geïnstrumenteerd, blauw getinte kap, zuurstof, E.L.T., elektrische barograaf, GPS en Komet aanhanger. Inl. 00-31-165-568979.

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

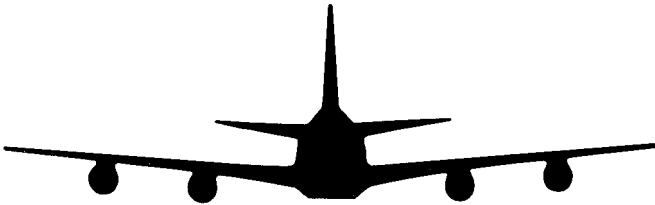
TE KOOP: Bolkow Phoebus C, zeer goed onderhouden, glijgetal 42. Bod (09)222 83 97.

TE KOOP: Zweefvliegvalscherms met zitje, nieuw harnas, gekeurd en getest. Torfs Frans, tel./fax (016)48 05 19.

TE KOOP: Valscherms G.Q. "Security" 81, perfecte staat; laatste keuring maart '96. Opblaasbaar zit- en rugvlak. Heeft nieuw gekost 55 000 BEF, vraagprijs 20 000 BEF. Tel. (056) 35 70 73 (Degezelle) of (056) 37 22 97 (Lobbens).

BESCHIKBAAR in Issoudun: 2 caravans alle comfort, van Pasen t.e.m. september.
Tel. (09) 221 31 57.

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



AVIABEL

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