

ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

10de jaargang - nummer 39
juli - augustus - september 1989

verantw. uitg. : L. Braet, Hemelrijkstraat 45, 9820 Gent

kantoor van afgifte : Gent X

Verzekeren op "hoog" niveau.

Aviabel verzekert niet alleen luchtvaartuigen en satellieten maar ook bedrijfsmanagers, hoge kaderleden, vrije beroepen, journalisten... tegen ongevallen tijdens hun reis of verblijf in het buitenland zelfs tot in onrustige of oorlogsgebieden toe.



Aviabel keert zeer hoge kapitalen uit bij overlijden of invaliditeit.



AVIABEL, de luchtvaartverzekeraar **AVIABEL**

Brugmanlaan 10 - 1060 Brussel - Tel. : 02/349.12.11
Fax. : 02/349.12.99

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister
van Cultuur, BLOSO-erkenningsnummer: 8.1

REDACTIE EN CORRESPONDENTIEADRES

Jan HANNES
Linkestraat 18, 3560 Beringen
tel. : (011) 43 10 87

ABONNEMENTEN :

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

ADVERTENTIE-TARIEVEN :

Seintjes en koopjes vanwege de leden
worden gratis geplaatst.
Voor commerciële advertenties gelieve
contact op te nemen met het secretariaat.

SECRETARIAAT :

George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne

BETALINGEN :

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

L. Braet
Hemelrijkstraat 45, 9820 Gent
tel. 091/22 83 97

10de jaargang - nummer 39
juli - augustus - september 1989

INHOUD

Redactioneel	3
Issoudun '89	4
10 ^e Handicap der Kempen	7
22ste Klippeneck Segelflög Wettbewerb	9
Europees Juniorkampioenschap te Cambrai	9
5de Internationale Zweefvliegwedstrijd	10
Wedstrijdverslag	12
21ste W.K. Zweefvliegen te Wiener Neustadt	15
Sportcommissie	17
Het hoekje van de boekenvreter	19

VERLEENDEN HUN MEDEWERKING AAN DIT LIGABLAD :

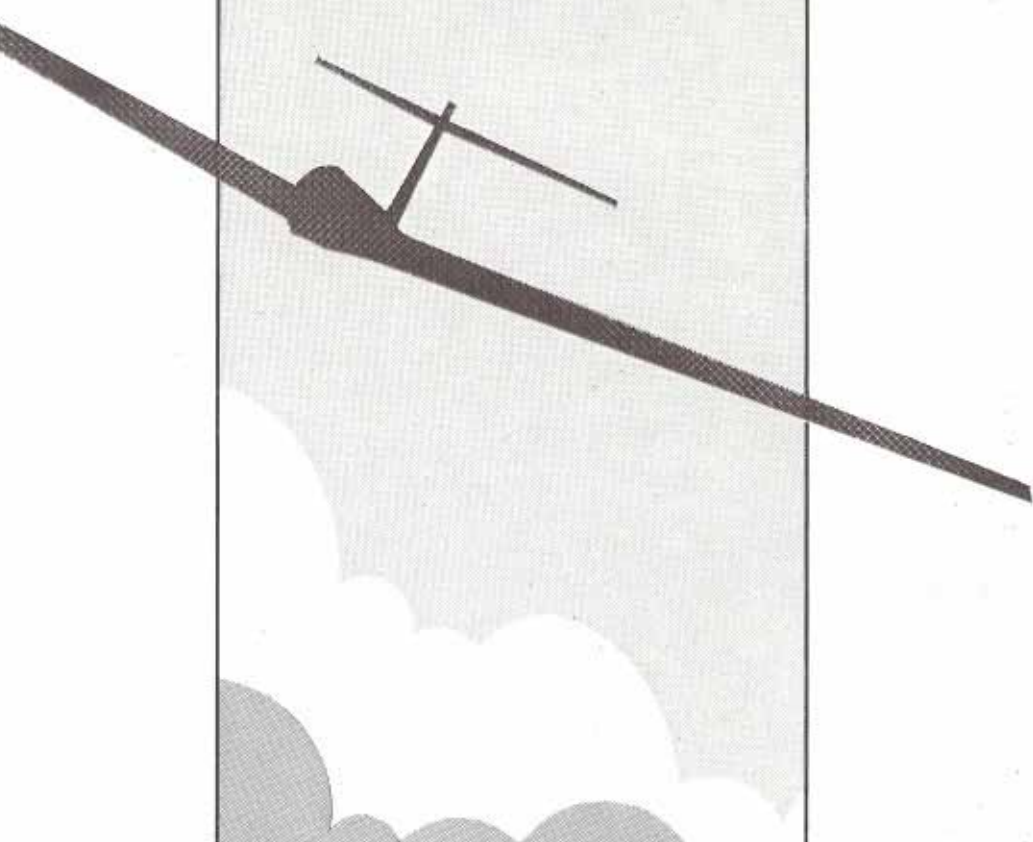
Aviasport, L. Braet, B. De Wijs, J. Hannes, F. Heylen,
P. Janssens, S. Vander Veken.

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen.
Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toe-
stemming van de redactie.

**Teksten en foto's voor volgend nummer
worden op de redactie verwacht.**

Cover : DG 300
(foto J. Hannes)

up in the sky with kinthey



group josi
kinthey, aviation insurer
rue des colonies 11 1000 brussels
tel. 02-515.12.20 or 02-515.13.28

REDACTIONEEL

Wanneer U dit Ligablad leest, is het vliegseizoen weeral voorbij.

In onze eerste editie van deze jaargang drukten we de hoop uit dat dit jaar het vliegweer beter zou zijn dan de vorige jaren.

Deze hoop werd reeds bewaarheid in de Kiewit-Cup. Deze eerste Belgische wedstrijd kende een groot aantal overlandkilometers.

De Handicap der Kempen te Weelde en de Internationale Wedstrijd en B.K. op Keiheuvel vervolledigden de reeds eerder gekende resultaten. Tussendoor werden nog enkele driehoeken van meer dan 600 km vanuit België gevlogen.

In buitenlandse wedstrijden deden de Belgische deelnemers het ook verre van slecht.

Het Charron-Comité zal moeten rekenen.

Traditioneel is ons derde nummer een jaarlijks verslag over wedstrijduitslagen, zo ook dit jaar.

In ons vorig nummer deden we een May Day - oproep voor het samenstellen van het Liga-Blad.

Het Ligablad werd 5 jaar met slechts enkele medewerkers door

de huidige redactie verzorgd.

Het Ligablad heeft nieuw bloed nodig. Mensen die nieuwe ideeën en enig schrijftalent hebben. Dit tijdschrift moet blijven bestaan.

Het is een deel van de Liga, van ons allen. Het heeft meegewerkt aan het positief en dynamisch imago van de Liga zowel naar de overheid als naar de clubs en hun leden.

Ook in het buitenland geniet ons tijdschrift bekendheid en wekt het belangstelling op.

Aarzel daarom niet en neem contact op met de huidige redactie, de verantwoordelijke uitgever of het secretariaat van de Liga.

Het Ligablad moet blijven bestaan.

Veel leesgenot.

Een goede echtgenoot herinnert zich de leeftijd van zijn vrouw niet, maar vergeet nooit haar verjaardag.

J. Audiberti

ISSOUDUN '89

De Belgische delegatie bestond dit jaar uit 4 piloten en hun equipes :

Emiel de Wachter
Eddy de Coninck
Johan Luyckx
Paul Janssens

A.C.K. Std. Libelle
K.A.C. L.S. - 1D
D.A.C. Mini Nimbus
A.C.K. L.S. - 6A

Eddy zou dit jaar de pechvogel worden. Het begon al voor de wedstrijd. Zijn auto ging stuk en hij moest een auto lenen.

Dag 1 : We gingen al direct van start met 193 km. voor de STD en 238 km. voor de REN. Het was weer een rommelweertje : veel wind en een afwisseling van blauwe gaten en overbewolking. In de standaardklasse geraakten er 12 rond van de 35, Kay als eerste met 63 km/h., Emiel als 29ste en Eddy als 18de. De renklasse geraakte niet thuis. Ik was bij de eersten weg en geraakte tot op 18 km. van het veld, en op een tweede plaats. Michel Fache stond 3 km. verder en eerste. Johan was achtste met 203 km.

Dag 2 : STD 153 km., REN 167 km. De hele meute werd in een stralende zon opgesleept, maar de overbewolking sloot spoedig alles af, en de basis deed een vrije val van 1400 naar 800 m. Iedereen vertrok, maar na 40 km. besloot ik dat alles weer buiten zou liggen en

draaide terug. De standaardklasse geraakte inderdaad niet rond, en Revault kreeg voor zijn 117 km. slechts 49 ptn. Eddy stond 22 en Emiel 30. In de renklasse geraakte de Engelsman Cooper wel rond en bezorgde me al direct 435 ptn. achterstand. Johan vloog door en plaatste zich 19de.

Dag 3 : STD 192 km. REN Cats-Craddle met 3h30 tijdslimiet. De dag werd redelijk met op de avond een tijdje erg goede thermiek en 2000 m. basis. De standaards waren zeer snel, eerste was Watt en Meuser met 103 km/h., Emiel 19de met 87 km/h. Eddy had weer pech. De buitenlanding van de vorige dag was in een grondzwaai geëindigd. Toen hij 's morgens monteerde zag hij dat de staart van L.S. - 1D gebarsten was. De Fransen zorgden ervoor dat het toestel direct weg kon voor reparatie.

In de renklasse werd Roel Kuil eerste met 287 km. Ik deed 280 km. maar ging over de tijd en kwam 9^e, Johan werd 18^e.

Dag 4 : In een warme zon werd de renklasse opgesleept, waarna er cirrus overtrok en de proeven afgelast werden. 15 min. later trok het open en werd het goed weer. De meteomensen staakten, maar aan de briefing te zien werd er weinig moeite gedaan om toch een fatsoenlijk weerbericht vast te krijgen : een eerste moment van twijfels betreft de organisatie.

Dag 5 : STD 167 km. REN 240 km. Voor de standaards werd het een erg mooie tactische dag. Watt was weer eerst met 87 km/h., Emiel en Eddy resp. 20ste en 21ste met 70 km/h. De renklasse werd op het eerste keerpunt geblokkeerd door een onweer. Ik stond als verste buiten met 90 km.

Dagen 6, 7 en 8 waren regenachtige dagen met op de 8ste dag (en toen rustte Hij niet meer) een zondvloed die prompt iedereen aan 't hopen zette. De tent van Eddy leek wel een vergiet.

Dag 9 : STD 164 km. REN 167 km. Het weer werd heel goed in de late namiddag en voor de eerste keer kreeg de meteoman "metdevinger-indelucht" gelijk. Het werd dus een mooie tactische proef met hoge snelheden en soms voorzichtige stukken. Van de standaards werd, hoe kan het anders, Watt eerste met 80 km/h., Emiel werd 20ste en Eddy 21ste. Eddy had dus zijn toestel terug nadat er een hele nacht aan doorgewerkt was. Oorzaak van de barst bleek een

slechte reparatie in de "voorgeschiedenis" van de L.S. - 1. Maar toen Eddy 's morgens monteerde barstte een van de waterzakken, resultaat was een uurtje vertraging en geen water aan boord. In de renklasse mocht ik mijn eerste dagoverwinning binnenhalen met 89 km/h., Johan haalde de 11de plaats met 69 km/h.

Dag 10 : STD 349 km. REN Cats-Craddle met 5 uur tijdslimiet. Wat een teleurstelling in de renklasse. Iedereen hoopte op een grote driehoek, maar omdat er 4 piloten kort bij de eerste plaats stonden en Kuil als eerste, besloot de organisatie de makkelijkste weg te nemen en meteen het voordeel aan de eigen piloten te geven. De keerpunten lagen soms 100 km. uiteen, zodat er dus een belangrijke toename van de geluksfactor was. De standaards konden hun lol niet op, eerste werd Christine Moroko met 100 km/h. Emiel blies iedereen van zijn sokken door zich 5de te plaatsen met 94 km/h.! Eddy werd (hoe is 't in Godsnaam mogelijk) geplaagd door buikloop en kwelde zich naar de 28ste plaats. In de renklasse was het dus een Fransman die eerst stond : Roumet met 483 km. Ik stond 15de en Johan 21ste.

De einduitslag :

Standaardklasse :

1. David Watt	4027 ptn.
2. Christine Moroko	3904 ptn.
17. de Wachter E.	2991 ptn.
29. de Coninck E.	2228 ptn.

Renklasse :

1. Cendron	3617 ptn.
2. Lefevre	3570 ptn.
9. Janssens Paul	3174 ptn.
16. Luyckx Johan	2541 ptn.
22 deelnemers	

Zoals gezegd was de organisatie niet wat we gewend waren. Het feit dat de meteo staakt is in andere plaatsen geen groot probleem te noemen. De gebruikte Cats-Craddle werd door de meeste piloten als een vervalsing van de resultaten ervaren. Opvallend was ook dat er veel foto-problemen waren, hetgeen Emiel een mooie klok opdracht. Wat ook niet zuiver was, was het feit dat niet gecontroleerd werd op gyroscopische instrumenten. De Engelsen hadden die alle-

maal en vlogen dan ook veel in de wolken. De organisatie nam het toch wat te gemakkelijk.

Opvallend waren de goede prestaties van de A.S.W.-24, een toestel dat ruim goed schijnt te maken in prestaties voor wat het in schoonheid mist. En laat ons tot slot allen hopen dat Eddy de Coninck het op de wedstrijd in Keiheuvel een pak beter heeft, iemand met zoveel geduld verdient dat zeker.

P.J.

Brave mensen begaan dikwijls de vergissing te menen dat ze zó maar zullen krijgen wat hen rechtmatig toekomt.

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT :

	(afgehaald / toegezonden)	
* Cursussen (KNVVL-uitgaven)		
- Theorie van het zweefvliegen	880,-	950,-
- Praktijk van het zweefvliegen	580,-	650,-
* Vliegboekje	70,-	90,-
* F.A.I. - Sporting Code		
General Section 1986	150,-	
Section 3 - Gliders 1988	150,-	
* F.A.I. - Sportcode - Sectie 3 (Nederlandse vertaling)	200,-	220,-
* Tekst "overland instructie" G. Peeters	70,-	
* Metalen kenteken F.A.I.	150	
* Zilveren 'C' - sticker	30,-	40,-
Beschikbaar voor promotie :		
- folders, stickers		
- VHS video tapes		

10^e HANDICAP DER KEMPEN 24/25 JUNI 1989

25.000 km. in 2 dagen. Voor de eerste maal tijdcamera verplicht. Een wedstrijd met veel sfeer en sportiviteit voor alle lagen van de zweefvliegerij. Van Nimbus 3 en DG 600's tot Ka zessen vlogen mee in de diverse klassen. Een echt knooppunt voor vele zweefvliegers, piloten en toeschouwers.

De Handicap der Kempen stond dit jaar in het teken van het 10-jarig bestaan van de wedstrijd. Dit werd gewaardeerd door meer dan 90 zweefvliegers met hun ophalers en feestgenoten, totaal circa 400 man. De verdeling was dit jaar wederom ca. 50 % Belgen en 50 % Nederlanders. Dat gaf weer een strijdvlustige maar bovenal gezellige sfeer.

De tijdcamera werd verplicht ingevoerd omdat de wedstrijdleiding de veiligheid boven alles wil laten prevaleren. Met zoveel toestellen is het extra oppassen geboden. Met tijdcamera's behoeft de startlijn niet meer boven het veld te liggen. De starttijd wordt afgedrukt op een foto welke vanuit de lucht wordt genomen van een merkpunt op de grond. Bij de Handicap der Kempen werd deze techniek gebruikt om meerdere startpunten ca. 6 km. van het vliegveld te leggen. Zodoende kon het grote deelnemersveld vele kilometers uit elkaar worden getrokken. Dit, gekombineerd met het toestaan

van slechts 1 startfoto, vermindert "zwermvorming". De favorieten kunnen dan met "alsof-foto's" de "rugzaktechniek" stevig indammen.

In Weelde vliegen nog alle 3 de klassen. Open/Renklasse, Standaardklasse en Clubklasse. Hierdoor krijgen ook mensen welke bijv. Ka 6, Clublibelle of Twin vliegen, de gelegenheid zich in eigen klasse te meten. Maar ook vlogen bij de Handicap der Kempen verschillende WK en EK vliegers mee in een duidelijk sterk deelnemersveld. Dat kan, als er alleen al in de Standaard klasse bijv. 37 deelnemers zijn.

Op zaterdag 24 juni werd in de Renklasse gestreden om de Victor Boin Trofee. Deze loodzware onderscheiding werd gewonnen door Ton de Bruine op DG-600 met 406 km. afstand. Zondag won Nederlands kampioen Rob Looisen (LS6) in de Renklasse met een snelheid van 90,1 km/u. over 304 km.

In de Standaard Klasse won Sikko Vermeer (ook Nederlands kampioen) met ASW 19 op beide dagen van de Keiheuvelenaars Eddy Huybreckx (ook Nationaal kampioen) en Paul van Dingenen. Ja, buiten staan, zelfs vlak bij het veld, straft soms hard af.

De Clubklasse werd zaterdag gewonnen door Kokkie, winnaar van de Handicap Wisseltrofee 1988. Zondag was dat het duo Andy van der Stelt/Eric Houtman. Lachende eersten werden de luchtkadetten Lecloux/Gooris,

welke samengeteld op de beide dagen toch de meeste punten hadden.

De voortreffelijke barbecue van ACK zweefvlieger Marc Aerts maakte de feestvreugde compleet.

TOTAAL KLASSEMENT OPEN/RENKLASSE

W.Nr.	NAAM	TOESTEL	CLUB	24/6	25/6	TOT.
1 DG	Ton de Bruine	DG-600	VCH	893	789	1682
2 LR	Rob Looisen	LS-6	GEZC	750	877	1627
3 VW	Gerrit Kurstjens	Nimbus 3	VZC	788	833	1621
4 PJ	Paul Janssens	LS-6a	ACK	770	841	1611
5 MJ	Max Van Bree	LS-3	EAC	725	807	1532

TOTAAL KLASSEMENT STANDAARD KLASSE

W.Nr.	NAAM	TOESTEL	CLUB	24/6	25/6	TOT.
1 TH	Sikko Vermeer	ASW-19	ACVZ	673	931	1604
2 PX	Paul v. Dingenen	Discus	ACK	707	804	1511
3 TR	Eddy Huybreckx	LS4	ACK	593	871	1464
4 87	Jac van Stratum	Cirrus 75	EAC	611	837	1448
5 MY	Eddy de Coninck	LS1-d	KAC	614	822	1436

TOTAAL KLASSEMENT CLUB KLASSE

W.Nr.	NAAM	TOESTEL	CLUB	24/6	25/6	TOT.
1 84	Lecloux/Gooris	Twin Astir	LK	964	846	1810
2 E6	v.d.Stelt/Houtman	ASK-21	GEZC	537	1041	1578
3 VN	Louis Lauwers	Ka6 CR	KAC	518	1001	1519
4 KH	Eric Bongaerts	Club Libelle	ACK	613	889	1502
5 BF	Rik Jennen	K6 E	ACK	661	791	1452

22ste KLIPPENECK SEGELFLUG WETTBEWERB

J.H.

Deze wedstrijd wordt jaarlijks gehouden voor de verschillende klassen : Open, Ren, STD en Tweezitters.

In de STD-klasse met 3 piloten waren er deelnemers van A.C.K. nl.: Eddy en Mark Huybreckx, Rudy Jennen, ook Bert Schmelzer van L.S.V. Viersen, eveneens vliegend op Keiheuvel. In de Tweezittersklasse met 13 piloten, namen Patrick Govers en Antoine Engelen deel.

Deze wedstrijd georganiseerd van 8 tot en met 15 juli kende in de STD- en Tweezitterklasse vijf geldige wedstrijddagen. De afstanden in de STD-klasse varieerden van 157 km. tot 339 km., in de Tweezittersklasse van 99 km. tot 262 km.

Uitslag :

STD-KLASSE

1. SCHMELZER Bert	2.398 ptn.
2. HUYBRECKX Eddy	2.373 ptn.
3. BAUDER Karl	2.332 ptn.
4. RENNER Gerhard	2.316 ptn.
5. SIESEN Karl	2.184 ptn.
12. HUYBRECKX Mark	1.952 ptn.
29. JENNEN Rudy	647 ptn.

TWEEZITTERSKLASSE

1. RENNEKE/FLITR	1.682 ptn.
2. SCHUSTER/SCHU	1.435 ptn.
3. GLASER/KUHN	1.259 ptn.
4. HIRT/JOACHIM	1.259 ptn.
5. TRITTLER/HERM.	1.216 ptn.
7. GOVERS/ENGELN	1.194 ptn.

EUROPEES JUNIORENKAMPIOENSCHAP TE CAMBRAI

van 30/07 tot en met 13/08/89

Dit E.K. voor Junioren werd voor de eerste maal gehouden te Cambrai, in het noorden van Frankrijk. In de STD-klasse waren er 31 deelnemers en in de Renklasse 16. België was vertegenwoordigd in

de Renklasse met 2 piloten, nl. :

Paul Janssens van A.C.K. en Emmanuel Litt van Verviers.

De STD-klasse had 6 geldige wedstrijddagen en de Ren 7.

Einduitslag

RENKLASSE

1. RAICHLE Ulrich D 6.433 ptn.
2. MALLICK Christian F 6.163 ptn.
3. GERTZMANN Rolf D 6.093 ptn.
4. GOUBLE Richard F 5.759 ptn.
5. TOMASSON Bengt S 5.737 ptn.

6. JANSSENS Paul B 5.664 ptn.
10. LITT Emmanuel B 5.064 ptn.

STD-KLASSE

1. RUBAJ Tomas Polen 5.055 ptn.
2. ZIEGLER Erwin D 5.040 ptn.
3. KAROW Holger D 4.947 ptn.
4. HANSSON Urban S 4.910 ptn.
5. BARROIS Jean-Denis F 4.730 ptn.

5de INTERNATIONALE ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD

1ste BENELUX-BEKER EN BELGISCHE KAMPIOENSCHAPPEN
van 12 tot en met 19/08/1989 op A.C.K.

In zijn openingsrede verwelkomde Michel Aerts, voorzitter van A.C.K. en wedstrijdleader, de Heer Patrick Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, de Heer Bierkens, Burgemeester van Balen, de Heer Put, Schepen van Sport te Balen, de deelnemers en hun helpers.

De wedstrijdleader benadrukte in aanwezigheid van de genodigden, dat het wedstrijdvliegen op internationaal vlak een dure aangelegenheid is geworden. Hij drukte daarom de wens uit dat de huidige wedstrijdsubsidies zouden kunnen verhoogd worden om alzo onze toppiloten nog meer de mogelijkheden te schenken om internationale ervaring op te doen. Om jonge wedstrijdopiloten nu de mogelijkheden te geven om ervaringen op te doen moeten anderszins de wedstrijden betaalbaar

blijven en een sportief gebeuren zijn.

Na de inleidende toespraak en een antwoord van de Heer Minister en de briefing kreeg de Heer Dewael zijn luchtdoop en vloog de wedstrijd en B.K. in.

In zijn slottoespraak bedankte Michel Aerts de deelnemers voor hun aanwezigheid en hun voorbeeldig sportief gedrag en veilig vliegen. Hij bedankte verder de Vliegbasis Kleine Brogel voor hun samenwerking alsook hun meteoriedienst die dagelijks op professionele wijze zowel vanop de basis als ter plaatse, o.l.v. Pierre Arnauts en Gilbert Van Hoof, voor de weergegevens als -voorspellingen zorgden. Het Nederlandse controlecentrum Dutch Mill werd ook in het dankwoord betrokken.

In het verleden gebeurde de selectie van de piloten voor de E.K. en W.K. op basis van de uitslagen van de B.K. Wij moeten in België, zoals in de ons omringende landen, komen tot een selectie-procedure op basis van uitslagen in verschillende binnen- en buitenlandse wedstrijden. De wedstrijdleader bedankte daarom de heren Stouffs en Jeanmotte voor hun aanwezigheid op de wedstrijd.

Het luchtruim is nog een van de tere punten in de zweefvliegerij. De steeds toenemende reglementeringen in het luchtruim dwingen de zweefvliegers ertoe zich te gedragen als waardige gebruikers van dit luchtruim. Dit zal in de toekomst kunnen resulteren in het invoeren van een beperkte radiovergunning voor de zweefvliegerij.

Aansluitend bij dit punt, is dat de bevoegde Belgische en Nederlandse instanties moeten gaan samenwerken om te voorkomen dat wij in de toekomst, gaan vliegen in reservaten.

Nu België voor de eerste maal de BENELUX-KAMPIOENSCHAPPEN heeft georganiseerd, drukte de wedstrijdleader de wens uit dat onze Noorderburen zouden inpijken en deze kampioenschappen volgend jaar op hun beurt zouden organiseren.

Vooraleer over te gaan tot de prijsuitreiking, in aanwezigheid van Miss Vlaanderen, bedankte de wedstrijdleader alle medewerkers en sponsors voor hun onbaatzuchtige inzet.



Miss Vlaanderen Leen De Doucker
Hendrickx Eddy, mede-organisator - Lid R.V.B. - A.C.K.

WEDSTRIJDVERSLAG

De 5de Internationale Zweefvlieg-wedstrijd, 1ste Benelux-beker en Belgisch Kampioenschap kende 5 geldige wedstrijddagen.

1ste dag : 12/08

De eerste opdracht, een proef van 165 km. voor beide klassen, moest om 16 uur geannuleerd worden. De thermiek liet het afweten.

2de dag : 13/08

De meteo voorspelde zeer goed weer. De O/R-klasse kreeg een driehoek van 316 km.; Terlet - Dinslaken Aero - E.B.K.H. De STD-klasse een 288 km. nl. Terlet - Wesel Aero - EBKH. Met een gemiddelde van bijna 90 km/u. rondde beide klassen na ongeveer 3 uur vliegen de proef af.

Uitslag :

O/R

1. Stouffs Patrick
2. Leucker Hermann
3. Jeanmotte Yves

STD

1. Huybreckx Eddy
2. Huybreckx Gert
3. Huybreckx Mark

3de dag : 14/08

De meteo-gegevens waren dezelfde. De piloten kregen allen dezelfde opdracht : een platte driehoek gaande van EBKH - Geel Ten

Aart - Kamp Lintfort Aero en terug. In de STD-klasse lag het gemiddelde rond de 78 km/u. In de O/R-klasse was dit bijna 90 km/u.

Uitslag :

O/R

1. Stouffs Patrick
2. De Bruine Ton
3. Janssens Paul

STD

1. Huybreckx Eddy
2. Daems Jef
3. Huybreckx Mark

4de dag : 15/08

De opgegeven proef werd afgelast omwille van veiligheidsredenen. Er was teveel wind.

5de dag : 16/08

Het was nog steeds slecht vliegweer. Het zwerk zat potdicht. De deelnemers konden, dankzij de bemiddeling van de wedstrijdleiding, gaan zwemmen in het subtropisch zwembad DE VOSSEMEREN te Lommel.

6de dag : 17/08 : EMSENS - DAG

Jaarlijks sponsert de heer Claude EMSENS, ondervoorzitter van A.C.K., een naar hem genoemde vliegtag. Op deze dag is er geld te verdienen in beide klassen. Onze Noorderburen stonden in

beide klassen vooraan. De proef was een driehoek van 212 km. met als keerpunten : Beerse Aero - IMAX te Hilvarenbeek en terug naar Keiheuvel.

Uitslag :

O/R

1. Kolpa J.J.
2. Wisselink Hans
3. Jeanmotte Yves

STD

1. Selen Baer
2. Huybreckx Eddy
3. De Koninck Eddy

7de dag : 18/08

De meteo was optimistisch. De piloten kregen een grote proef voorgeschoteld.

De O/R-klasse een driehoek van 347 km. met als keerpunten : Geel Ten Aart - Borkenberge Aero en terug. De STD-klasse een 321 km. gaande van Geel Ten Aart - Haltern en terug naar Keiheuvel.

Het was echt Hammerwetter. In de O/R-klasse vloog de eerste met een gemiddelde snelheid van 113 km/u. De laatste haalde nog een gemiddelde van 83 km/u.

In de STD-klasse vloog men nog sneller namelijk : 120 km/u. Deze snelheden werden tot nu toe nog niet in België gevlogen.

Uitslag :

O/R

1. Janssens Paul
2. De Bruine Ton
3. Jeanmotte Yves

STD

1. Huybreckx Eddy
2. Huybreckx Gert
3. Van Dingenen Paul

8ste dag : 19/08

Het vliegweer zou iets minder goed zijn als de dag ervoor, aldus de meteo-man

Beide klassen kregen een gesloten omloop van 218 km : Nederweert - Brecht - Hasselt - EBKH.

De gemiddelde snelheden lagen weer bijzonder hoog. De O/R-klasse vloog bijna 100 km/u. en de STD-klasse tegen 90 km/u.

Uitslag :

O/R

1. Jeanmotte Yves
2. Stouffs Patrick
3. De Bruine Ton

STD

1. Selen Baer
2. Huybreckx Eddy
3. Huybreckx Mark

EINDUITSLAG : 5de Internationale en Benelux-Beker

O/R

- | | |
|----------------------|------------|
| 1. De Bruine Ton | 3.150 ptn. |
| 2. Leucker Hermann | 3.112 ptn. |
| 3. Jeanmotte Yves | 2.917 ptn. |
| 4. Stouffs Patrick | 2.795 ptn. |
| 5. Smit Martin | 2.748 ptn. |
| 6. Kolpa J.J. | 2.663 ptn. |
| 7. Taeymans Stan | 2.570 ptn. |
| 8. Wisselink Hans | 2.479 ptn. |
| 9. Janssens Paul | 2.345 ptn. |
| 10. Govaerts/De Kock | 2.288 ptn. |
| 11. Frohwein Henk | 1.973 ptn. |

12. Kohlen Leon	1.880 ptn.
13. Wijnheymer Chiel	1.822 ptn.
14. Van Yzendoorn/ Woudeberg	1.795 ptn.
15. Smit Leen	1.761 ptn.
16. Lemmens Johan	1.693 ptn.
17. Van Breemn Fred	1.459 ptn.

STD

1. Huybreckx Eddy	3.503 ptn.
2. Huybreckx Gert	3.346 ptn.
3. Schmelzer Bert	3.010 ptn.
4. Huybreckx Mark	2.892 ptn.
5. Daems Jef	2.784 ptn.
6. Selen Baer	2.762 ptn.
7. De Wachter Emiel	2.596 ptn.
8. Van Dingenen Paul	2.446 ptn.
9. Van Stratum Jacq	2.446 ptn.
10. De Koninck Eddy	2.394 ptn.
11. De Wijs Bert	2.364 ptn.
12. Oswald Monica	2.185 ptn.
13. Joyeux Paul	2.084 ptn.
14. Lenders Danny	2.025 ptn.
15. Geuens Nand	1.751 ptn.
16. Van Veen/Reitsma	1.715 ptn.
17. Emsens/Huysmans	1.475 ptn.
18. Kuppers Christian	1.244 ptn.

19. Krebbers/ Ketellapper	1.151 ptn.
------------------------------	------------

KAMPIOENSCHAP VAN BELGIE

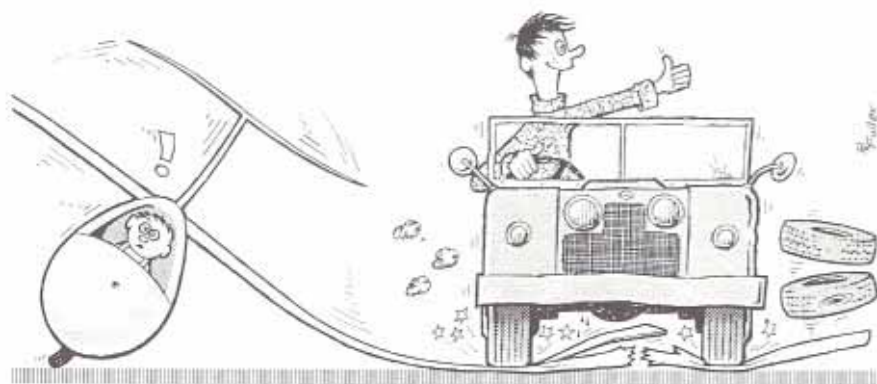
O/R

1. Jeanmotte Yves	3.481 ptn.
2. Stouffs Patrick	3.448 ptn.
3. Taeymans Stan	3.057 ptn.
4. Janssens Paul	2.826 ptn.

STD

1. Huybreckx Eddy	3.918 ptn.
2. Huybreckx Gert	3.728 ptn.
3. Huybreckx Mark	3.109 ptn.
4. Daems Jef	2.970 ptn.
5. De Wachter Emiel	2.686 ptn.
6. Van Dingenen Paul	2.609 ptn.
7. De Koninck Eddy	2.484 ptn.
8. Lenders Danny	2.157 ptn.
9. Joyeux Paul	2.124 ptn.
10. Geuens Nand	1.744 ptn.

F.H.



21ste W.K. ZWEEFVLIEGEN TE WIENER NEUSTADT

Deze 21ste W.K. werd gekenmerkt door een combinatie van berg- en plattelandsvliegen. Een ander zeer belangrijk gegeven was dat Hongarije zijn luchtruim openstelde voor deze W.K. Daarbij kwam nog dat mogelijke buitenlandelingen in Hongarije geen administratief klunen was voor de ophaalploeg en de piloot. Een kenteken van deelname aan deze W.K. was voldoende om probleemloos de grens te overschrijden. De organisatoren konden zelfs rekenen op Hongaarse slaaptoestellen.

Er namen 3 Belgen deel aan deze W.K. nl.: Paul Bourgard in de Open-, Michel Bleukens in de Renen en José Jaime in de STD-klasse.

Deze laatste ontving van de aanwezige Hongaarse delegatie een nieuw fototoestel nadat het zijne werd gestolen bij een buitenlanding in Hongarije.

Het aantal deelnemers in de verschillende klassen waren:
Open : 25; Ren : 40 en STD : 43

De wedstrijd had 10 geldige wedstrijddagen.

Uitslag :

1) OPEN	ptn.
1. LOPITAUX Jean Claude	F 9.148
2. RENNER Ingo	AUS 9.123
3. SCHRAMME Reinhard	D 8.795
4. LHERM Gerard	F 7.719
5. LYSKEY Ray	NZ 8.499
21. BOURGARD Paul	B 6.670

2) REN

1. GANTENBRINK Bruno	D 9.041
2. WILLS Justin	GB 8.761
3. GARTON Christopher	GB 8.570
4. HAGGENMULLER R.	A 8.533
5. HAJEK Hermann	D 8.357
27. BLEUKENS Michel	B 6.265

3) STD

1. ABOULIN Jacques	F 8.854
2. DAVIS Andrew	GB 8.819
3. KUITTINGEN Markku	SF 8.671
4. FELBERMAYR Leopold	A 8.190
5. HAMMERLE Heinz	A 8.089
36. JAIME José	B 5.703



INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

import-export-distributie-service- en garantie-aftandeling voor NEDERLAND, BELGIË, LUX., z.a. landen
EIND 11, 5561 BC RIETHOVEN NL. (tussen EINDHOVEN en TURNHOUT, afslag EERSEL)
TEL: 04902-41741, vanuit België: 31 4902-41741

SNELLE levering

MINIMUM prijzen

RUIME keuze: GERICHTE adviezen

KORTING bij gekombineerde bestellingen



KOMPASSEN en VARIO's, ook de nieuwe "kleine"
BOHLI. Nog steeds onoverbreefbaar.



SB-7 Elektrische club-vario
SB-II Hooggeprezen Seilfahrt/vario systeem
ASR Rekenstelsel
SB-9 de "mini" ILEC met Back-up vanding
TE, Statische en Sluw BUIZEN



RADIO KOMMUNIKATIE APPARATUUR

Keuze uit 5 typen inbouw en 4 typen grond/portable
Vanaf f 2299,- Bfr. 44100
760 kanalen en div. technische verbindingen.

VARIO APPARATUUR

LX-60 nieuwe "mini" LX
LX-100 clubvario
LX-1000 solifahrt vario systeem
LX-2000 vario-reken systeem



HEAD UP DISPLAY INFORMATIE SYSTEEM

Voor de vlieger die het allerbeste wil.



S.N. Centrair

PEGASE

in nieuwe jas, 1990-uitvoering, in 4 typen:
glijhoek 41-42
ZEER aantrekkelijke prijs-kwaliteit prestatie
verhouding.

MARIANNE

Tweezitter, glijhoek 41-42. Voor eenentwintig.
voortgezette opleiding EN voor TOP-Prestaties.

CENTRAIR TRAILERS,

mono, duo



TRAILERS

voor alle typen zweefvliegtuigen, div.
uitvoeringen.
ZEER degelijk en ZEER fraai voor een
aantrekkelijke prijs. OVERTUIG Uzelf!
Ook montage-hulpmiddelen en vulsystemen
leverbaar.

BOORDINSTRUMENTEN

hoogte snelheids vario meters, vele uitvoeringen en maten.
barografen, div. typen, ook de nieuwe "kleine" WINTERS leverbaar.

Katalogus beschikbaar.

HANDHOLD TRANCIEVERS,

met en zonder VOR. KEUZE uit vier kwaliteits-fabrikaten, vele
accessories vanaf f 1000,- Bfr. 20900 (voor export).

BOORDAKKU's,

div. typen, vanaf f 84,- Bfr. 1650 LAADAPPARATEN

RADIO-TOEBEHOREN

hand- en zware-huls-microfoons, boord-speakers, stede s, head-sets
antenne-kabels en stekers, etc.

ANTENNE's

inbouw, opbouw, maten, schroef, telescoop, gummi-riem, "tietspann-
type", paraplu-type, magnet-voliet, bandstiel.

E.L.T.'s twee typen, speciaal voor de Jacht Luchtvaart

BAROGRAFEN

O.K. WINTER met div. nieuwe typen: FOTO-TIME vanaf f 795,- Bfr.
15290. Alle toebehoren in voorraad

KOMPASSEN AIRPATH, LUDDLPH, BOHLI

HOLTKAMP Reken-schijven en -schijven

PESCHGES VARIO en REKEN Systemen

REDDINGS-VALSCHERMEN

voor optimale veiligheid en comfort. Keuze uit VIER van de
allerbeste typen.

alle PRIJZEN EXCLUSIEF BTW en aan wettelijke onderheffing

SPORTCOMMISSIE 25/05/1989

1. ZWEEFVLIEGEN

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

a. Theoretische proeven

GEENEN Tom
LAUWERS Guy
LECONTE Johan
LIEUTENANT Johan
LUYTEN Willy
PRINSIER Libert
SABBE Frans
VAN HOOREBEECK Roger
VAN HOUTTE Geert
VAN ROYEN Tony

b. Vergunning zweefvliegpiiloot

DE BOULLE Peter
DEVOS Erik
DEWERCHIN Edward
GRIFFITHS Herbert
JANSEN Ludwig
MATTHIJS Philip
VANGOSSUM Willy
VERSCHROEVEN Mark

c. Bevoegdverklaring Passagier

DE COCK Johan
DE LEGER Frederik
PARMENTIER Michael
SCHOTEL Pieter
VAN DONINCK René
VAN GAEL Henry

d. Bevoegdverklaring Hulp-Instrukteur

DE LAET Guido
FRANSEN August
LUYCKX Johan
PEETERS Koen

REBECK Marin
VAN DAM Kris

e. Bevoegdverklaring Instrukteur

BOVIN Stefan
LENS Theo

F.A.I. PRESTATIES Zilveren kenteken

a. Hoogte

JOOSSENS Jef
MAES Frank
TEEUVEN Guy
VAN DONINCK René
VAN HOUTVEN Remi
VAN ROEY Hugo
SAMPERMANS Leo

b. Afstand

BOS Karel
REBECK Marin

c. Duur

BOS Karel
DAEMS Karel
DEROEVER Stefaan
GEENEN Walter
JANSEN Ludwig
JOOSSENS Jef
VAN DONINCK René
VAN LOON Jos
VERSTRAELEN Rudy

d. Bekomen het zilveren kenteken BOS Karel

REBECK Marin
TEEUWEN Guy
VERSTRAELEN Rudy

Gouden kenteken

a. Hoogte
VERSTRAELEN Rudy

b. Vrije afstand
VERSTRAELEN Rudy

c. Bekomen het gouden kenteken
VERSTRAELEN Rudy

Diamanten kenteken

a. Hoogte

b. Doelvlucht 300 km.
CONSTANTINI Renzo
VERSTRAELEN Rudy

c. Vrije afstand 500 km.
CONSTANTINI Renzo
TÖRNER Harry
JANSSEN Luc

Bekomen het diamanten kenteken
CONSTANTINI Renzo
TÖRNER Harry

BELGISCHE RECORDS

Zweefvliegen

1. Vrije afstand
Waikirie/Moorook (Australië)
15.01.1989 977,99 km.

2. Heen en terug afstand
Tocumwal Hangars - Forbes -
Tocumwal Hangars (Austr.)
15.12.1988 694,82 km.

3. Snelheid op heen en terug
afstand 300 km.
Tocumwal (Australië) 121,96 km/h
door Paul BOURGARD op
NIMBUS 3 (00-ZLB)

Eksamen sportcommissarissen

LUYCKX Johan n° 89/353

TE KOOP

LS - 3 STANDAARD

Bouwjaar 1979 - 360 starts
Wedstrijd instrumentering
Aanhangwagen : KOMET
Prijs : Overeen te komen

Adres : K.E. BAUDER
Webergasse 17
7902 Blau Beuren
Tel.: 00-49-7344-5930

*Men brengt het leven door met
afscheid te nemen van zij die gaan;
tot men afscheid neemt van zij die
blijven.*

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Over de zweefvliegsport in de landen van het Oostblok horen we nauwelijks spreken. Wij kennen een aantal toestellen die in Polen, Joegoslavië of Tsjechoslowakije gebouwd worden, maar daar blijft het bij. Zweefvliegliteratuur? Bij ons onbekend. Daarom is het initiatief van **Motorbuch Verlag**, Postfach 10 37 43 D-7000 Stuttgart 10, buitengewoon prijzenswaardig. Zij besloten namelijk het boek van Gerhard WISSMANN, **Abenteuer in Wind und Wolken** (Transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1988), in West-Europa te verdelen. Men kan het dus, zoals de boeken van Motorbuch Verlag zelf, via Benelux-vertegenwoordiger Ary Ceelen (Aeropress Lezers-service, Pieter Stockmanslaan 53, 5652 RB Eindhoven, Nederland, Tel. 040-51.24.84) bestellen.

Deze kanjer van 548 bladzijden met talrijke foto's, bevat een zeer volledig historisch overzicht van de zweefvliegsport. Meer dan 150 pagina's zijn aan de periode vóór WO I gewijd, en bieden een beknopte doch grondige analyse van het werk van alle grote voorlopers. De auteur heeft bijzonder fijn aangegevoeld in welke mate verkeerde opvattingen over de zweefvlucht van vogels het menselijke zweven hebben geremd. Pas toen men het belang van opwaartse luchtstromingen inzag, kon men een aange-

past zweefvliegtuig bouwen. Maar tot ver in de twintiger jaren zocht men heil in het zogenaamde "dynamische zweven" dank zij windbuien. Ook nu nog streven bepaalde vorsers ernaar deze techniek voor het menselijke vliegen aan te wenden.

Een tweede onderdeel van het boek handelt over het hellingvliegen. Het zijn de grote jaren van de Rhön. Maar ook de andere grote zweefvliegcentra komen aan bod: Itford Hill, Vauville, Rossitten, de Krim... Het hellingvliegen liet ook de grote duurvluichten toe, tot de wereldrecords in 1955 werden afgeschaft ten gevolge van een dodelijk ongeval: Dauvin, wereldrecordhouder in de tweezitterklasse met 57 u. 10 min., stortte te pletter tijdens een poging om het éénzitterrecord van Atger (56 u 16 min.) te verbeteren.

Sinds de jaren dertig is zweefvliegen hoofdzakelijk thermiekvliegen geworden. Wissmann volgt nauwgezet hoe men stilaan de thermische stijgwinden leerde kennen en hoe men ze ging benutten om van de helling weg te komen. Het duurde jaren eer het gebruik van de variometer veralgemeend werd en het overlandvliegen een alledaagse prestatie werd. Maar toen kwam een periode van ongelofelijke bloei voor onze sport.

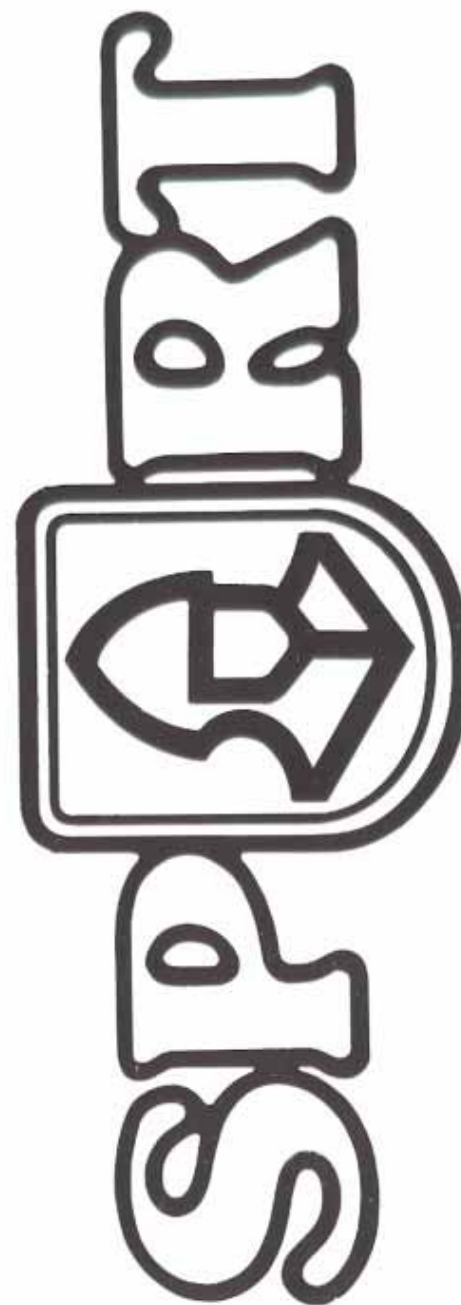
Voor hoogtevluchten echter werd het thermiekvliegen in de wolken verdrongen door het golfvliegen. Dit fenomeen werd vanaf 1933 door de zweefvliegers bestudeerd en benut. Oorspronkelijk liet het forse verbeteringen van de hoogte-records toe. Thans hebben we echter de limiet van de fysieke mogelijkheden van de mens bereikt: Harris steeg tot 14938 m. Zonder drukkabine of astronautenpak is een verdere verbetering nauwelijks denkbaar. Maar golf wordt nu steeds vaker benut bij langere overlandvluchten.

Wissmann vertelt ons heel wat over wedstrijdvliegen: de grote wedstrijden voor WO II en de wereldkampioenschappen sinds 1948 worden één voor één onder de loep genomen. Met de technische vooruitgang veranderden ook de wedstrijdreglementen dras-

tisch: duurvvluchten werden vervangen door vrije afstandsvluchten, vervolgens door doelvvluchten, later door gesloten circuits met snelheidspunten. Krijgen we weldra een nieuwe formule voorgeschoteld?

Om te besluiten: **Abenteuer in Wild und Wolken** is wellicht op dit ogenblik het meest volledige geschiedenisboek over onze sport. Het biedt ook enige informatie over wat sinds WO II in het Oostblok gebeurt. Ooit gehoord van de Antonov A 15 of van de Lom 58/II Libelle Laminar? De talrijke tabellen met records en wedstrijdresultaten verduidelijken nog de technische vooruitgang. Het boek bevat tot slot ook een verklarende woordenlijst, een vrij volledige bronnenindex en een uitgebreid personenregister.

S.V.V.



Gemeentekrediet
van België ^{NV}