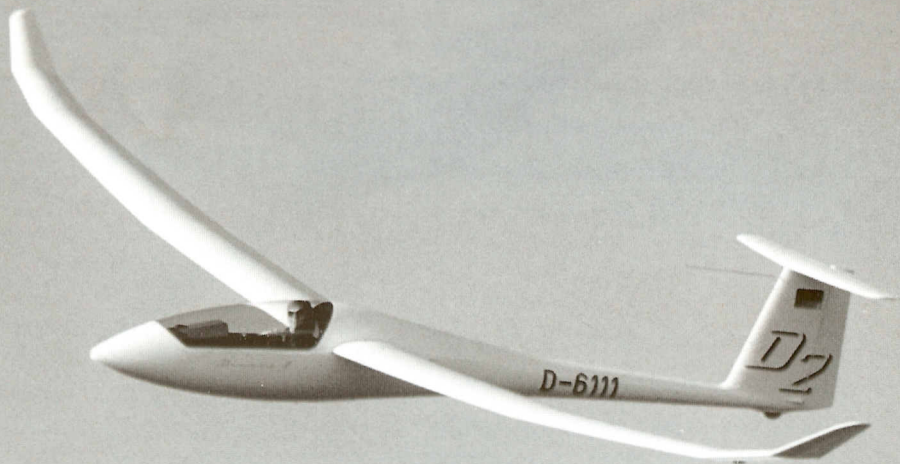


# ligablade

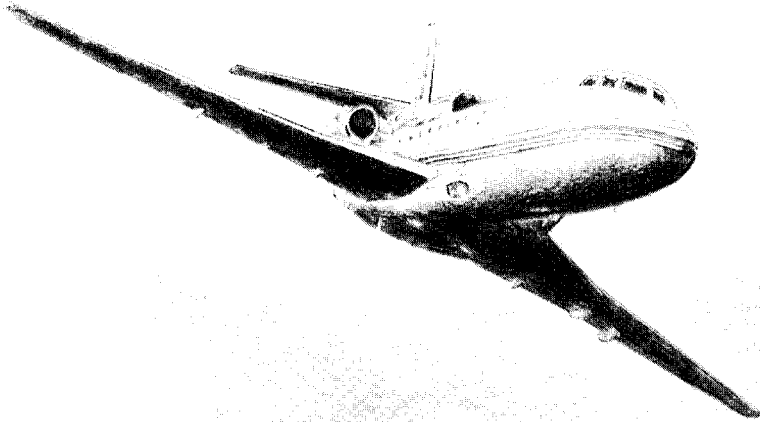


Driemaandelijks tijdschrift van de  
**liga van vlaamse zweefvliegclubs**  
vereniging zonder winstoogmerk

19de jaargang - nummer 74  
april - mei - juni 1998

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

kantoor van afgifte Gent X



**AVIABEL**

***Verzekeraar op "hoog" niveau***

***Belgische Maatschappij voor Luchtvaartverzekeringen N.V.***

***Brugmannlaan, 10 - 1060 Brussel***

***Tel. 02/349.12.11 - Fax 02/349.12.90***

# ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur  
BLOSO-erkenningsnummer 08.01



## Abonnementen:

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

## Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

## Secretariaat:

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

## Betalingen:

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

## Redactieteam:

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

## Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

kantoor van afgifte Gent X

19de jaargang - nummer 74  
april - mei - juni 1998

## INHOUD

Redactioneel	2
Fotowedstrijd	2
Resultaten Charronbeker 1997	3
IGC-goedgekeurde GNSS Flight Recorders	7
Verslag 10de Europese dameskampioenschappen	11
Zweefvliegtuignieuws	13
Meer zweefvliegtuignieuws	14
AIP-nieuws	16
Het hoekje van de boekenvreter	21
In memoriam Yves Erdreich	23
Zwevend naar de top	24
Clubnieuws	27
Wedstrijdnieuws	32
Evenementenkalender	33
Sportcommissie	34
Mededelingen en service	36
Verkrijgbaar op het secretariaat	36

## Ran dit nummer werkten verder mee:

R. Driesen - H. Koelman - A. Servranckx - L. Sebrechts

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 1998** op het redactieadres.

Foto cover: De nieuwe Discus 2 in vlucht (bedrijfsfoto via Ary Ceelen)

---

## REDACTIONEEL

---

Feitelijk heb ik niet echt zin hier voor mijn computer te zitten schrijven. Het zweefvliegen heeft me zopas een vriend gekost. Zijn "in memoriam" vinden jullie elders in dit blad. Toch wil ik van deze gelegenheid gebruik maken om nog maar eens ieders aandacht te trekken op het veiligheidsaspect van onze sport. Is zweefvliegen gevaarlijk? Neen! zeggen we. Toch valt niet te loochenen dat die veiligheid vasthangt aan een zijden draadje: de mens die het toestel bestuurt is verre van onfeilbaar!

Ervaring alleen volstaat niet, je moet ook steeds alert blijven, de fundamentele regels van de sport respecteren. Je hoeft maar één maal een bepaalde regel te vergeten, en het is met je gedaan! Natuurlijk voorzien de regels ruime veiligheidsmarges, maar aan deze marges mag niet geknaagd worden. Zij werden ingesteld ten gevolge van vroegere ongevallen, om nieuw leed te vermijden.

En daar knelt precies het schoentje bij ervaren vliegers: na zoveel vliegreizen zonder incidenten zijn ze soms geneigd om de grenzen even te verleggen, aangezien er toch nooit iets gebeurt. Of door routine gaan ze aan een bepaalde vluchtfase onvoldoende aandacht schenken, want het lukt toch altijd zonder problemen. Deze vormen van zelfgenoegzaamheid hebben reeds aan menig zweefvlieger (ook wereldkampioenen) het leven gekost. En ondanks herhalingen tot vervelens toe door de instructeurs blijven dezelfde feiten gebeuren - en ook instructeurs zondigen.

Feitelijk is er maar één persoon die er iets kan aan doen: jezelf! Als je niet in de statistieken wil belanden, zorg ervoor dat je steeds het nodige respect bewaart voor de veiligheidsregels.

Nog vele mooie, maar vooral veilige vluchten!

Stéphane

---

## 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; ge-

lieve 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 respec-

tievelijk 3 000 BEF, 2 000 BEF en 1 000 BEF.

We zullen ons best doen om alle inzendingen te tonen op het jaarlijkse symposium. De ingezonden afdrucken blijven het bezit van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, die er ook de publicatierechten van krijgt. Eventueel opgevraagde negatieven of dia's worden wel teruggestuurd.

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

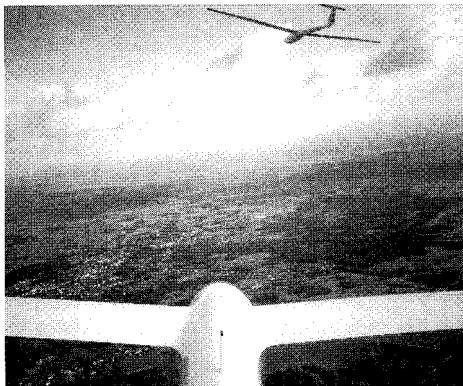
Veel succes!

---

## CHARRONBEKER 1998

---

Deze resultaten konden wegens plaatsgebrek niet verschijnen in ons maartnummer. Hoewel alle clubs de volledige uitslag ontvingen en normaliter uitgehangen hebben, wensten vele deelnemers ze toch in het Ligablad te zien verschijnen. Vandaar deze "vijgen na Pasen". Misschien een goede aansporing om dit seizoen nog meer te presteren?



Samen overland (foto Bart De Keersmaecker).

### Standaardklasse

01. DE CONINCK EDDY	KAC	8326,3
02. GEENEN WALTER	KAC	8307,9
03. VAN DEN BORNE PAUL	KAC	7296,9
04. VAN CAMP LUC	KAC	6250,2
05. TEEUWEN GUY	ACB	6024,3
06. BUKENBERGS EMIEL	ACK	6003,5
07. DE WACHTER EMIEL	ACK	5990,9
08. VAN LOON JOS	KAC	5653,7
09. REYNDERS WIM	AZM	5610,1
10. DEKONINCK JOZEF	ACK	5430,8
11. LAUWERS GUY	KAC	5413,7
12. VANDENBERGHE JAN	ZAC	5309,5
13. GEUENS FERDINAND	ACK	4967,2
14. VERHEYEN DANNY	ALB	4862,4
15. VAN AUTREVE FRANZ	KFC	4824,2
16. HEYLEN FRED	ACK	4776,2
17. VERSTREKEN VICO	ACK	4742,6
18. DIERICKX BERT	DAC	4712,4
19. DE KEERSMAECKER BART	AZM	4710,4
20. BOVIN STEFAN	LUAC	4596,6
21. DE REYS EDDY	KVDW	4489,6
22. DECOCK PETER	ZAC	4291,5
23. KIMPE MANU	ACK	4286,7
24. THEUNIS PATRICK	ACK	4206,7
25. DE CALUWE E	ACK	4206,7
26. MEERTS FILIP	KAC	4017,7

27.	DAMMEN STEFAAN	ACK	3968,6	15.	PLESSERS JACKY	ALB	2261,2
28.	VAN PEE GUY	ALB	3860,7	16.	BAEKEN WILLY	LV	2085,9
29.	MERTENS HUGO	ALB	3857,3	17.	VAN DEN EYNDE TOM	ACK	2079,3
30.	SNOEKX MARCEL	ALB	3801,1	18.	BELLEN PIETER	DAC	2007,6
31.	LENDERS DANNY	KAC	3780,4	19.	JANSSEN HERMAN	ACK	2001,7
32.	VAN MULDERIS JOS	LV	3523,7	20.	BEERSAERTS GUY	KVDW	1882,9
33.	VAN VLERKEN E	ACK	3519,0	21.	VANOSMAEL PIET	KVDW	1877,8
34.	SEYS ALEX	ZAC	3498,8	22.	STINCKENS MATHIEU	LV	1860,6
35.	DE WINTER DANNY	VZP	3454,6	23.	LEGASSE JOOST	VZP	1775,6
36.	METTEN JOHAN	ALB	3434,4	24.	ANSEEUW STEFAAN	ZAC	1693,8
37.	MEYERS YVO	ALB	3272,5	25.	VANHOUTE HERMAN	ZAC	1602,8
38.	JANSSEN HUGO	KAC	3271,2	26.	ADRIAENSEN NICK	AZM	1508,0
39.	DRIESEN RICHARD	KVDW	3247,4	27.	THIELEMANS JEF	KAC	1438,7
40.	PICCART GUY	ALB	3032,7	28.	VERBOOMEN GILBERT	DAC	1347,9
41.	BREUGELMANS LIESBETH	DAC	2912,1	29.	VANDEN BOER PAUL	ALB	1289,3
42.	CEULEMANS ALFONS	AZM	2772,8	30.	DEVOLDERE RAYMOND	ZAC	1220,4
43.	SPEETJENS JAN	ALB	2744,4	31.	DESTOMBES DIRK	KAC	1158,4
44.	BAERTS MICHEL	ALB	2428,7	32.	KINET LUC	ALB	1100,0
45.	JANSSSENS WIL	ALB	2266,8	33.	DEWILDE WOUTER	DAC	1088,8
46.	CLAEYS LEON	GAC	2244,8	34.	VAN DE PUT RUDY	ACK	1019,2
47.	LOUW EMIEL	DAC	2239,5	35.	MANGELSCHOTS JAN	ACK	1001,3
48.	BECKERS JOHAN	DAC	1901,3	36.	DELEFORTRIE STEFAN	ZAC	994,3
49.	MUYLAERT JEAN-PIERRE	KFC	1804,9	37.	VERMEYLEN LUC	ALB	945,7
50.	HAEPERS JOS	ACK	1592,1	38.	CROMBEZ K.	DAC	898,2
51.	VAN GERVEN KRISTOF	LV	1569,2	39.	EVERAERT BOB	ZKB	883,0
52.	DEMUYNCK JEAN-PIERRE	KFC	1383,6	40.	PEETERS GUIDO	ACK	871,0
53.	VAN PUTTEN FRANK	AZM	1316,2	41.	MATHIEU SEBASTIEN	KVDW	867,0
54.	APPELTANS PETER	ALB	1303,3	42.	VANDERPUTTEN PAUL	VZP	856,2
55.	WAELENS LUCIEN	KFC	1275,0	43.	VANDENDRIESSCHE STEPHAN	ACK	836,0
56.	CLAESSENS PETER	ALB	905,7	44.	VAN HIMBEECK CARL	VZP	828,3
57.	STINCKENS PIET	LV	806,1	45.	MAES BERT	ZAC	821,0
58.	GREGORIUS JULES	AZM	682,4	46.	TERRAS EDDY	KFC	813,0
59.	DE BLOCK JOZEF	VZP	656,4	47.	CUPPENS MATTIJS	KVDW	806,7
60.	SCHRAUWEN HERMAN	AZM	629,5	48.	DE KROCK BART	DAC	783,0
				49.	BERX SIMON	ALB	768,0
				50.	VANDERPUTTEN JORIS	VZP	761,6
				51.	WYAux ANDRE	KVDW	758,0
				52.	DHONDT LUC	KAC	745,5
				53.	VAN PEE WIM	ALB	741,0
				54.	VAN WAEYENBERGE DANNY	VZP	736,3
				55.	BOECKX GERT	ACK	733,0
				56.	AERTS LIEVE	ACK	733,0
				57.	MAES ROLAND	KFC	731,0
				58.	JACOBS ALEX	DAC	720,0
				59.	VERMEULEN NANCY	KAC	718,0
				60.	VAN DEN EYNDE	KAC	714,0
				61.	VANDEWALLE ERIC	KVDW	708,6
				62.	NAEYAERT DIEDERIK	VZP	693,0
				63.	GERITS MARCEL	LV	681,6
				64.	VERHAEREN DIRK	LUAC	681,0
				65.	HOIRELBEKE BERT	LV	681,0
<b>Clubklasse</b>							
01.	STOCKMANS THEO	KVDW	6358,7				
02.	LIEBEN KELLY	DAC	4933,0				
03.	BEYLS NICO	ZAC	4727,7				
04.	ERDREICH YVES	KFC	3407,7				
05.	LAMMERANT LUC	LUAC	3385,1				
06.	NIJS MICHAELLA	KVDW	3211,4				
07.	COOMANS RUDI	KVDW	3036,5				
08.	MARTIN PHILIPPE	ZAC	2995,8				
09.	JANSSSEN DAVID	LV	2957,4				
10.	VALVEKENS EDUARD	KVDW	2927,4				
11.	VAN GUYSE WILLY	ALB	2797,8				
12.	JANSEN STIJN	ACK	2706,0				
13.	VAN ERCK JAN BART	KAC	2574,8				
14.	AERTS JOACHIM	DAC	2477,5				

66. FILLEUL NICO	ACB	679,4	13. SNOEKX MARCEL	ALB	2885,8
67. VERHAEREN	LV	673,0	14. HEYLEN FRED	ACK	2716,9
68. SERMEUS KURT	DAC	663,0	15. PICCART GUY	ALB	2621,3
69. KLIJNSMA DANIEL	DAC	657,0	16. APPELTANS PETER	ALB	2516,1
70. JEANDARME ERIC	ALB	655,9	17. PEETERS KOEN	DAC	2214,6
71. DESPEGEL LUC	KFC	651,0	18. VAN DAM KRIS	AZM	2146,8
72. STEVENS LUC	LUAC	649,7	19. ROELANDT PIETER	VZP	2100,2
73. JACQUES WILLY	LV	646,0	20. SPEETJENS JAN	ALB	1945,2
74. VAN RAEPENBUSCH FILIP	ZKB	645,0	21. SCHMELZER BERT	ACK	1649,8
75. VAN HAVER ISABELLE	VZP	641,0	22. GIELEN JOS	ACK	1423,8
76. LAGACIE-DE KEYZER JOHAN	VZP	628,5	23. PEETERS STEFAAN	AZM	1311,3
77. VERHAEGEN	KAC	628,0	24. STAVAST DIRK	LV	1093,8
78. STERCKX CAROLIEN	DAC	624,0	25. AERTS JOACHIM	DAC	1037,9
79. KOPPEN THEO	ZAC	613,9	26. VAN DOMMELEN KARL III	AZM	972,4
80. JANDA JOHAN	VZP	606,0	27. BREUGELMANS LIESBETH	DAC	915,4
81. MONTENS PIERRE	VZP	596,3	28. ALBERT PATRICK	LV	845,4
82. SWINNEN KAREL	DAC	584,0	29. TIMMERMAN VITAL	LV	828,6
83. GERAEDS BENNY	AZM	581,0	30. DEMUYNCK JEAN-PIERRE	KFC	822,6
84. JASPERS PAUL	AZM	569,0	31. LIEBEN KELLY	DAC	813,3
85. HUYGEN BART	KVDW	563,0	32. BEYLS NICO	ZAC	774,4
86. JACOBS M.	LV	558,0	33. ROMMENS ROBERT	LV	773,8
87. BAEKEN	KAC	535,0	34. MUYLAERT JEAN-PIERRE	KFC	678,2
88. PENNINGCK CARLOS	ZAC	534,0	35. DE WINTER DANNY	VZP	670,7
89. DE GREEF PEGGY	DAC	533,0	36. DIERICKX BERT	DAC	670,1
90. ENGELEN	KAC	530,0	37. ROGGEMAN DIRK	KFC	659,4
91. VAN POPPEL LEO	KAC	525,0	38. HOIRELBEKE HUGO	LV	654,9
92. VAN GESTEL TOON	KAC	525,0	39. BERX FRANCIS	ALB	578,1
93. VANDERPUTTEN KOEN	VZP	515,1	40. TASSENT GILBERT	KFC	523,0
94. VAN DEUN ANDRE	KAC	515,0			
95. NARINX PETER	LV	514,0			
96. VERHEYEN LOUIS	KAC	508,0			
97. DAS ALBERT	LV	508,0			
98. PAS JAN	LV	507,0			
99. WOUTERS WIM	AZM	506,0			
100. NOYENS BART	KAC	504,0			
101. DELBROEK JO	KVDW	501,0			

#### Motorklasse

01. BONGAERTS E	ACK	7906,1
02. LUYCKX JOHAN	ALB	7366,3
03. DE WIJS BERT	KAC	6978,8
04. HUYBRECKX EDDY	ACK	5406,8
05. LENS THEO	DAC	5356,8
06. HUYBRECKX MARC	ACK	3585,7
07. SCHMELZER BERT	ACK	2754,3

#### Open-renklasse

01. JANSSENS PAUL	ACK	8415,9
02. TAEYMANS STAN	KAC	8207,0
03. PEETERS GASTON	DAC	7685,7
04. GOVAERTS WILLY	ACK	6856,0
05. PEERAER HERMAN	KAC	6333,0
06. TIMMERMAN VITAL	LV	6094,9
07. SZEKER J.	DAC	6075,7
08. BLEUKENS MICHEL	ACK	5640,6
09. VAN GAEL PETER	KAC	5447,8
10. RUYMEN MARC	KVDW	5401,3
11. VAN BAELEN LOUIS	ACK	5262,2

#### Tweezitterklasse

01. VERSTAPPEN BERT	DAC	6692,2
02. JANSSENS PAUL	ACK	6610,5
03. PEETERS STEVEN	DAC	5473,8
04. PEETERS GASTON	DAC	5042,9
05. PARMENTIER MICHAEL	KFC	5029,5
06. MERTENS HUGO	ALB	4288,0
07. LIEVENS JOHAN	VZP	4140,4
08. VAN ROOY KOEN	KAC	3582,0
09. SZEKER J.	DAC	3362,3
10. EVENS KEN	ALB	3236,2
11. JANSSEN DAVID	LV	3134,4
12. BOYEN ETIENNE	KVDW	3101,6

---

12. VAN ROOY JAN	KAC	5064,1	24. VANGOSSUM WILLY	DAC	2838,3
13. VRANCKEN LUDO	DAC	4977,2	25. CLAESSENS CARL	ACB	2753,3
14. VERSTAPPEN BERT	DAC	4891,4	26. PEETERS KOEN	DAC	2696,9
15. WOUTERS PETER	KAC	4819,8	27. VANDER VEKEN STEPHANE	KFC	2526,6
16. DEMUNTER H.	DAC	4622,7	28. VAN GAAL JEAN	LV	1544,2
17. PEETERS STEVEN	DAC	4206,3	29. RUYMEN ANDRE	KVDW	1490,8
18. GHEYSEN FILIP	KFC	4204,8	30. VAN HESPEN ALAIN	ACK	1434,2
19. KENNES AD	KAC	4151,6	31. TAEYMANS FRANS	ACK	1362,0
20. ROGGEMAN DIRK	KFC	3567,9	32. LUYCKS RUDY	KAC	1332,0
21. PEETERS JAN	ACB	3308,6	33. VAN BAELEN CHRIS	DAC	1203,0
22. SNELS ANDRE	KAC	2943,6	34. DE BUSSER HUBERT	ACK	771,4
23. VAN DAM KRIS	AZM	2892,7			

---

## IGC-GOEDKEURINGEN VOOR GNSS FLIGHT RECORDERS

---

Er zijn onlangs weer een paar nieuwe loggers goedgekeurd door de IGC. Dit is dus het passende ogenblik om de huidige situatie te bekijken. De gegevens hieronder zijn te vinden op de IGC Internet server onder:

[http://www.fai.org/gliding/gnss/approved\\_gnss\\_flight\\_recorders.html](http://www.fai.org/gliding/gnss/approved_gnss_flight_recorders.html)

Laatste update van de gegevens: 19 mei 1998.

GNSS betekent Global Navigation Satellite System. Dit omvat het US GPS systeem, het Russische GLONASS systeem en alle toekomstige satellietnavigatiesystemen.

“GNSS Flight Recorder” (FR) is de term geselecteerd door IGC voor de vluchtregistratiesystemen die meestal “logger” genoemd worden, omdat deze laatste term ook andere toestellen kan omvatten.

Er zijn voor het ogenblik 12 modellen van 7 constructeurs goedgekeurd:

1. Cambridge Model 10\*
2. Cambridge Model 20\*

3. Cambridge Model 25\*
4. EWFR Model A\*\*
5. EWFR Model B\*\*
6. Filser DX 50
7. Filser LX 20\*
8. Filser LX 21\*
9. Garrecht VL1.0 (VL1.0E, VL1.0C)
10. Peschges VP8\*\*\*
11. Print Technik GR1000\*
12. Zander GP940\*\*\*\*

### NOTA'S

1. IGC heeft twee veiligheidsniveaus voorzien voor elektronisch vastleggen van vluchtdata: een strenge voor wereldrecords en alle FAI-brevetten, een minder strenge beperkt tot FAI Zilver, Goud en Diamanten brevetvluchten. FR modellen 4 en 5 hierboven zijn beperkt, de andere onbeperkt inzetbaar.
2. Sterretjes duiden de methode voor motorlooptijdregistratie bij motorzwevers aan. Details staan in de integrale versie van het goedkeuringsdocument:

\* = geluidssensor in de FR;

\*\* = microswitch in het motorsysteem, kabel naar FR;

\*\*\* = opname van voltage van generator, kabel naar FR;

\*\*\*\* = trillingsensor in de FR.

3. Nummers 4 en 5 bezitten zelf geen GPS-ontvanger en moeten aan een goedgekeurd model gekoppeld worden (zie verder voor de lijst van goedgekeurde types).

## DETAILS OVER CONSTRUCTEURS EN TOESTELLEN

### Cambridge Aero Instruments (CAI),

RR Box 109-3, Warren,

Vermont 05674, USA

Tel +1 802 496 7755

Fax +1 802 496 6235

email: cai@cerfnet.com

Web: <http://www.cambridge-aero.com>

Hardware: Versie 4.1 of later van de "Cambridge GPS Navigator and Secure Flight Recorder", Modellen 10, 20 & 25, inclusief het optionele LCD cockpit display unit. Modellen hebben sinds eind 1996 de Garmin GPS-25 12 kanaal parallel ontvanger. Model 10 heeft een interne batterij en losse antenne, de andere modellen vergen een externe voeding, model 20 heeft een integrale antenne en model 25 een losse antenne.

Firmware: Versie 4.1 of later (d.i. het programma in de CAI PROM in de ontvanger).

Software: CAI Software 3.1.1 van 11 September 1995, of latere versies (voor het programmeren van de ontvanger voor de vlucht, voor transfer van vluchtgegevens na de vlucht naar een PC, en voor conversie van het CAI binair bestandsformaat in het IGC \*.igc formaat). Software versie 5 heeft variabele tijdsintervallen tussen fixes.

### EW Avionics,

Seymour Barn,

Widmere Lane,

Marlow, Bucks SL7 3DF,

ENGLAND

Tel +44 1628 485 921

Fax: +44 1628 477 999

Email: ew@ewuk.co.uk

Web: <http://www.ewuk.co.uk>

Contacts: Alex Evans, Wayne Richards

Hardware: EWFR modellen A and B (versies of upgrades op datum van mei 1997 en later) indien verbonden met GPS-ontvangers die 4-D fixes en geodetisch stelsel in hun NMEA output data opnemen (het WGS84 stelsel moet geselecteerd zijn). De huidige lijst goedgekeurde GPS-ontvangers omvat: Garmin GPS 12XL, 80-Mil, 89, 90 and 95, en de Garmin GPS 55 met software versies 1.12 of later. Andere modellen zullen volgen.

EWFR model A heeft een hoogtelimiet van 10 000 m en model B van 12 000 m.

Firmware: Versie 97XX of later van het programma in de ontvanger. Dit is na te gaan in het serienummer van de EWFR, die het voorzetnummer "97" moeten bevatten.

Software: bestand DATA-EWA.EXE voor transfer van data van FR tot PC en conversie naar IGC formaat (\*.IGC). CONV-EWA.EXE is voor conversie naar IGC formaat indien dit niet gebeurt als het DATA bestand gebruikt wordt. Men kan ook het EWView programma Versie 9616A of later gebruiken (normaal op datum van 15 april 96 of later) voor transfer van vluchtgegevens van de FR en conversie naar \*.IGC formaat. De DATA and CONV files kan men kopiëren op diskette zonder een harde schijf te moeten gebruiken, en zullen beschikbaar zijn op de IGC web server. Het bestand VALI-EWA.EXE

---

dient voor controle door NAC and FAI van de integriteit van de \*.EWT en/of de \*.IGC files. De DATA, CONV and VALI files zijn freeware.

**Filser Electronic GmbH,**

Gewerbstrasse 2,  
D-86875 Waal, Germany

Tel: +49 8246 96990

Fax: +49 8246 1049

Email: [filser\\_electronic@compuserve.com](mailto:filser_electronic@compuserve.com)

Web: <http://www.filser.de>

Contact: Walter Dittel

Hardware: Filser LX 20: Versie 1.0 of later. LX 21: Versie 3.0 of later. DX 50: Versie 3.0 of later; de DX 50 is een volledige vluchtcomputer voor installatie in het instrumentenpaneel, waarvan enkel het GNSS FR onderdeel voor goedkeuring werd getest door de IGC.

Firmware: LX 20: Versie 2.0 of later. Opgelet: versies 2.4 en later zijn nodig voor motorlooptijdregistratie. De versie verschijnt op het LCD bij het aanzetten. LX 21: Versie 3.0 of later, zoals staat in het "Header record" van elk IGC formaat bestand uit de FR. DX 50: Versie 3.0 of later. Het DX50-type heeft geen motorlooptijdregistratie.

Software: DATA-FIL.EXE voor transfer van vluchtdata uit de FR, CONV-FIL.EXE voor conversie van elk Filser formaat (\*.FIL) naar het \*.IGC ASCII formaat. De DATA and CONV files worden op de IGC web server geplaatst, evenals de Filser LXFAI Software V2.0 van juli 1996 of later. VALI-FIL.EXE is voor controle door NAC and FAI van de integriteit van de \*.FIL and \*.IGC files. DATA, CONV and VALI files zijn freeware.

Versies 3.1 of later van deze programma's zijn vereist voor de LX 21 en DX 50.

**Garrecht Computersysteme GbR**

Raffeisenstrasse 45-53

55270 Klein-Winternheim, Germany

Tel: +49 6136 89 931

Fax: +49 6136 89 043

Email: [j.garrecht@gmx.net](mailto:j.garrecht@gmx.net)

Web: <http://www.segelflug.de/firmen/gcs>

Contact: Dipl.-Ing. Georg Garrecht, Dipl.-Ing. Johannes Garrecht.

Hardware: Versie 3.2 of later, zoals vermeld bij het opstarten. De FR bestaat uit een rechthoekig metalen huis van 100 x 50 x 54 mm, en weegt ongeveer 320 gram. Er is een LCD-scherm van 60 x 17 mm op de 100 x 50 mm zijde met drie knoppen, en een externe elektrische connector.

Model VL1.0 heeft een interne antenne. Model VL1.0E heeft een BNC-plug voor een externe antenne. Model VL1.0C heeft zowel een interne antenne als de BNC-plug voor een externe antenne.

Firmware: Versie 3.4 of later, zoals vermeld bij het opstarten.

Software: Garrecht DATA and VALI files Versie 4.16 of later. DATA-GCS.EXE dient voor het overhevelen van vluchtgegevens van de FR naar een PC en converteert ook naar het \*.IGC formaat. Het DATA bestand is vrij te kopiëren vanaf de FAI/IGC GNSS website. VALI-GCS.EXE dient ter controle door NAC en FAI van de integriteit van de \*.IGC files, en is eveneens verkrijgbaar op de IGC website. Beide bestanden zijn freeware.

**Peschges Variometer GmbH**

Zieglerstrasse 11,

D-52078 Aachen, Germany

Tel +49 241 56 30 21/2

Fax +49 241 56 39 13

Contact: Jochen Hartnacke

Hardware: Versie 1.8 (maart 1996) of later van de Peschges VP8 GNSS FR.

---

Firmware: Versie 1.8 (maart 1996) of later (d.i. het programma in de ontvanger).

Software: Peschges bestanden DATA-PES.EXE voor het overhevelen van gegevens uit de FR na de vlucht, CONV-PES.EXE voor conversie van het Peschges-formaat vluchtgegevensbestand naar een afzonderlijk bestand in het \*.igc ASCII formaat, en VALI-PES.EXE voor latere controle van de originele vluchtgegevens in de \*.igc file. Deze drie bestanden zijn voorzien voor gebruik op een diskette zonder een harde schijf te moeten gebruiken. Men kan ook de Peschges VPLOG Software versie 1.5c (april 1996 of later) gebruiken.

#### **Print Technik,**

Stumpergasse 34,  
1060 Vienna, AUSTRIA

Tel +43 1 567 34 23-0

Fax +43 1 597 34 23-9

Email: [aeroclub@ping.at](mailto:aeroclub@ping.at)

Web: <http://www.gps.at/gr1000.htm>

Contact: Peter Stiasny, Max Spousta

Hardware: Versie 3.3 of later van de GR1000 GNSS FR.

Firmware: Versie 3.3 of later (zoals vermeld bij het opstarten).

Software: DATA-PRT.EXE versie 1.9 of later voor overhevelen van vluchtgegevens uit de FR, rechtstreeks in \*.IGC ASCII formaat. Dit bestand is vrij beschikbaar op de IGC web server. VALI-

PRT.EXE is voor controle door NAC and FAI van de integriteit van de \*.IGC files. Beide bestanden zijn freeware.

#### **Dipl.-Ing Peter Zander,**

Oberdiller Strasse 38,  
D-82065 Baierbrunn, GERMANY

Tel: +49 89 79 37 890

Fax: +49 89 79 37 904

Email: [100557.3247@compuserve.com](mailto:100557.3247@compuserve.com)

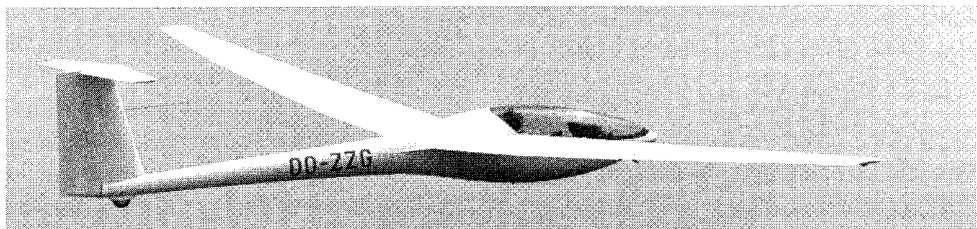
Web: <http://ourworld.compuserve.com/homepages/pzander/>

Contact: Peter Zander

Hardware: Versie 1.16 of later van de Zander GP940 GNSS FR.

Firmware: Versie 1.16 of later (d.i. het programma in de ontvanger).

Software: DATA-ZAN.EXE voor overhevelen van vluchtgegevens uit de FR en, via het menu, voor conversie van Zanderformaat (\*.ZAN) vluchtgegevensbestanden naar het \*.IGC ASCII formaat. CONV-ZAN.EXE voor conversiefunctie alleen. Deze twee bestanden zijn ontworpen om door de NAC gekopieerd te worden voor gebruik door sportcommissarissen op diskette, zonder een harde schijf te moeten gebruiken. Zij zijn vrij beschikbaar via de IGC web server. Men kan ook de Zander software versie 11 van november 1996 (ZAN11 file) of latere versies gebruiken. VALI-ZAN.EXE dient voor controle door NAC en FAI van de integriteit van de \*.ZAN files. De DATA, CONV and VALI bestanden zijn freeware.



*Ronny Van Camp op DG-300 boven Oostmalle (foto Kris Van Dam)*

---

# 10<sup>e</sup> INTERNATIONALE EUROPESE KAMPIOENSCHAPPEN VOOR VROUWEN

---

Prievidza 1997 Slowakije

Een verslag met informatie, anekdotes en bedenkingen...

Op 19 juli '97 woonden 44 deelnemers uit 12 verschillende landen de openingsceremonie bij van de 10e Europese kampioenschappen voor vrouwen. Naast 3 "één vrouw teams" (Italië, Frankrijk en België), en Duitsland met het grootst aantal deelnemers (11) was er vooral grote opkomst uit de voormalige Oostblok-landen. Ook Groot-Brittannië had dit jaar een sterk aangegroeide ploeg.

## "Prievidza Letisko"

of "Prievidza vliegveld" ligt zo'n 2,5 km SSW van Prievidza. hoogte: 853 ft of 260 m  
frequentie: 122.6 MHz

Runway: 04 R / 22 L, 950 x 30 m

04 R / 22 L, 950 x 85 m

Coördinaten: 48°46.03 N 18°35.25 E

Afstand van Antwerpen: 1 400 km

Tel.: 00 42 862 430611

Fax: 00 42 862 430632

## Reisweg

De aanbevolen reisweg leidde ons via Duitsland, Wenen en Bratislava naar Prievidza. De eerste reisdag vorderde goed tot een leuke band van de wagen en een hartig gesprek met de Duitse politie (want max. snelheid is 80 km/h en inhalen in bergop mag niet met een aanhanger) voor wat vertraging zorgden.

Even later besloot ook de band van de aanhanger er met een klap de brui aan te geven. De zorgvuldig gepakte aanhanger veranderde

al vlug in een complete tentoonstelling van zweef- en campingmateriaal, want... het reservewiel ligt natuurlijk onder de neus van de zwever!

De Oostenrijkse politie was wat welwillender en reed ons 12 km voor om ons een prijselijke overnachtingsplaats te tonen. Aan de beruchte grensovergang met Slowakije hadden we geluk: maar 2 uur aanschuiven. In beide richtingen is de controle vrij groot, het blijkt een serieus smokkelpunt te zijn van o.a. gestolen wagens.

Na de wedstrijd probeerden we de terugweg over Tsjechië (Brno) uit, die ons merkkelijk beter beviel: soepele grensovergangen, mooi landschap én korter, zowel in afstand als in tijd. Dit niettegenstaande er minder autosnelwegen zijn.

## Prievidza omgeving

Prievidza ligt in een breed dal, op de weg tussen Trencin en Zvolen. De toppen rondom zijn 1 000 tot 1 300 m hoog. Naar het noorden toe wordt de vallei smaller en stijgen de hoogten van 1 600 m tot 2 600 m in de Hoge Tatra. Grote velden (die normaal al lang afgemaaid zijn) kenmerken de meeste valleien. Hoge industriële schoorstenen breken vaak het landschap.

Prievidza zelf draagt nog heel wat kenmerken van het vroegere bewind: grote onpersoonlijke appartementsblokken, luidsprekers overal. In de winkels zijn de meeste zaken te koop en accommodatie en voeding zijn goedkoop. Op het vliegveld zelf zijn slaapmogelijkheden voorzien voor 18 personen. Ook aan toeristische moge-

lijkheden ontbreekt het niet: kasteel van Bojnice, zwembad, meren, wandelpaden, musea, kuuroorden...

## Europese kampioenschappen

Onder leiding van Tadeus Walla werd deze wedstrijd grondig voorbereid. Tijdens de eerste trainingdagen moesten nog enkele schoonheidsfoutjes bijgeschaafd worden en dan kwam ... de regen! Na hevige regen in de zes volgende dagen veranderden camping en vliegveld in een modderbad en ontstond de vrees van een ongeldig kampioenschap.

Toen het weer stilaan keerde, konden er toch nog 7 wedstrijd-dagen doorgaan. De proeven in de renklasse varieerden van 270 tot 387 km. Wolkenbasissen net boven de kammen, regenbuien en keerpunten in de wolken belemmerden vooral in het begin de wedstrijd. De laatste dag was prachtig en toonde ons hoe het weer daar "normaal altijd is".

De opdrachten werden in gevarieerde richtingen uitgeschreven en overschreden soms de Tsjechische grens, telkens over een prachtig, afwisselend landschap. Proeven werden gecontroleerd aan de hand van GPS loggers. De fototime camera werd enkel nog gebruikt als back-up of verdween soms helemaal uit de cockpit.

Door het slechte weer was de oogst laat. Gelukkig is de ganse streek bezaaid met oude militaire strips die meestal nog heel bruikbaar zijn. Toch blijft het oppassen geblazen, want deze strips worden vaak gebruikt door boeren als opslagruimte en dikwijls door kinderen als speelterrein (Toen 4 zwevers op eenzelfde strip landden, bleken de kinderen erg verwonderd dat ze in feite op een vliegveldje speelden, zij

hadden er nog nooit een vliegtuig weten landen... De goal werd dan maar verwijderd).

Avonden werden opgevuld door internationale festijntjes, de bekende Babayaga inwijding en... ophalen natuurlijk.

## Resultaten

De prijsuitreiking op 1 augustus vond opnieuw plaats onder een dreigende hemel en huidigde volgende overwinnaars:

### Renklasse:

1. Gisela Weinreich (Duitsland) LS6
2. Alena Netusilova (Tsjechië) Ventus C
3. Angelika Machinek (Duitsland) Ventus 2a

### Standaardklasse:

1. Gundula Goeke (Duitsland) LS8
2. Gillian Spreckley (Engeland) LS8
3. Jana Veprekova (Tsjechië) Discus

### Clubklasse:

1. Claire Luyat (Frankrijk) Pégase
2. Valentina Toporova (Oekraïne) Jantar Std
3. Kathrin Wötzel (Duitsland) Std. Cirrus

## 13 , een ongeluksnummer?

Toch niet...

Terugkerend met een 13e plaats, warme herinneringen aan fijne contacten, nieuwe vliegervaringen en een teruggevonden vertrouwen in eigen mogelijkheden (wie tot de "bad-luck club" behoort weet wat dat betekent), maken dat de balans van deze kampioenschappen duidelijk positief is!

Toch stelden we opnieuw vast dat deelname aan een Europees Kampioenschap een hele onderneming is. De maandenlange voorbereiding en de kosten zijn zeker niet te onder-

---

schatten (Veel teams hebben één of andere sponsoring...).

Het contrast van een klein team geholpen door enthousiaste vrijwilligers tegenover een groot team professioneel bijgestaan, tussen geleende zwevers en volledig uitgeruste privé-toestellen is groot. Ondertussen vliegt de weekendpilote tegen de full-time instructrice. Toch blijft de sfeer heel gemoedelijk en vriendschappelijk (zelfs als het pijpestelen regent)!

Mijn hoop blijft dat ook andere Belgische pilotinnen eens de stap zullen wagen om deze unieke gebeurtenis mee te maken, zodat het

Belgische team wat groeit... misschien volgende keer in Lezno (Polen)...

### Tenslotte...

Mijn warme en heel gemeente dank aan Graham en Frank, Teamcaptain en ophalers, aan Gill Van den Broeck voor de logger, de uniformen, de organisatie en de steun, aan de V.Z.A. voor het gebruik van de zwever, aan hen die de administratie regelden en aan allen die even stilstonden om "succes" te wensen!

Lieve Sebreghts

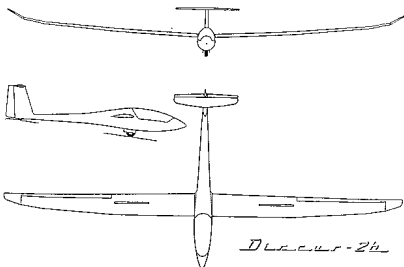
---

## ZWEEFVLIEGNIEUWS

---

Er was de laatste tijd weinig nieuws te melden van de Duitse zweefvliegtuigindustrie betreffende de ontwikkeling van nieuwe typen. Kennelijk is men wel bezig met het ontwerpen van nieuwe zweefvliegtuigen, al of niet met een uit-en-inklapbare motor, maar de uitlevering van bestelde toestellen heeft blijkbaar voorrang. De levertijden zijn lang en het ongeduld bij de vliegers is groot.

### NIEUW TYPE DISCUS



Maar nu is er toch een interessant nieuwtje van de bekende Zuidduitse vliegtuigbouwer Schempp-Hirth uit Kirchheim/Teck. Op 3 april 1998 werd bij turbulent voorjaarsweer de nieuwe Standaardklasser DISCUS-2 ingevlogen door directeur Tilo Holighaus. Na een driejarige ontwikkelings- en bouwtijd brengt men nu een geheel nieuw vliegtuig voor de Standaardklasse op de markt. Vlieger Holighaus was na de landing zeer tevreden over de vliegkwaliteiten en de manoeuvreerbaarheid. Hij constateerde dat in thermiekluchten deze DISCUS-2, tijdens het langzaam vliegen bij het cirkelen, zeer stabiel is. Bekende Duitse zweefvliegers die eveneens een proefvlucht mochten maken, waren allen zeer tevreden over de vliegeigenschappen. Vanwege het turbulente weer konden aanvankelijk nog geen vergelijkings- en prestatievluchten worden gemaakt, maar die zullen inmiddels wel zijn gedaan.

---

## Vierdelige vleugel

Het profiel van de vleugel is geheel nieuw en heeft een dikte van bijna 14,5%. De vleugelneus is dunner geworden waardoor niet alleen de luchtweerstand wordt verminderd, maar ook het aankleven van insecten tijdens de vlucht. De trapeziumvormige vleugel met een spanwijdte van 15 meter is opgebogen en heeft een pijlvorm. De vleugeltippen staan omhoog onder een hoek van circa 30°. Deze ontwikkelingen kwamen tot stand in samenwerking met Dr. K. Horstmann van het Lucht- en Ruimtevaartbureau Braunschweig en Dr. Würz van het Laminaarwindkanaal Stuttgart. Ook de staartvlakken werden aangepast. Een dunner profiel werd ontworpen en daarbij kwam de T.U. Delft in beeld. Een der wereldbekende onderzoekers op dit gebied is aerodynamicus Ir. Loek Boermans, die reeds veel nieuwe draagvlakprofielen ontwikkelde en onderzocht.

Na de bouw van het DISCUS-2 prototype werd een kleine serie in productie genomen. Deze

zullen meevliegen met de nationale wedstrijden in Engeland en Duitsland. Met de serieproductie hoopt men eind 1998 te beginnen na de LBA-goedkeuringen. Echter vroeg genoeg om op tijd een aantal toestellen klaar te hebben voor de Wereldkampioenschappen '99 te Bayreuth (D). Sinds het eerste DISCUS type dat in 1984 proefvloog, zijn er inmiddels meer dan 800 stuks van deze standaardklasser gebouwd.

### Technische gegevens Discus-2a/b:

a: romp voor kleine, slanke vliegers tot 1,80 m.

b: geheel nieuwe romp voor de grootste vliegers.

spanwijdte	15 m
vleugeloppervlak	10,16 m <sup>2</sup>
slankheid	22,2
romplengte	6,35 / 6,58 m
breedte cockpit	0,54 / 0,62 m
hoogte cockpit	0,75 / 0,81 m
leeggewicht	235 / 240 kg
max.vlieggewicht	525 kg
max.vleugelbelasting	51,7 kg/m <sup>2</sup>
min.vleugelbelasting	30,5 kg/m <sup>2</sup>

Ary Ceelen

---

# MEER ZWEEFVLEIGNIEUWS

---

## AKAFLIEG KEULEN

Deze studenten hebben hun Scheibe SF-34 (nu opnieuw in productie bij Centrair) uitgerust met een intrekbaar landingsgestel. Andere Duitse clubs overwegen dezelfde maatregel.

## HPH

Bij de Tsjechische constructeur in Kutna Hora is men begonnen met de serieproductie van de Glasflügel 304 CZ renklasser. Uit dit toestel

wordt momenteel een standaardklasser afgeleid onder de naam 208 CZ. De eerste vlucht van het prototype zou nog dit jaar moeten plaatsvinden. De vleugel lijkt geïnspireerd door de ideeën van Schempp-Hirth, met achterwaartse en opwaartse knikken.

## LEAS

Het Lubs elektronisches Automatik Stabilisierungssystem is ontworpen om aanhangwagen-

---

ongevallen door slingeren van het span tegen te gaan. Het is voorzien voor zelfbouw op elke aanhangwagen met teruglooprem. De elektronica onderkent de beginnende gevarentoestand en veroorzaakt automatisch een gedoseerd remmen. Het toestel is reeds een tijdlang in gebruik op caravans en aanhangers voor paarden. Het kost rond de 1 300 DEM.

## **L'HOTELLIER**

Deze stuurstangconnectoren komen veelvuldig voor bij oudere kunststoftypes. De constructeur heeft via de Fédération Française de Vol à Voile een nieuwe onderhoudsnota verspreid, ten gevolge van een aantal breuken. Naast een reeks controlepunten verwijst men ook naar de technische nota's IM10,01 C en E, waarin de vervanging om de 10 jaar of 3 000 uren aangeraden wordt.

## **MDM**

De Poolse firma heeft nu ook de Duitse luchtwaardigheidstoelating ontvangen voor de kunstvluchtweezitter MDM 1 Fox. Dit toestel is nog steeds de enige volwaardige trainer voor de "unlimited"-categorie. Bij kunstzweefvliegen op internationaal niveau biedt hij thans ook het enige alternatief voor de eenzitter Swift (zelfbouwtoestellen buiten beschouwing gelaten).

## **SCHEIBE**

In Duitsland is de Scheibe SF-25C nu ook officieel door de LBA toegelaten tot het slepen van zweefvliegtuigen en motorzwevers, mits aangepast volgens de technische nota 653-71 van 17 maart 1998.

## **SCHEMPP-HIRTH**

Hier is het grote nieuws natuurlijk de eerste vluchten van de nieuwe standaardklasser, de

Discus 2. Behalve de naam herinnert vrijwel niets aan zijn voorganger. De nieuwe vleugel heeft drie achterwaartse knikken in de aanvalsboord en twee opwaartse knikken. Ook de romp is volledig nieuw. Zoals voorheen zijn er twee rompgrotes voorzien. Meer details in het artikel van Ary Ceelen.

## **SPORTINE AVIACIJA**

In Litouwen heeft zweefvliegtuigconstructie een lange traditie. Uit de voormalige LAK-fabrieken rolden jarenlang de enige "russische" toestellen van de band. Geprivatiseerd en onder een nieuwe naam zorgt de firma voor de productie van de Genesis 2 staartloze zwever. Maar ze heeft ook besloten haar klassieke ontwerp van 1992 voor een geavanceerd renklassestestel opnieuw te produceren: de LAK-17 "Nida".

## **STRALPES AÉRO**

Deze Franse firma produceerde vanaf 1986 een tiental exemplaren van de "Crystal", een standaardklasser die de evenknie van de Discus moest worden. Jammer genoeg rezen er administratieve problemen tussen de constructeur en de Franse luchtvaartadministratie, en pas op 31 januari 1998 (!) ontving het toestel zijn luchtwaardigheidspapieren (voordien vlogen de 10 toestellen met regelmatige verlengingen van voorlopige toelatingen). Met de nieuwe standaardgeneratie kan de Crystal natuurlijk niet meer mee, maar de ontwerper Christian Brondel zoekt nu productiemogelijkheden als gevorderd clubtoestel.

## **ULV-SLEEPVLUCHTEN**

De DAeC wil starten met proeven i.v.m. het opslepen van zweefvliegtuigen door ultralights. Voorziene sleep-ULV's: een Rans S-7, een TL-232 Condor Plus en een Scheibe SF-40.

---

# AIP-NIEUWS

---

## Wegwijs in de Nieuwe AIP

Sinds het begin van dit jaar is de structuur van de Belgische AIP (Aeronautical Information Publication) aangepast aan de nieuwe internationale (ICAO) normen. Tijd om een artikel-tje te plegen dat valt onder de categorie "droge maar nuttige kost".

Ik neem aan dat de ouwe rotten onder ons goed vertrouwd zijn met de klassieke structuur van de AIP, die tientallen jaren dienst gedaan heeft:

- (a) General (GEN)
- (b) Aerodromes (AGA)
- (c) Communications (COM)
- (d) Meteorology (MET)
- (e) Rules of the Air and Air Traffic Services (RAC)
- (f) Facilitation (FAL)
- (g) Search and Rescue (SAR)
- (h) Aeronautical Charts Published (MAP)

Dit is ondertussen luchtvaartgeschiedenis. Men vond al langer dat deze structuur niet meer aangepast was aan de huidige en toekomstige noden. ICAO zette zich aan het standardiseren, en na een lijdensweg van vele jaren is de nieuwe AIP structuur wereldwijd goedgekeurd én ingevoerd. Dus ook in België. De hierna volgende uitgebreide inhoudstabel geeft je een beeld van hoe het er uit ziet. We publiceren hier de ICAO norm, en de Belgische AIP volgt deze getrouw, op een paar kleine details na.

Voor een gemakkelijk toegankelijk voorbeeld (tenminste voor hen die al een Internet aansluiting hebben) kun je kijken naar de Spaanse AIP. Inderdaad, de Spanjaarden plaatsen hun AIP (nieuw formaat uiteraard) ook op het www. Kijk maar eens op <http://www.aena.org>, maar let op: er wordt nog (hard) aan gewerkt!

Er is trouwens een project aan de gang om alle Europese AIPs en NOTAMS ook als elektronische on-line database te publiceren, o.a. via Internet. De naam is "European AIS Database" (EAD) en als alles mee zit, wordt het contract voor design en implementatie volgend jaar toegewezen en is dit Europees systeem operationeel in het jaar 2002 (dus over 4 jaar). Meer informatie vind je op het volgend Internet adres: <http://www.eurocontrol.be/projects/eatchip/ead>. De Amerikanen zijn met iets gelijkaardigs bezig (genaamd "Skysource", zie <http://skysource.net>).

En nu we het toch over die dingen hebben: welke piloot vraagt zich niet af of de militairen actief zijn of niet? De Amerikaanse luchtmacht is alvast van plan het luchtruim te beheren via Internet; wie over een user-id en wachtwoord beschikt kan zijn/haar eigen luchtruim reserveren. Het systeem is reeds in zijn testfase; je vindt het op het volgend adres:

<http://mamstest.stx.com/release2a>.

Hartmut Koelman, Maart 1998

---

## PART 1 - GENERAL (GEN)

GEN 0.1	Preface
GEN 0.2	Record of AIP Amendments
GEN 0.3	Record of AIP Supplements
GEN 0.4	Checklist of AIP pages
GEN 0.5	List of hand amendments to the AIP
GEN 0.6	Table of contents to Part 1

### GEN 1. NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS

GEN 1.1	Designated authorities (for civil aviation, meteorology, customs, immigration, health, en-route and aerodrome/heliport charges, agricultural quarantine, aircraft accident investigation)
GEN 1.2	Entry, transit and departure of aircraft (on international flights)
GEN 1.3	Entry, transit and departure of (non-immigrant) passengers and crew
GEN 1.4	Entry, transit and departure of cargo
GEN 1.5	Aircraft instruments, equipment and flight documents
GEN 1.6	Summary of national regulations and international agreements/conventions
GEN 1.7	Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures

### GEN 2. TABLES AND CODES

GEN 2.1	Measuring system, aircraft markings, holidays
GEN 2.1.1	Units of measurement
GEN 2.1.2	Time system
GEN 2.1.3	Geodetic Reference datum
GEN 2.1.4	Aircraft nationality and registration marks
GEN 2.1.5	Public holidays
GEN 2.2	Abbreviations used in AIS publications
GEN 2.3	Chart symbols
GEN 2.4	Location indicators
GEN 2.5	List of radio navigation aids (for enroute, aerodrome and dual purposes)
GEN 2.6	Conversion tables
GEN 2.7	Sunrise/Sunset tables

### GEN 3. SERVICES

GEN 3.1	Aeronautical information services
GEN 3.1.1	Responsible service
GEN 3.1.2	Area of responsibility
GEN 3.1.3	Aeronautical publications (Integrated Aeronautical Information Package)
GEN 3.1.4	AIRAC system
GEN 3.1.5	Pre-flight information service at aerodromes/heliports
GEN 3.2	Aeronautical charts
GEN 3.2.1	Responsible service(s)
GEN 3.2.2	Maintenance of charts
GEN 3.2.3	Purchase arrangements
GEN 3.2.4	Aeronautical chart series available
GEN 3.2.5	List of aeronautical charts available
GEN 3.2.6	Index to the World Aeronautical Chart (WAC) - ICAO 1:1 000 000
GEN 3.2.7	Topographical charts
GEN 3.2.8	Corrections to charts not contained in the AIP
GEN 3.3	Air traffic services
GEN 3.3.1	Responsible service
GEN 3.3.2	Area of responsibility
GEN 3.3.3	Types of services
GEN 3.3.4	Co-ordination between the operator and ATS
GEN 3.3.5	Minimum flight altitude
GEN 3.3.6	ATS units address list
GEN 3.4	Communication services
GEN 3.4.1	Responsible service
GEN 3.4.2	Area of responsibility
GEN 3.4.3	Types of services (including radio navigation services, mobile service, broadcasting service, language(s) used)
GEN 3.4.4	Requirements and conditions

- GEN 3.5 Meteorological services
- GEN 3.5.1 Responsible service
  - GEN 3.5.2 Area of responsibility
  - GEN 3.5.3 Meteorological observations and reports (station providing services, type and frequency of observation, types of reports (e.g. METAR) and any supplementary information included, specific type of observation system and number of observation sites used, hours of operation, aeronautical climatological information available)
  - GEN 3.5.4 Types of services (including details of briefing, consultation, display and flight documentation available; and the methods and means used for supplying the information)
  - GEN 3.5.5 Notification required from operators
  - GEN 3.5.6 Aircraft reports
  - GEN 3.5.7 VOLMET service
  - GEN 3.5.8 SIGMET service
  - GEN 3.5.9 Other automated meteorological services (e.g. automated pre-flight information service accessible by telephone and/or computer modem)
- GEN 3.6 Search and rescue
- GEN 3.6.1 Responsible service(s)
  - GEN 3.6.2 Area of responsibility
  - GEN 3.6.3 Types of services
  - GEN 3.6.4 SAR agreements
  - GEN 3.6.5 Conditions of availability
  - GEN 3.6.6 Procedures and signals used
- GEN 4. CHARGES FOR AERODROMES/HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES**
- GEN 4.1 Aerodrome/heliport charges (for: landing of aircraft; parking, hangarage and long-term storage of aircraft; passenger service; security; noise-related items; customs, health, immigration etc.)
  - GEN 4.2 Air navigation services charges (for: approach control; route air navigation services)

## PART 2 - EN-ROUTE (ENR)

- ENR 0.1 Preface
- ENR 0.2 Record of AIP Amendments
- ENR 0.3 Record of AIP Supplements
- ENR 0.4 Checklist of AIP pages
- ENR 0.5 List of hand amendments to the AIP
- ENR 0.6 Table of contents to Part 2

### ENR 1. GENERAL RULES AND PROCEDURES

- ENR 1.1 General rules
- ENR 1.2 Visual flight rules
- ENR 1.3 Instrument flight rules
- ENR 1.4 ATS airspace classification
- ENR 1.5 Holding, approach and departure procedures
  - ENR 1.5.1 General (criteria on which procedures are established)
  - ENR 1.5.2 Arriving flights (conventional and/or area navigation procedures)
  - ENR 1.5.3 Departing flights (conventional and/or area navigation procedures)
- ENR 1.6 Radar services and procedures
  - ENR 1.6.1 Primary radar (services and procedures, including: supplementary services; the application of radar control service; radar and radio failure procedures; graphic portrayal of radar coverage)
  - ENR 1.6.2 Secondary surveillance radar (SSR) (operating procedures, including: emergency procedures; radio communication failure and unlawful interference procedures; the system of SSR code assignment; graphic portrayal of radar coverage)
- ENR 1.7 Altimeter setting procedures (basic altimeter setting procedures; description of altimeter setting region(s); procedures applicable to operators (including pilots); table of cruising levels)
- ENR 1.8 Regional supplementary procedures (SUPPS)
- ENR 1.9 Air traffic flow management (ATFM structure, service area, service provided, location of unit(s) and hours of operation; types of flow messages and descriptions of the formats; procedures applicable for departing flights, containing: service responsible for provision of information on applied ATFM measures, flight plan requirements, slot allocations)
- ENR 1.10 Flight planning (procedures for the submission of a flight plan; repetitive flight plan system; changes to the submitted flight plan)
- ENR 1.11 Addressing of flight plan messages (addresses allocated to flight plans, showing in tabular form: category of flight (IFR, VFR, both); route (into or via FIR and/or TMA); message address)
- ENR 1.12 Interception of civil aircraft (interception procedures and visual signals to be used)
- ENR 1.13 Unlawful interference (procedures to be applied)
- ENR 1.14 Air traffic incidents (reporting system, including: definition of air traffic incidents, use of the reporting form, in-flight and post-flight repor-

---

ting procedures, purpose of reporting and handling the form)

## **ENR 2. AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE**

- ENR 2.1 FIR, UIR, TMA (description of lateral/vertical limits and class of airspace; responsible ATS units with call signs and frequencies; control zones around military air bases not otherwise described in the AIP to be included here)
- ENR 2.2 Other regulated airspace (detailed description including airspace classification)

## **ENR 3. ATS ROUTES**

(route designators with detailed description of route, distances, lateral/vertical limits, airspace classification, direction of cruising levels, required navigation performance (RNP), reporting points, controlling unit & operating frequency, tracks, VOR radials, change-over points, etc.)

- ENR 3.1 Lower ATS routes
- ENR 3.2 Upper ATS routes
- ENR 3.3 Area navigation routes
- ENR 3.4 Helicopter routes
- ENR 3.5 Other routes
- ENR 3.6 En-route holding

## **ENR 4. RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS**

- ENR 4.1 Radio navigation aids - en-route (list of stations established for en-route purposes; name of operating authority of the facility must be indicated if it is other than the designated governmental agency)
- ENR 4.2 Special navigation systems (DECCA, LORAN, etc.)
- ENR 4.3 Name-code designators for significant points
- ENR 4.4 Aeronautical ground lights - en-route

## **ENR 5. NAVIGATION WARNINGS**

- ENR 5.1 Prohibited, restricted and danger areas
- ENR 5.2 Military exercise and training areas
- ENR 5.3 Other activities of dangerous nature (e.g. active volcanoes, etc.)
- ENR 5.4 Air navigation obstacles - en-route
- ENR 5.5 Aerial sporting and recreational activities (this paragraph may be subdivided into different sections for each different category of activity)
- ENR 5.6 Bird migration and areas with sensitive fauna

## **ENR 6. EN-ROUTE CHARTS**

(Enroute Chart - ICAO and index charts to be included in this section)

# **PART 3 - AERODROMES (AD)**

- AD 0.1 Preface
- AD 0.2 Record of AIP Amendments
- AD 0.3 Record of AIP Supplements
- AD 0.4 Checklist of AIP pages
- AD 0.5 List of hand amendments to the AIP
- AD 0.6 Table of contents to Part 3

## **AD 1. AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION**

- AD 1.1 Aerodrome/heliport availability (designated responsible authority; general conditions under which aerodromes/heliports and associated facilities are available for use; regulations concerning civil use of military air bases; conditions for CAT II/III operations; definition and measuring of runway friction levels, etc.)
- AD 1.2 Rescue and fire fighting services and snow plan
  - AD 1.2.1 Rescue and fire fighting services
  - AD 1.2.2 Snow plan
- AD 1.3 Index to aerodromes and heliports
- AD 1.4 Grouping of aerodromes/heliports (e.g. international/national; primary/secondary; major/other; civil/military; etc.)

## **AD 2. AERODROMES**

(\*\*\*\* is to be replaced by the relevant ICAO location indicator)

- \*\*\*\* AD 2.1 Aerodrome location indicator and name
  - \*\*\*\* AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data
  - \*\*\*\* AD 2.3 Operational hours
  - \*\*\*\* AD 2.4 Handling services and facilities
  - \*\*\*\* AD 2.5 Passenger facilities
  - \*\*\*\* AD 2.6 Rescue and fire fighting services
-

- \*\*\*\* AD 2.7 Seasonal availability - clearing
- \*\*\*\* AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations data
- \*\*\*\* AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings
- \*\*\*\* AD 2.10 Aerodrome obstacles
- \*\*\*\* AD 2.11 Meteorological information provided
- \*\*\*\* AD 2.12 Runway physical characteristics
- \*\*\*\* AD 2.13 Declared distances
- \*\*\*\* AD 2.14 Approach and runway lighting
- \*\*\*\* AD 2.15 Other lighting, secondary power supply
- \*\*\*\* AD 2.16 Helicopter landing area
- \*\*\*\* AD 2.17 Air traffic services airspace
- \*\*\*\* AD 2.18 Air traffic services communication facilities
- \*\*\*\* AD 2.19 Radio navigation and landing aids
- \*\*\*\* AD 2.20 Local traffic regulations
- \*\*\*\* AD 2.21 Noise abatement procedures
- \*\*\*\* AD 2.22 Flight procedures (including radar procedures)
- \*\*\*\* AD 2.23 Additional information (e.g. bird concentrations etc.)
- \*\*\*\* AD 2.24 Charts related to aerodrome
  - 1) Aerodrome/Heliport Chart - ICAO
  - 2) Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO
  - 3) Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO
  - 4) Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (for each runway)
  - 5) Precision Approach Terrain Chart - ICAO; (precision approach Cat II and III runways)
  - 6) Area Chart - ICAO (departure and transit routes)
  - 7) Standard Departure Chart - Instrument - ICAO
  - 8) Area Chart - ICAO (arrival and transit routes)
  - 9) Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO
  - 10) Instrument Approach Chart - ICAO (for each runway and procedure type)
  - 11) Visual Approach Chart - ICAO
  - 12) Bird concentrations in the vicinity of aerodrome

### AD 3. HELIPORTS

(\*\*\*\* is to be replaced by the relevant ICAO location indicator)

- \*\*\*\* AD 3.1 Heliport location indicator and name
- \*\*\*\* AD 3.2 Heliport geographical and administrative data
- \*\*\*\* AD 3.3 Operational hours
- \*\*\*\* AD 3.4 Handling services and facilities
- \*\*\*\* AD 3.5 Passenger facilities
- \*\*\*\* AD 3.6 Rescue and fire fighting services
- \*\*\*\* AD 3.7 Seasonal availability - clearing
- \*\*\*\* AD 3.8 Aprons, taxiways and check locations data
- \*\*\*\* AD 3.9 Markings and markers
- \*\*\*\* AD 3.10 Heliport obstacles
- \*\*\*\* AD 3.11 Meteorological information provided
- \*\*\*\* AD 3.12 Heliport data
- \*\*\*\* AD 3.13 Declared distances
- \*\*\*\* AD 3.14 Approach and FATO lighting
- \*\*\*\* AD 3.15 Other lighting, secondary power supply
- \*\*\*\* AD 3.16 Air traffic services airspace
- \*\*\*\* AD 3.17 Air traffic services communication facilities
- \*\*\*\* AD 3.18 Radio navigation and landing aids
- \*\*\*\* AD 3.19 Local traffic regulations
- \*\*\*\* AD 3.20 Noise abatement procedures
- \*\*\*\* AD 3.21 Flight procedures (including radar procedures)
- \*\*\*\* AD 3.22 Additional information (e.g. bird concentrations etc.)
- \*\*\*\* AD 3.23 Charts related to heliport
  - 1) Aerodrome/Heliport Chart - ICAO
  - 2) Area Chart - ICAO (departure and transit routes)
  - 3) Standard Departure Chart - Instrument - ICAO
  - 4) Area Chart - ICAO (arrival and transit routes)
  - 5) Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO
  - 6) Instrument Approach Chart - ICAO (for each procedure type)
  - 7) Visual Approach Chart - ICAO
  - 8) Bird concentrations in the vicinity of heliport

---

# HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

---

Motorbuch Verlag is ongetwijfeld de meest zweefvlieg-minded uitgever. Begin dit jaar publiceerde hij weer eens een boek over onze sport: *Auf weissen Schwingen*, van Frank FRANKE (136 blzn., met bijna evenveel kleurenfoto's, formaat 27 x 23,5 cm, ISBN 3 - 613 - 01859 - 4).

Het werk bestaat uit een reeks portretten van en anekdotes over enkele figuren uit de zweefvliegwereld: de belangrijkste is hier ongetwijfeld Helmut Reichmann, drievoudig wereldkampioen en auteur van de bekende boeken voor basisopleiding en overlandvliegen. Naast een klassiek stuk over de grootmeester is er ook een hoofdstukje waarin Annette Reichmann vertelt hoe haar man, bij de inhuldigingsceremonie van het Marokkaanse zweefvliegcentrum Beni Mellal, pal voor de ministeriële tribune een Twin op de buik neerzette, toen de wielvergrendeling er de brui aan gaf.

Het volgende portret geldt Werner Meuser, kersverse wereldkampioen renklasse 1997 te Saint-Auban. We krijgen een overzicht van deze WK vanuit het standpunt van de winnaar.

Frank Franke is reeds lange tijd betrokken bij de "Barron Hilton Cup". Een portret van de hotelmagnaat mocht dus zeker niet ontbreken. Hoe Barron (dat is geen adellijke titel, maar een voornaam!) door Hanna Reitsch tot zweefvliegen werd gebracht, hoe hij bij een ontmoeting met Helmut Reichmann de idee voor een wereldwijd gedecentraliseerde wedstrijd lanceerde, waarbij de prijs voor elke klassewinnaar bestaat uit een verblijf op de Flying M Ranch, een waar zweefvliegparadijs.

Daar sluit ook een ander hoofdstuk op aan: het portret van de zopas verongelukte country-zanger John Denver, enthousiast motorvlieger, die tijdens zo'n week voor de BHC-winnaars als eregast aanwezig was en daar door het zweefvliegvirus gebeten werd. Al wie de videofilm "The Quiet Challenge" gezien heeft, kent het verhaal: na een paar dubbels en enkele oefenvluchten stapt John Denver in een Libelle en vliegt een heuse 300. Dat zegt wellicht iets over de man, maar zeker nog meer over de weersomstandigheden in de streek!

Minder bekend bij ons is Charlie Bräuer. Deze lijnpiloot is ook een fervent zweefvlieger, die in 1991 een 1 000-km vlucht in de Alpen verwezenlijkte. Hier poogt hij een gebalanceerd antwoord te geven op de vraag of zweefvliegers echt betere piloten zijn. Daarbij legt hij vooral de nadruk op de voordelen van het zweefvliegen voor het verfijnen van de "basic flying", die ook aan lijnpiloten de kans biedt de situatie te redden als alle ingewikkelde systemen en procedures falen.

Vrouwen zijn in de zweefvliegerij nog steeds relatief zeldzaam. Daarom paste het ongetwijfeld om ook een damesportret in deze reeks in te lassen; en Gisela Weinreich is zeker niet de eerste de beste. Sedert de eerste Europese dameskampioenschappen in 1979 nam zij op één na aan alle uitgaven deel. Vijfmaal behaalde zij de titel, tweemaal was ze vice-kampioene. Wie doet het haar na?

Interessant boek dus, hoewel een paar hoofdstukken zeer dicht aanleunen bij het werk dat Franke vroeger in samenwerking met Reichmann schreef over de Barron Hilton Cup (*Lautlos mit dem Wind*). De foto's zijn echter

---

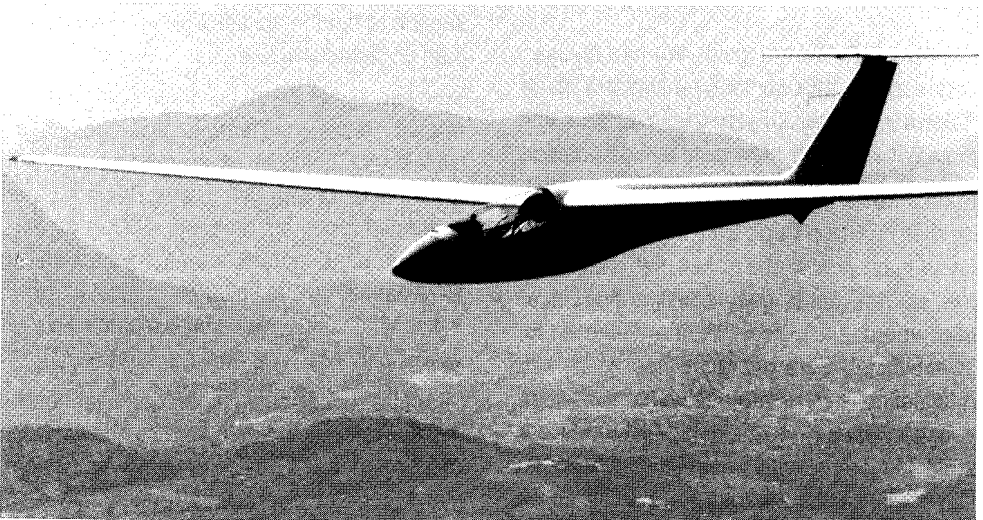
helemaal nieuw, vele zijn prachtig. Ook voor de doorwinterde Boekenvreter dus de moeite waard.

Uit een gans andere hoek benadert men *Dér Segelflugzeugführer*, een collectief werk van Fred WEINHOLTZ, Dieter FRANZEN en Peter PRYBYLSKI (256 blzn. met talloze tekeningen, schema's en kaarten, ISBN 3 - 921 270 - 18 - 9). Het verscheen als deel 7 in de reeks Aus- und Weiterbildung van Luftfahrtverlag. In feite is het een volledig herwerkte 8ste druk van het gelijknamige boek dat vroeger bij Hesse-Verlag uitgegeven werd.

Dit is zonder twijfel het meest grondige en doordachte opleidingsboek dat momenteel op de markt is. Nadeel van de veelheid aan informatie onder compacte vorm: het is vrij saaie lectuur, met daarenboven een kleiner lettertype dan gebruikelijk. Maar voor wie uitvoerige en precieze informatie wenst, lijkt dit een onontbeerlijk naslagwerk.

Voor reglementen wordt verwezen naar een ander deel uit dezelfde reeks, dat vrijwel jaarlijks bijgewerkt wordt om up to date te blijven. Verdere hoofdstukken zijn: navigatie (basisbegrippen, luchtvaartkaarten, vluchtnavigatie, vluchtvoorbereiding, elektronische navigatiehulpmiddelen), meteorologie (begrippen, observatie en metingen, synoptische situatie, luchtvaartmeteo, meteoberichten), techniek (aërodynamica, onderdelen van het zweefvliegtuig, instrumenten, vliegklaar maken), bijzondere vliegtoestanden (toestand vliegveld, storingsen in vlucht, weersituatie, nood- en buitenlandingen, ongevallen), radiocommunicatie. Op het eerste zicht een heel klassiek boek, maar de kwaliteit en de volledigheid kan men niet uit een samenvatting afleiden! Een must voor instructeurs en al wie wenst zijn kennis uit te breiden.

Stéphane Vander Veken



Wim Reynders (K.A.Z.M.) op Cobra 15 te Sisteron (foto Kris Van Dam)

---

## IN MEMORIAM YVES ERDREICH

---



Vrijdag 22 mei, tweede dag van de zweefvliegwedstrijd Kortrijk, eerste vliegdag. Overal verheugde gezichten: ondanks een niet al te gemakkelijk weer komen de meeste deelnemers op EBKT finishen. Enkele buitenlandingsberichten komen binnen, de ophaalploegen vertrekken. Weldra is enkel de Siebert 3 OO-ZEO van Yves nog niet aangemeld. De klassieke grappen komen naar boven. "Den Yves staat nog eens in een veld! Misschien komt hij weer per autostop naar EBKT om zichzelf op te halen?" Dat soort dingen waren we van hem gewoon. Yves bekommerde zich zelden om een ophaalploeg, hij wist wel dat er altijd iemand bereid stond om hem te helpen. En als het dan echt eens niet kon, redde hij zichzelf.

De verslagenheid was dus groot toen een telefoontje van de Franse politie ons het bericht bracht dat Yves nabij het tweede keerpunt Lillers dodelijk verongelukt was. Yves was één van de markante figuren van de KFC. Hij was een Fransman, gehuwd met een Brugse. Zijn "origineel Vlaams" en zijn humor maakten hem bij iedereen geliefd. Tegenslagen in het leven gleden als het ware over hem weg. Zijn lijfspreuk leek wel: "Moi, je ne m'en fais pas!" Rustig, altijd opgewekt, steeds tot helpen bereid. Het afgetakelde vehikel dat hij zijn auto noemde, was een bron van avontuur voor zijn ophalers, maar zijn Sie-3 was zijn oogappel en die onderhield hij perfect.

Yves was trouwens een ervaren overlandvlieger, die vorig seizoen nog vierde eindigde in de Charronwedstrijd Clubklasse. Hij was tevens een regelmatige deelnemer aan de IZW en aan de jaarlijkse Challenge du Tournai Air Club op Maubray, waar hij ooit de overwinning behaalde in de hout-doekklasse. Ook daar zullen ze hem ongetwijfeld missen.

De redactie biedt aan de familie van Yves Erdreich de betuiging van haar innige deelneming aan.

Adieu, Yves, et bons vols dans l'au-delà!

Stéphane Vander Veken

---

## ZWEVEND NAAR DE TOP

---

Onder dit motto organiseerde de Zweefvliegclub Eindhovense Studenten (ZES) op 8 maart j.l. een symposium ter gelegenheid van haar 35-jarig bestaan. De lezingen werden gehouden in de Blauwe Zaal van het Auditorium van de Technische Universiteit Eindhoven. Dagvoorzitter was Robert Bod. Het programma was bijzonder interessant en gevarieerd.

Na het openingswoord van Robert Bod leidde de voorzitter van het college van bestuur van de TUE, dr. ir. H.G.W. de Wilt, het symposium in. Zelf geen zweefvlieger slaagde hij er toch in op humoristische wijze een aantal belangrijke etappes van de geschiedenis van de ZES te belichten.

De volgende spreker ging hier veel diepgaander op in: Dick Teuling, bekend prestatiezwever, lange jaren lid van de Nederlandse kernploeg, is een van de medestichters van de ZES. Hij belichtte vooral de werkzaamheden van de ZES op het gebied van de technische ontwikkeling van het zweefvliegen. Er werd onderzocht en gebouwd rond het aanpassen van een linktrainer voor de zweefvliegscholing en -training, communicatie met de lier, slipvrije snelheidsaanwijzing, enz.

Vervolgens gaf dr. ir. Jan de Jong in naam van de Commissie Instructie en Veiligheid een uiteenzetting over de vliegveiligheidsbevordering. 1997 bleek in Nederland zowat een rampjaar. Ondanks een tendens naar minder ongevallen in verhouding met het aantal starts, stelt men een verschuiving vast bij de slachtoffers, met verhoudingsgewijs minder gewonden, maar meer doden. Uitgangspunt voor een remediëring is de vaststelling dat bij het zweefvliegen,

anders dan bij de professionele luchtvaart, niet de procedures maar wel het vliegen centraal staat.

Veiliger zweefvliegen moet dus van de basis komen, niet de wetenschap ontbreekt, wel de passende mentale instelling. Om dat recht te trekken heeft men behoefte aan meer sociale controle vanwege de zweefvliegers zelf. Een goede opleiding moet de zweefvlieger ook brengen tot zelfstandig denken. Hoe moet ik handelen in onvoorziene omstandigheden? Hoe kan ik vermijden om in dergelijke omstandigheden te verzeilen? Als kader dienen een reeks regels en voorschriften, waarbij belangrijk is dat deze als zinvol worden ervaren.

Positief zijn de betere constructies van moderne zweefvliegtuigen en de betere procedures die in de loop der jaren werden ontwikkeld. Negatief ervaart men echter de grotere mogelijkheden voor minder ervaren vliegers, het feit dat men minder tijd over heeft voor het zweefvliegen, de verminderde betrokkenheid van de vlieger bij het clubleven en het groeiende individualisme, waardoor de sociale controle moeilijker wordt. Ook zijn er veel "oude rotten" die denken dat zij het weten, en de steeds verdere vergrijzing, waarbij het probleem "stoppen" opduikt.

Een van de veiligheidsknelpunten is het bergvliegen. Daarom kwam Jacques Noël, een van de Franse bergvliegspecialisten, een uiteenzetting houden rond veilig bergvliegen. In de periode '89-'93 vonden in Frankrijk slechts 7% van de crashes plaats in de bergen, maar dit betekent wel 50% van de ongevallen met dodelijke afloop. Is veilig bergvliegen wel mogelijk? Ja, aldus Jacques Noël, maar daarbij moet men wel de regels respecteren.

---



Jacques Noël (foto S. Vander Veken)

Boven de toppen is er eigenlijk geen onderscheid met vlaklandvliegen, maar er zijn wel voordelen. Op kamhoogte en lager merkt men vooral de nadelen: men is ongewoon dicht bij de grond, er is een variabele horizon, je krijgt tunnelzicht, het voelt oncomfortabel, de liftdistributie is ongewoon... De gouden regel is dan ook steeds boven kamhoogte ergens aan te komen: men heeft een beter zicht op de omgeving, meer opties voor het landen, beter georganiseerde lift.

Het weer kan in de bergen soms heel plots omslaan. Zo komt men zelfs zonder fouten te maken in kritieke condities terecht. Een goed toestel of een hulpmotor zijn onvoldoende om redding te brengen. Wat nodig is, is kennis, ervaring, analyse, anticipering en vooral een grondige voorbereiding op de grond. In theorie kan je als vlaklandvlieger in de bergen vliegen zonder bergvliegervaring, als je hoog blijft. Maar er zijn valkuilen die je moet kennen en vermijden, en hellingvliegtechniek is onontbeerlijk, want zelfs op een mooie dag kan het nodig zijn hierop terug te vallen. Soms begint het al bij de sleep: als je bang bent van een sleep langs de helling, vraag dan een sleep in de vallei, dat kost slechts een paar minuten.

Het is ook nodig aan stressbeheersing te doen. Daartoe helpt het oefenen in hoofdrekenen van glijhoek en bereikbare landingsvelden (reken

niet op je computer!), het trainen van vaardigheden zoals het achtjes draaien dicht bij de berg, de bewustmaking van het veranderend perspectief naarmate men de berg nadert, de planning van de sprong naar de volgende berg. Daartoe is opleiding nodig.

Aansluitend gaf Jacques Noël een overzicht van wat er zoal te leren valt. Een hele brok, die je best ter plaatse met hem of een andere plaatselijke instructeur uitvoerig gaat oefenen. Een checkvlucht volstaat echt niet, ook niet één langere vlucht met instructeur. Men moet dezelfde bergen in verschillende situaties ervaren hebben.

Ir. Loek Boermans, de profielengeroe uit Delft, kwam de nieuwste ontwikkelingen in de zweefvliegaërodynamica toelichten. Sedert zijn toespraak op het symposium van de Liga een paar jaren terug stond de techniek niet stil. Toen was er sprake van prestatieverbeteringen door afzuiging van de grenslaag aan de bovenzijde van de vleugel via een spleet in spanwijdterichting. Profielen werden ontworpen en getest, met goede resultaten qua vermindering van de weerstand, maar bijzonder onveilige vlieg-eigenschappen bij uitvallen van het afzuigstelsel.

Ondertussen is men erin geslaagd kleine gaatjes aan te brengen in een koolstofschaal, waarmee minder extreme profielen bruikbaar zijn voor grenslaagafzuiging. Nadeel blijft dat het afzuigstelsel energie vereist. Een windmolen-generator levert evenveel verlies als winst; zonnecellen lijken meer aangewezen, met het beschikbare oppervlak kan men inderdaad de nodig 400 W opwekken, en de glijhoek verbetert volgens windkanaalproeven tot 85. Dit is een beter resultaat dan indien men die 400 W zou gebruiken om een hulppropeller aan te drijven.

---

Er is ook veel werk geleverd i.v.m. optimaliseren van winglets, van de vleugelvorm, van de romp (ook qua veiligheid, met o.a. kreukelzones) en vleugel-rompovergang. Een nadelig effect van het wegwerken van loslaatgebieden is nu wel de verdwijning van de trillingen die als natuurlijke waarschuwing fungeerden van naderend afscheuren!



*Loek Boermans en Gerhard Waibel (foto S. Vander Veken)*

Dipl.-Ing. Gerhard Waibel had het toen over veiligheid en cockpit-design. Uit een studie van ongevallen met lichamelijke letsels bleek dat in 63% van de gevallen ruggegraatletsels ontstonden. Oorzaak van deze ongevallen: 29% te hoog afgerond, 33% niet afgerond, 7% botsing met obstakel bij de landing, 21% stall en spin in de laatste bocht.

Om de veiligheid bij dit type ongeval te verbeteren, gaat men eerst en vooral de cockpit verstevigen: hogere randen, betere materialen. Daarnaast gaat men ook proberen om bij een crash de vertraging te spreiden om verwondingen te vermijden, waarbij men eventueel breuken van de onderste ledematen aanvaardt om de ruggegraat te sparen. Een crash onder 45° met 86 km/h betekent een vertraging van 28g! Er is dus energie-absorptie nodig in de richting van de wervelkolom. Verschillende methoden werden getest. Voorlopig lijkt een stangenstructuur met gaatjes voor gecontroleerde ver-

vorming de beste oplossing.

Er wordt ook veel onderzoek gedaan rond reddingssystemen: 3 methodes worden getest: afremmen van het vallende wrak om de piloot toe te laten te springen, automatische extractie van de piloot door een valscherms, terugbrengen van het ganse vliegtuig aan de grond door een grote parachute.

Na deze twee technische uiteenzettingen kwam Ferdi Kuijpers, lid van de Nederlandse kernploeg, de prestatiedruk bij wedstrijden toelichten. Hierbij ging hij eerst de ludieke toer op: hij kwam aangeleurd met zijn volledige wedstrijduitrusting, en wij moesten prompt toezien hoe hij erin slaagde om ongewild zijn valscherms open te trekken en de wildste flaters verzong met kaarten, logger enz.

Ook hier was de boodschap: stress op zich is niet slecht, kan zelfs tot hogere prestaties leiden, maar men moet die stress wel beheersen. Om de capaciteit en de snelheid van gegevensverwerking te optimaliseren, heeft men nood aan aanleg, kennis, ervaring, conditie, maar ook emotie. Bij overbelasting gaat men echter "tunnellen". Om optimaal te vliegen moet men de optimale condities scheppen: goed aftrimmen, radio/variovolume laag houden, eten-drinken-plassen, schone kap, donkere kleding (weerspiegelingen), niet te warm/te koud, werking en gebruik instrumenten grondig beheersen (vluchtrekenaar, GPS), positie micro... Stress onder controle = hogere veiligheid en prestaties!

Er volgde toen een korte slotrede door Robert Bod. Het symposium werd besloten met een flinke borrel. Een passende bekroning van een mooie en leerrijke dag, zeker voor herhaling vatbaar. Afspraak bij de volgende Lustrumviering van de ZES?

---

# CLUBNIEUWS

---

## 6DE NATIONALE RALLY OLDTIMER ZWEEFVLIEGTUIGEN

Deze manifestatie wordt ingericht door de Belgian Veteran Glider Club - Les Faucheurs de Marguerites op het vliegveld van Sovet, bij Ciney, en loopt van 7 t/m 10 augustus 1998.

Alle eigenaars van oldtimers zijn welkom, evenals alle geïnteresseerden. Er wordt gevlogen met één- en tweezitters van 1935 tot 1968. Initiatievluchten met open of gesloten toestellen, ook voor het publiek. Sleepmogelijkheden door motorvliegtuig of auto. Voor zweefvliegers staat een "vliegende balk" ter beschikking.

Kampeermogelijkheden ter plaatse. Voor niet-leden kost deelname 600 BEF (= lidmaatschap).

De Belgian Veteran Glider Club - Les Faucheurs de Marguerites is de Belgische tak van de Vintage Glider Club. De club geeft een driemaandelijks newsletter uit, biedt diverse diensten aan eigenaars van oldtimer zweefvliegtuigen en centraliseert de Belgische lidgelden voor de internationale VGC.

Voor inlichtingen en inschrijving:

Belgian Veteran Glider Club  
rue de Porcheresse 11  
5361 Mohiville  
Tel. (083)61 21 94

## DOELVLUCHT 300 KM!

Ik moet helaas eerlijk toegeven dat ik nooit een goed schrijver ben geweest. Maar mijn eerste 300 km vlucht heeft mij echter zoveel plezier geschonken dat ik er echt moet over vertellen. Vooreerst moet je weten dat het zeker niet mijn bedoeling is om u te vertellen hoe goed ik dan wel zou zijn. Nee, het enige wat ik met dit schrij-

ven wil bereiken is dat ook andere piloten, jong of oud, zich aan het overlandvliegen zouden wagen. Dagenlang, ja zelfs wekenlang, was ik de gelukkigste mens op aarde. Astronauten mogen dan al naar de Maan of naar Mars gaan, hun geluk kan nooit groter zijn. Dat genoeg zou ik ook u willen laten beleven.

We schrijven 15 augustus 1997. Het belooft een prachtige dag te worden. Alle bakken buiten. De Meteo zet echter al meteen een serieuze domper op onze vreugde. Immers, een plafond van 1 200 meter, een gemiddeld stijgen van 1 à 2 meter per seconde, een matig zicht en een vroeg einde van de thermiek (ca. 18:30 uur) zijn niet de echte condities waarbij een beginnening aan een 300 km-vlucht begint. Maar ach, wie gelooft er nu één woord van die meteoknullen? Les 1: blijf steeds optimistisch en beschouw de meteovoorspelling enkel als een indicatie. Marc Ruymen en Voorzitter Theo beheersen deze les al vele jaren en dus blijven zij hoopvol. Wie ben ik om aan hen te twijfelen? Laat ons dus die LS 1 maar grondig kuisen, want elk vuiltje geeft natuurlijk verlies aan prestatie en je weet maar nooit hoe belangrijk elk puntje finesse zal worden tijdens de vlucht. Dan ook nog denken aan water, zonnehoedje, G.P.S., snoepjes, kaarten en plastic zakjes (lees "pipi-zakjes"). Natuurlijk moet ook het fototoestel klaar zijn en moet ook met de baro alles in orde zijn.

Dan toch de eerste verrassing. Reeds om 12:15 uur verschijnt de eerste cumulus. Allen de lucht in! Onze brave noorderbuur Maarten sleept me naar boven om 12:40 uur. Reeds tijdens de sleep kan ik duidelijk merken dat de lucht zeer onrustig is. Dat belooft. Nu blijkt echter dat mijn

---

radio niet meer werkt. Ondanks herhaalde pogingen om Maarten richting Namen te doen slepen, gaat hij steeds meer in de richting van mijn geliefde geboortestad Sint-Truiden. Uiteindelijk geef ik het op om hem op te roepen. Gelukkig kan ik lostrekken in een bel van 2 meter boven Landen. Ik heb nu reeds een achterstand van een half uur op Marc, Theo en Eddy, en bovendien moet ik nog 10 kilometer meer vliegen. Het allerbelangrijkste is echter dat de condities veel beter zijn dan de meteo voorspelde. Voorzichtig starten richting Namen vanop 850 meter. Euforie is immers de slechtste raadgever van de zweefvlieger. Het stijgen verbetert stilaan tot 2,5 meter en zo slecht is dat zicht nu ook weer niet. Maar boven Namen laten ook mijn elektronische vario en, o ramp, de G.P.S. het afweten. De vario beweegt nog slechts zeer traag en de G.P.S. geeft "Battery Low"! Hoe moet het nu verder met een batterij die alle dienst weigert. Nog meer dan 300 km voor de boeg met alleen maar de LS 1, de basisinstrumenten, de kaart en mezelf. Ik wou eerlijk gezegd rechtsomkeer maken, terug naar Tienen, maar besluit dan dat van deze 4 factoren de eerste drie voldoende sterk zijn om de vlucht verder te zetten.

Op naar Menuchenet, een opvallend keerpunt ten noorden van Bouillon. Dat kon zelfs een blinde nog vinden! Hier begin ik pas echt te geloven in mijn kansen. Eerste keerpunt om 14:05 uur. Zowat 100 km in anderhalf uur. Mijn kleine Citroën gaat zelfs niet veel vlugger. Vlug 2 foto's nemen en dan naar Butgenbach. Opnieuw 100 km; al gaat het nu wat moeilijker. De zon schijnt me nu recht in de ogen. Ik hoop dat ik mijn keerpunt zal vinden. De basis is gestegen tot 1 600 meter, terwijl de Ardennen hier gaan stijgen van 200 tot 650 meter boven zeeniveau. Mijn werkhoogte is dus erg beperkt. Daarom zal

ik het hier voorzichtig aan doen. Eén verkeerde keuze kan nu fataal zijn. Het stijgen blijft echter goed met regelmatig een uitschieter tot 4 meter/sec! Om 16:10 uur kom ik dan eindelijk boven het meer van Butgenbach. Mijn gemiddelde snelheid is sterk gedaald (op het tweede been haalde ik slechts 50 km/h), maar het kan nog lukken.

Het derde been brengt ons naar Ciney. Hoog blijven, jongen, boven de Botrange! De thermiek neemt af, hoewel ik nog regelmatig 2 meter stijgen vind. Het duurt echter nog tot 18:30 uur alvorens ik Ciney bereik op 900 meter. Bijna twee en een half uur gevlogen op het kortste been. Waar zouden trouwens Marc en Eddy zijn? Ah, daar hebben we de Marc. Boven Namen kan ik samen met Marc aanpikken in wat mijn laatste pomp zal worden. In een half metertje stijgen krabbel ik naar 1 400 meter LOKAAL!!! Dit is het gelukkigste moment van de vlucht. Nog een goeie 40 km met 1 400 meter. Dat moet lukken. Snelheid van maximum glijgetal aanhouden en de laatste concentratie gebruiken voor de landing. Landing om 18:54 uur, na een vlucht van 6 uur over een afstand van 352 km. Mijn eerste 300.

Kijk, beste vrienden, waarom wil ik u dit vertellen? Wat is er nu zo speciaal aan een 300 km vlucht? Niets eigenlijk, zal je zeggen. Deze vlucht heeft me echter genoeg vertrouwen geschonken om ook aan jullie te vragen, of desnoods te smeken, om ook uw kans te wagen. Als ik het kan, dan kunnen jullie het toch zeker ook. Daarom moeten we even nagaan wat sommigen ervan weerhoudt om ook op avontuur (overland) te gaan.

1ste argument: ANGST.

Veel piloten zijn bevreesd voor een eventuele buitenlanding. Kijk, beste vrienden, wan-

---

neer jullie van elke lokale landing een buitenlanding maken, dan zijn we al een hele stap verder. Bovendien zijn er in heel België ULM vliegvelden waarop het gemakkelijker te landen is dan op onze Runway 24. Tijdens mijn proef ben ik 2 maal op 500 meter verzeild geraakt, en telkens had ik een geschikt veld gekozen. Je vliegt veel rustiger en dus beter als je reeds heel vroeg begint uit te kijken naar een geschikt veld. Als de veiligheid primeert op de prestatie kan de buitenlanding bijna nooit misgaan. Natuurlijk beseft ik ook wel dat één zware steen of één afgezaagd boompje zware schade kan veroorzaken aan het toestel, maar niemand zal je in dat geval een steen werpen.

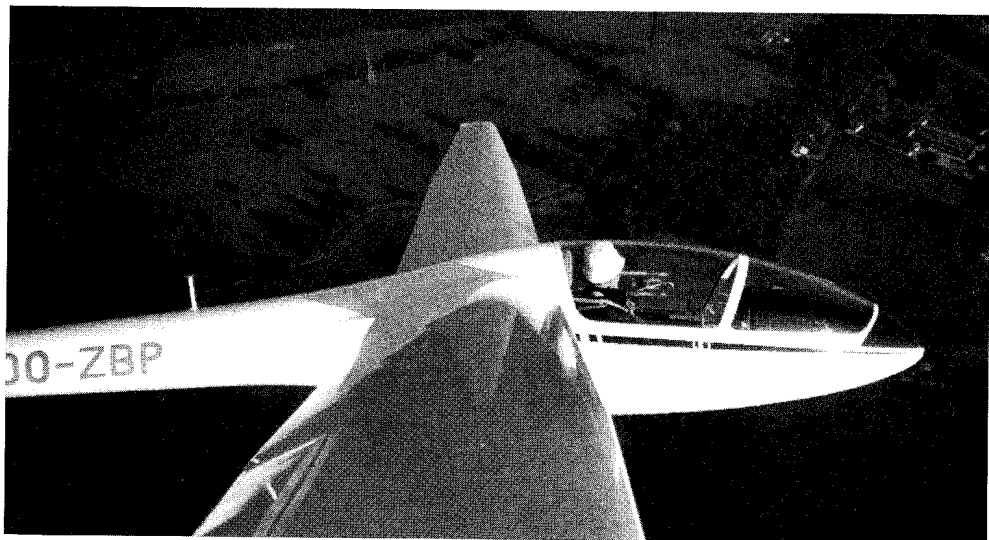
#### 2de argument: PRIJS.

Overlandvliegen is een dure onderneming. Je zal begrijpen dat 5 uur lokaal vliegen niet goedkoper is dan 5 uur overlandvliegen. De enige meerkost wordt gevormd door het film-

pje en het baroblad. Vraag voor je verjaardag een héél simpel fototoestel, hoe minder er in te stellen valt des te minder kan er verkeerd gaan, en onze club zorgt voor de véél duurdere baro. En denk eraan, er staan steeds mensen klaar om je te komen ophalen. In welke sport vind je nog zoveel onbaatzuchtige kameraadschap? Misschien wordt de pint achteraf nog de grootste kost, maar het is daar dat er nieuwe vriendschappen gevormd worden, en zijn die niet onbetaalbaar?

#### 3de argument: MOEILIK.

Overlandvliegen zou moeilijk zijn. Komaan, jongens, reken eens uit hoeveel kilometer je aflegt tijdens een lokale vlucht. Via Landen, over Opheylissem naar Hoegaarden en weer terug. Voor je het weet, heb je 50 km achter de vleugels. Afstandvliegen is net hetzelfde, al vlieg je nu niet meer lukraak in het rond. Je vliegt rechtdoor tot aan je eerste keer-



LS 1 in vlucht (foto Bart De Keersmaecker)

---

punt. Hier komt hetgeen wat voor mij altijd een probleem zal blijven, nl. keerpunten fotograferen. Als jullie 5 uur kunnen bovenblijven dan kunnen jullie gegarandeerd 300 km ver vliegen. Bovendien zijn de condities boven de Ardennen véél beter dan boven ons clubhuis.

4de argument: SCHOONHEID.

Overlandvliegen is niet mooier dan rond de kerktoeren draaien. Deze opmerking komt meestal van mensen die nog nooit overland gevlogen hebben. Immers, het vliegen van een grote proef geeft een enorme sportieve voldoening. Basisopleiding, theorie, thermiekvliegen... Je hebt er veel moeten voor doen en nog meer voor moeten laten om zover te geraken. Nu word je eindelijk beloond voor al die inspanningen. Tijdens mijn vlucht mocht ik genieten van volgende bezienswaardigheden: stad Namen, Samber en Maas, Ciney, Dinant, kasteel van Ciergnon (nochtans een P-zone), Neufchateau, Saint-Hubert, Bastogne, Baraque de Fraiture, Coe, Remouchamps, het meer van Butgenbach, Spa, de Amblève, de Ourthe, Durbuy... Zelfs mijn vriend Eddy, bij wie je fantastische droomreizen over de ganse wereld kan boeken, zou de duimen moeten leggen voor zoveel Belgische schoonheid op één dag! Zijn wij zweefvliegers dan geen gelukkige mensen?

Als besluit wil ik u nogmaals vragen om volgend seizoen de stap eens te wagen om samen overland te gaan. See you in the sky!!!

Richard Driesen  
(overgenomen uit Cumulus)

## HOE STROOMT DE INFORMATIE DOOR HET MENSELIJK LICHAAM?

Hierover bestaan er veel medische studies, maar ik ken nu de oplossing. Bij het treffen tussen Spatzen en Fauconnets te Chauvigny in Frankrijk, zweefvliegtuigen van de oudere generaties, besloot ik met een vriend Spatzvlieger een driehoek te vliegen van 180 Km. Vlug op een Michelinkkaart de driehoek overgenomen + afstand en graden, de zweefvliegtuigen in de piste gebracht, en weg waren wij. Een heel sterke wind blies uit het noordoosten, de richting die wij uit moesten voor het eerste keerpunt.

Na de start en het zoeken naar de thermiek wou ik de kaart nemen. Broek en vestzakken nagekeken, rondgekeken in het ganse vliegtuig, geen kaart te vinden. Dan maar op het gevoel en de vage informatie die ik mij nog herinnerde verder door.

Na 2 uur ploeteren door de versterkte wind en zwakker wordende thermiekbellen moest ik landen in een veld 200 m verwijderd van mijn vluchtlijn. Toeval, zal je zeggen, na het afleggen van 60 km afstand. Maar ik beweer het tegenovergestelde. De kaart vond ik bij het uitstappen onder mijn zitkussen. Dus!!!!

Achille

## GEINTJE

### AMAZING DISCOVERIES

- He Mike, wat heb je daar nou?
- Ik heb hier iets heel bijzonders. Iets waar heel de wereld al lang op zit te wachten!
- Ongelooflijk, vertel ons snel wat het is...
- Ik heb hier een wit vierkant materiaal en een

- 
- stokje. U zult zich wel afvragen, wat is dat nu weer.
- Ja Mike, laat ons niet in spanning...
  - Als ik met het stokje over het witte materiaal beweeg, dan verkleurt het op de plek waar ik met het stokje over heen ben gegaan.
  - Ongelooflijk...
  - Ja, maar dat is nog niet alles. Als ik met het stokje, dat trouwens een Pen heet, een letter, zoals je die normaal op een scherm ziet, op het materiaal teken...
  - Ongelooflijk, ik begin het te snappen... als je meerdere letters neerzet, kan je gewoon lezen zonder dat je een beeldscherm nodig hebt.
  - Inderdaad, jij snapt het. Als dat geen amazing discovery is. Het materiaal heet overigens Papier.
  - Ongelooflijk, en je hebt helemaal geen stroom nodig, Mike?
  - Nee, geweldig he, er zitten zelfs geen batterijen of accu in.
  - Nou, nou, nou zeg. Onvoorstelbaar. Ha Mike, je klapst het dicht. Dat kan mijn notebook ook.
  - Nee, dit is anders, ja kan het zo vaak vouwen als je wilt tot het de door jou gewenste afmeting heeft.
  - Oh Mike, je gaat maar door en het wordt kleiner en kleiner.
  - Ja, nu past het zelfs in mijn portefeuille.
  - Ongelooflijk, dus ik kan het altijd bij me dragen. Kom eens Mike, mag ik het eens vasthouden?
  - Maar natuurlijk, ga je gang.
  - Maar dit is ongelooflijk, het weegt bijna niets.
  - Dat klopt, het weegt 100 maal lichter dan het kleinst verkrijgbare notebook. Dat komt natuurlijk omdat er geen accu in zit.

- Geen accu, 100 maal lichter. Ongelooflijk, ik droom.
- Nee, nee, je droomt niet, knijp maar flink in je arm... Kijk, ik vouw het weer uit en...
- Maar Mike, wat doe je nu? Nee, dat kan niet, je scheurt het papier doormidden.
- Dit materiaal is zo geweldig. Ik houd de helften tegen elkaar aan en je kan het gewoon weer lezen.
- Ongelooflijk, dat moet je met een diskette niet proberen, ha ha ha.
- Maar wat doe je nu? Nee, niet doen, niet doen!!! Je gaat er zo maar op staan springen. Ongelooflijk, en je kan het nog steeds lezen!!!
- Stel je voor als je zo op je monitor zou gaan springen. Ongelooflijk, wat een discovery!!! Zeg Mike, hoe lang kan je papier eigenlijk bewaren?
- Nou, veel langer dan een diskette of hard-disk waarvan de magnetische gevoeligheid op den duur verdwijnt.
- Ongelooflijk, wat een amazing discovery!
- Maar dat is nog niet alles!
- Nee???
- Je kan het overal mee naar toenemen, je kan het gebruiken bij hoge en lage temperaturen. En als je het niet meer nodig hebt, kan je altijd nog je neus erin snuiten of op de WC... Je begrijpt wel wat ik bedoel!
- Ja Mike, ongelooflijk. Zeg Mike, maar dat zou kunnen betekenen dat we op een dag helemaal geen beeldschermen, computers en notebooks meer nodig hebben.
- Inderdaad, is dat niet ongelooflijk. Wat een amazing discovery...

*E-mail van Patrick Pauwels, die het zelf kreeg van Fransois van Haaff, die het zelf kreeg van... enz.*

---

# WEDSTRIJDNIEUWS

---

## INTERNATIONALE ZWEEFVLIEG- WEDSTRIJD KORTRIJK 1998

Deze negende editie stond blijkbaar onder een bijzonder slecht gesternte. De openingsdag begon onder een ware stortbui. Meteoman Mark De Keyser voorspelde weliswaar verbetering in de loop van de namiddag, maar toen ook op de tweede briefing om 14 uur bleek dat de opklaringen nog maar begonnen in Brugge, besloot de wedstrijdleiding de proef voor die dag te cancelen.

De volgende dag, vrijdag 22 mei, zag er merkbaar beter uit, hoewel een vrij krachtige wind en stratocumuluszones roet in het eten kwamen gooien. Er werden dus bescheiden proeven opgesteld: een 107,89 km driehoek Tielt - Bailleul voor de 4 tweezitters, en een 159,43 km driehoek Tielt - Lillers voor de 12 éénzitters.

Alles liep gesmeerd. Ondanks de wind en de zones dode lucht kwamen rond 16 uur de eerste finishers terug, en langzaam sijpelden de overige deelnemers binnen. Drie buitenlandelingen werden gemeld. De gemoederen waren opgewekt, want na de verregende achtste editie keken we uit naar een voorspelde tweede wedstrijddag op zaterdag. Dan kwam het onheilbrengende telefoontje van de Franse politie: Yves Erdreich was bij Lillersodelijk verongelukt.

De wedstrijdleiding besloot onmiddellijk de wedstrijd te annuleren. Op de briefing van zaterdag 23 mei werd een minuut stilte gevraagd ter nagedachtenis van Yves. Ook het weer gaf blijk van rouw: het bleef de ganse dag grijs en koud.

## RAPPEL 10DE BENELUXWEDSTRIJD 1998 14DE INTERNATIONALE 8-DAAGSE VAN DE KEIHEUVEL

Van 1 t/m 8 augustus 1998 zal op Keiheuvel de Tiende Beneluxwedstrijd plaats vinden, en dit in combinatie met de Veertiende Internationale Wedstrijd. Er wordt gevlogen in Open klasse, Renklasse en Standaardklasse.

De inschrijvingskosten bedragen 5 000 BEF, prijs per start 700 BEF, camping 400 BEF/dag alles inbegrepen. Er zullen maximaal 50 toestellen toegelaten worden. Uiterste datum van inschrijving: 28 juli 1998.

Verdere inlichtingen bij:

Rudy Jennen  
17de Esc Lichtvliegwezenlaan 8  
2490 Balen  
Tel. (014)81 25 21 of (014)81 25 67  
Fax (014)81 25 22



DG-202/17 in vlucht met H. Tuyaerts (foto Chr. Bosmans)

## CHALLENGE DU TOURNAI AIR CLUB CONCOURS INTERNATIONAL DU PAYS BLANC

Deze jaarlijkse wedstrijd loopt van 13 t/m 16 augustus 1998 op het vliegveld van Doornik (EBTY, Tournai-Maubray). Maximum aantal

---

deelnemers: 30 toestellen. Uiterste inschrijftatum: 1 augustus 1998; laattijdige of boventalige inschrijvingen kunnen geweigerd worden.

Er zijn vier klassen voorzien: hout/doek, club, standaard en open/ren. Wijzigingen zijn mogelijk in functie van het aantal deelnemers. Elke vlieger moet minstens het zilveren FAI-brevet bezitten. Inschrijving kost 1 500 BEF, te storten

op rekening nr. 199-9200191-24 van Tournai Air Club, 7500 Tournai; sleepkosten bedragen 800 BEF tot 600 m maximum, inclusief een 24x36 film (12 foto's). Fototime toestel verplicht.

Inlichtingen en inschrijving bij:  
Gérard Corneillie  
rue Julien Bouchain 33  
7600 PERUWELZ

---

## EVENEMENTKALENDER 1998

---

### Wedstrijden België

- 01/08 - 08/08 Benelux/Keiheuvel-wedstrijd te Keiheuvel-Balen  
13/08 - 16/08 Challenge du Tournai Air Club te Maubray-Doornik

### Wedstrijden buitenland

- 27/06 - 11/07 10de Europese kampioenschappen Clubklasse te Jihlava, Tsjechië  
18/07 - 02/08 9de Europese kampioenschappen FAI-klassen te Leszno, Polen  
19/07 - 02/08 Europese kampioenschappen kunstzweefvliegen te Ostrow Wielkopolski, Polen  
07/08 - 23/08 Bavariagliding, oefenwedstrijd voor de WK'99 te Bayreuth, Duitsland  
17/10 - 27/10 World Solar Gliding Challenge, zweefvliegrace vanuit Darwin naar Adelaide, Australië  
01/11 - 22/11 First World Masters te Omarama, Nieuw-Zeeland

### Evenementen België

- 07/08 - 10/08 Nationale Rally Oldtimer Zweefvliegtuigen te Sovet (Ciney)

### Evenementen buitenland

- 14/07 - 28/07 Vintage Glider Club Rendez-vous 1998 te Zbraslavice, Tsjechische Republiek  
14/07 - 28/07 Alternatief Vintage Glider Club Rendez-vous + oldtimer vliegtuigen en voertuigen rally te Hronov, Tsjechische Republiek  
29/07 - 07/08 26ste International Vintage Glider Rally te Nitra, Slowakije  
15/08 - 30/08 Derde Spatz- en Fauconnetreffen te Chauvigny, Frankrijk

### Contactadressen

Challenge TAC

Gérard Corneillie, rue Julien Bouchain 33, 7600 Peruwelz

Rally Oldtimers te Sovet

Belgian Veteran Glider Club, rue de Porcheresse 11, 5361 Mohiville. Tel. (083)61 21 94

Overige manifestaties

Zie vorig Ligablad

---

---

# SPORTCOMMISSIE

---

25 maart 1998

## **1. GOEDKEURING VERSLAG OVER DE VERGADERING VAN 08.10.1997**

Dit verslag wordt zonder opmerkingen goedgekeurd. De Voorzitter zal er voor zorgen dat de vergaderingen zich sneller opvolgen.

## **2. HOMOLOGATIE PRESTATIES ZWEEFVLIEGEN**

Twee zweefvliegproeven worden geweigerd: de doelvlichten van 300 km van P. Vanderzwalmen en R. Driesen. Zij beantwoorden niet aan de criteria van de FAI-Sportcode, Sectie Zweefvliegen, hoofdstuk 4.3.2. De sportcommissarissen die deze vluchten goedgekeurd hebben, zullen hiervan op de hoogte gebracht worden. Om zulke fouten te vermijden, zal de Sportcommissie een strengere controle uitvoeren op de prestaties van de Sportcommissarissen, die bij herhaling van fouten sancties zouden kunnen oplopen.

## **3. HOMOLOGATIE VAN RECORDS EN BESTE PRESTATIES**

De Commissie heeft geen record-dossier ontvangen. De FAI veranderde in oktober 1997 haar reglement i.v.m. zweefvliegrecords en voorziet nu records in de 15m-klasse. J. Servais en J. Aerts hebben op deze basis een nieuwe lijst Belgische records opgemaakt, maar men moet nog bevestiging krijgen van de FAI dat alle vorige records in aanmerking komen. Patrick Stouffs zal de FAI hierover contacteren, om ons toe te laten dezelfde procedure te volgen als voor de wereldrecords.

## **4. REGLEMENTEN VAN MANIFESTATIES**

De Commissie heeft volgende reglementen ontvangen:

- 5de Kaiser-Wedstrijd - Zwartberg  
16 - 17.05.98
- Open Belgische kampioenschappen zweefvliegen Saint-Hubert 16-24.05.98
- Internationale Zweefvliegwedstrijd - Wevelgem 21-24.05.98
- Handicap der Kempen en "Victor Boin" - Weelde 27-28.06.98

## **5. ALLERLEI**

G. Denidder, KBAC-Beheerraadvoorzitter, maakt gebruik van de aanwezigheid van afgevaardigden van verschillende federaties, om hen mee te delen dat de toestand van de KBAC niet schitterend is. De reserves zijn beperkt en de financiële situatie wordt slechter met de dag; het aantal leden vermindert en sommige federaties kunnen hun bijdragen niet meer ten volle betalen. De luchtsporten komen steeds meer onder druk te staan en wij moeten ons dan ook meer hiertegen verdedigen. Wij zouden beheerders moeten vinden uit de zakenwereld, die bereid zijn tot een gezond economisch beheer, dank zij fondsen van buitenuit. Ons impact op de politieke wereld is nihil en de 10 000 zogenoemde leden kennen de KBAC zelfs niet. Het is hoog tijd om de jongeren terug te dynamiseren.

Een examen voor Nederlandstalige sportcommissarissen wordt (werd, n.v.d.r.) georganiseerd in Antwerpen op vrijdag 15 mei te 19 uur. Indien nodig zal een examen voor

Franstalige kandidaten ook georganiseerd worden.

De nationale Zweefvliegfederatie stelt aan de Commissie voor twee nieuwe examinatoren te benoemen, nl. Stan Taeymans en Franz Van Autreve. De Commissie stemt hiermee in.

Een instructeur zweefvliegen van Franse nationaliteit wenst als instructeur op te treden bij het CNVV, dat een instructeur motorzweven zoekt. Manu Litt wordt verzocht in dit verband contact op te nemen met de BZF, om haar eventueel akkoord te bekomen.

## HOMOLOGATIES

### 1. Vergunningen en bevoegdverklaringen

#### a. Theoretisch examen

DE ROY Marc	ROOSELAER Heidi
D'HOOGHE Geert	SCHACHT Carlos
DIRIX Stefaan	SEYS Jozef
NUYTS Jörgen	VANDERPUTTEN Koen
OEYEN Roland	VAN LAETHEM Marc

#### b. Zweefvliegvergunning

DELEFORTRIE Stefan	JENSEN Peter
GOESAERT Gert	WOUTERS Wim

#### c. Bevoegdverklaring passagier

DUPONT Tom	JENSEN Peter
FILLEUL Nico	STEVENS Luc
GOESAERT Gert	VAN DE PUT Rudy

#### d. Theoretisch examen hulpinstructeur

CLAESSENS Peter

#### e. Bevoegdverklaring hulpinstructeur

BALLET Bertho	VANGOSSUM Willy
---------------	-----------------

## 2. FAI-prestaties

### A. D-brevet

#### a. Hoogtewinst 1 000 m

BELLEN Pieter	CEULEMANS Florent
---------------	-------------------

CROMBEZ Koen	JANSEN Stijn
DELEFORTRIE Stefan	KLIJNSMA Daniel
DEVOLDERE Raymond	LOOS Walter
DIERCKX Albert	MAES Lieven
HOIRELBEKE Bert	NOOYENS Bart
HUYGEN Bart	

#### b. Afstand 50 km

AERTS Joachim	KLIJNSMA Daniel
BELLEN Pieter	KÖPPEN Theo
BOUCHO Lucien	LEENDERS Jean
COECKELBERGS Mario	MAES Lieven
CROMBEZ Koen	MANGELSCHOTS Jan
CUPPENS Mattijs	RYS Camiel
DELEFORTRIE Stefan	STEVENS Luc
DIERCKX Albert	VAN DE PUT Rudy
EVERAERTS Bob	VAN RAEPENBUSCH F.
HUYGEN Bart	VERBOONEN Gilbert
JANSEN Stijn	

#### c. Duurvlucht 5 uur

BELLEN Pieter	LAMBERT Philippe
CROMBEZ Koen	LOOS Walter
DELEFORTRIE Stefan	NOOYENS Bart
DIERCKX Albert	SERMEUS Kurt
EVERAERTS Bob	VAN GESTEL Antonius
HOIRELBEKE Bert	VAN PEE Wim
KLIJNSMA Daniel	

#### d. Bekomen het zilveren kenteken

AERTS Joachim	HUYGEN Bart
BELLEN Pieter	JANSEN Stijn
BOEVE Emmanuel	KLIJNSMA Daniel
BOUCHO Lucien	KÖPPEN Theo
COECKELBERGS Mario	LEENDERS Jean
CROMBEZ Koen	MANGELSCHOTS Jan
CUPPENS Mattijs	RYS Camiel
DELEFORTRIE Stefan	STEVENS Luc
DIERCKX Albert	VAN RAEPENBUSCH F.
EVERAERT Bob	VERBOOMEN Gilbert

### B. E-brevet

#### a. Hoogtewinst 3 000 m

KÖPPEN Theo	VAN PUTTEN Frank
-------------	------------------

#### b. Vrije afstand 300 km

ANSEEUW Stefaan	DE REYS Eddy
-----------------	--------------

---

DIERCKX Albert      LIEBEN Kelly  
DRIESEN Richard    MEERTS Filip

c. Bekomt het gouden kenteken  
VAN PUTTEN Frank

### **C. F-brevet**

a. Hoogtewinst 5 000 m  
DE BUSSER Hubert

b. Doelvlucht 300 km  
ANSEEUW Stefaan      DEMUNTER Hedwig

DE REYS Eddy      MEERTS Filip  
DIERCKX Albert    VAN MULDER Jozef  
LIEBEN Kelly

c. Vrije afstand 500 km  
VANDENBERGHE Jan

d. Bekomt het diamanten kenteken  
DE BUSSER Hubert

D. Nieuwe sportcommissaris  
PIRET Michel      Nr. 98455

---

## MEDEDELINGEN EN SERVICE

---

**TE KOOP:** Elfe Neukom S4D, bj. 1977, glijgetal 37, volledig geïnstrumenteerd, radio, akoestische vario, vele toebehoren. Vliegklaar. Parachute, gesloten aanhangwagen. Tel. dag: (015)51 37 46, tel./fax avond (016)48 05 19.

**TE KOOP:** ASK14 PH-1049, '68, nr. 1, vliegtuig en motor in topconditie. Radio en lierhaak, + zelfstartend. Schleicher aanhanger. D. Ottevanger, Notenlaan 56, NL-4254 CD Sleeuwijk. Tel. 00 31 18 3303482 (NL).

**TE KOOP:** oldtimer zweefvliegtuig 1947. Fax (083)21 49 61.

**TE KOOP:** Baro Winter 12UHS 6 000 m; O2-installatie AIR-24, volle fles + masker; originele kap Ka6 CR; ELT-2 zonder batterij. Bevragen: W. Haagmans, tel. 00 31 46 4375794.

**GEZOCHT:** gesloten aanhangwagen voor Ka7, in goede staat. Fax (083)21 49 61.

**TE KOOP:** Spatz 55 met open aanhangwagen, prima staat, volledig, startklaar. Bellen voor afspraak (052)30 01 59 na 19 uur.

**TE KOOP:** Ka-8b, licht beschadigd, met basisinstrumenten, zonder aanhangwagen. Info Frans Couckuyt, (056)22 44 17.

### **VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT:**

#### KNVvL-publicaties:

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

---