



Het E.A.T. - TEAM
wenst U veel zweefgenot !

N.V. **EAT** (EUROPEAN AIR TRANSPORT)
een dochteronderneming van **DHL WORLDWIDE**

Luchthaven Brussel Nationaal
Loods 4 - 5
B-1930 ZAVENTEM
Tel. : 02/725.13.13
Fax : 02/725.14.19
Telex : 23 828 eat b

ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

11de jaargang - nummer 43
juli - augustus - september 1990

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

kantoor van afgifte : Gent X

ligablade

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 08.01

**HOOFDREDACTIE EN
REDACTIEADRES :**

Piet STINCKENS
Anjerstraat 18, 3690 Bree
tel. : (011) 46 34 05

REDACTIETEAM :

Jan HANNES
tel. : (011) 43 10 87
René PAREDIS
tel. : (011) 85 71 33
Peter MENTENS
tel. : (011) 73 34 17

ABONNEMENTEN :

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

ADVERTENTIETARIEVEN :

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 - 03/322.16.04

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

11de jaargang - nummer 43
juli - augustus - september 1990

INHOUD

Redactioneel

50 jaar terug

De geschiedenis van de duurrecords
in het zweefvliegen

Thermiekvliegen... een zaak van
discipline

Het probleem van de drukopeningen
Lilienthal Memorial Competition 1991
Met een oudje (?) in de lucht boven
Keiheuvel

2de Benelux Zweefvliegkampioen-
schap 1990

6de Keiheuvel Internationale
Zweefvliegwedstrijd

Klassement Handicap der Kempen
juni 1990

In Memoriam Henry Stouffs

Sportcommissie en vergunningen
Het hoekje van de boekenvreter

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :

Freddy Heylen - Johan Hannes - Johan Kie-
ckens - Steve Longland - Peter Mullaert -
Stéphane 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 vóór 20 november op de redactie
verwacht.

Foto : Vintage Glider
(Herman Van Houtte)



INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

import export distributie service- en garantie-afhandeling voor NEDERLAND, BELGIË, LUX. e.a. landen

Luchthavenweg 31, EINDHOVEN Airport, 5507 SM Veldhoven NL.
TEL. 040-551155, FAX 040-550395

SNELLE levering MINIMUM prijzen RUIME keuze, GERICHTE adviezen KORTING bij gekombineerde bestellingen



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



SB-7 Elektrische club-vario
SB-8 Hooggeprezen Solifahrt/vario systeem
ASR Rekenstelsel
SB-9 de "mini" ILEC met Back-up voeding
TE. Statische en Stuw BUIZEN



RADIO KOMMUNIKATIE APPARATUUR

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

VARIO APPARATUUR

LX-60 nieuwe "mini" LX
LX-100 clubvario
LX-1300 solifahrt/vario systeem
LX-2000 vario/teken systeem

HUDIS

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 elementaire,
voorzetselde opleiding EN voor TOP-Prestaties.

CENTRAIR TRAILERS, mono, duo

SCHROEDER aviation

TRAILERS voor alle typen Zweefvliegtuigen, div.
uitvoeringen.
ZEER degelijk en ZEER fraai voor een
aanvaardbare 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" WINTER'S leverbaar.

Katalogus beschikbaar.

HANDHOLD TRANCIEVERS,

met en zonder VOR. KEUZE uit vier tal kwaliteits-fabrikaten, vele
accessoires vanaf f 1090,- Bfr. 20900 (voor export).

BOORDAKKU's,

div. Typen, vanaf f 84,- Bfr. 1610 LAADAPPARATEN.

RADIO-TOEBEHOREN

hand- en zwanehals-microfoons, board-speakers, slede's, head-sets,
antenne-kabels en stekers, etc.

ANTENNE's

inbouw, opbouw, mobiel schroef, telescoop, gummi-fiex, "fictspomp-
type" paraplu-type, magneet-voet, bandstaal.

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

BAROGRAFEN

O/V. WINTER met div. nieuwe typen, FOTO-TIME, vanaf f 795,- Bfr.
15750. Alle toebehoren in voorraad.

KOMPASSEN AIRPATH, LUDOLPH, BOHLI,

HOLTKAMP Reken-schijven en -schijven.

PESCHGES VARIO en REKEN Systemen

REDDINGS-VALSCHERMEN

Voor optimale veiligheid en zitcomfort. Keuze uit VIER van de
allerbeste typen

alle PRIJZEN EXCLUSIEF BTW en aan wijzigingen onderhevig.

REDACTIONEEL

Wanneer je deze tekst te lezen krijgt, is het zweefvliegseizoen reeds voorbij!

Onze flinke voorvaders hadden het ook al ondervonden en leerden ons: "De tijd vliegt snel, gebruik hem wel!"

Op enkele najaarsthermiekjes na, die niets zullen veranderen aan de Charron-beker, kunnen we reeds de bilan opmaken.

1990 wordt zeker een even goed vliegjaar als 1989 en gaat als één van de gouden jaren de geschiedenis van ons zweefvliegen in.

Doch geen weemoed; we hebben het gehad en geen enkel Golf-gebeuren kan het ons nog afnemen.

Trouwens alle dagen taart en gebak en...

De komende winterrust is er immers om over het voorbij na te praten. Het zijn niet enkel zware fouten die aan bod moeten komen.

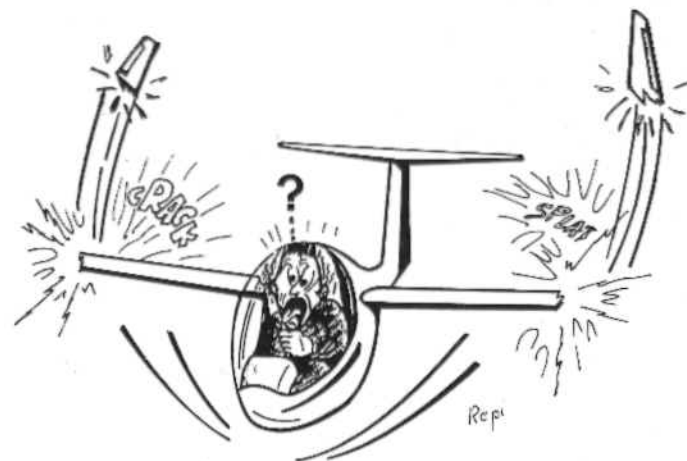
Niet alleen de toestellen maken gebruik van de rustperiode om na inspectie en onderhoud weer in form te zijn, ook onze portemonnee kan de rustperiode best gebruiken om weer op adem te komen.

Onze oproep tot redactionele inbreng vond gehoor en wij mochten ons verheugen op gewaardeerde medewerking.

Alle begin is moeilijk, volharden is de boodschap.

Be happy en tot schrijfs.

Piet



G's trekken.... 1

50 JAAR TERUG : "DE SLAG OM ENGELAND"

Reeds vóór augustus 1940 hadden 124 Belgische piloten Engeland bereikt komende uit Frankrijk of uit Marokko.

Onder hen konden er vijftien onmiddellijk op de moderne "Hurricane" vliegen. Na een korte instructieperiode namen veertien anderen eveneens aan de slag deel.

Op zondag 11 augustus schoten twee van onze piloten elk een "Junker 88" neer. Op 25 augustus behaalt Philippart zijn zesde overwinning in twee weken vooraleer te verdwijnen in zee.

De Grunne schiet drie vijandelijke vliegtuigen neer. Zijn toestel wordt geraakt en schiet in brand, hij kan zich redden met zijn valschermscherm doch is zwaar verbrand. Na vier maanden hospitaal bindt hij de strijd weer aan. Hij wordt gedood in mei 1941.

A. Van den Hove D'Ertsenrijck schiet op 4 september twee Duitse vliegtuigen neer. Hij wordt op zijn beurt geraakt en bedekt met olie en roet slaagt hij erin zijn toestel dicht bij de kust aan de grond te zetten. Nog dezelfde dag start hij opnieuw met een ander toestel.

Tussen 10 augustus en 31 oktober 1940 werden aan onze piloten met zekerheid 21 overwinningen toegekend en 6 waarschijnlijke.

Zeven onder hen werden gedood.
Slechts drie van deze negenentwintig strijders zijn heden nog in leven.

L.B.

**NEVER IN THE FIELD OF HUMAN CONFLICT WAS SO MUCH OWED BY
SO MANY TO SO FEW.**

(Winston Churchill)

DE GESCHIEDENIS VAN DE DUURRECORDS IN HET ZWEEFVLIEGEN

In het najaar van 1856 zweefde over het strand nabij Douamenez in Frankrijk gedurende enkele seconden een door Jean-Marie Le Bris opgelaten namaakvogel, maar men moet tot 1884 wachten tot Montgomery in San Diego als eerste mens op een "zweefvliegtuig" een vrije vlucht van 200 m lang maakt, en tot 1893, als Otto Lilienthal tweemaal zover vliegt alvorens te verongelukken.

In 1909 vliegt Gordon England een afstand van 1 mijl met een hoogtewinst van 12 meter in 28 seconden.

Op 24 oktober 1911 breekt de Amerikaan Orville Wright dat record en brengt het op 9 minuten met een hoogtewinst van 66 m.

Op 13 september 1921 stelt de Duitser Friedrich Barth het record op 21 minuten en 150 m hoogtewinst, waarbij hij dank zij bestuurbare vleugels volmaakt bochtenwerk verricht.

Aansluitend daarop begint dan de organisatie van de wedstrijden op de Wasserkuppe, waar Klempere het eerste jaar slechts vluchten van 2 en 13 minuten maakt.

Maar de derde Rhöhnwedstrijd in augustus 1922 levert records op van 1.06 u. en zelfs 2.10 u. en wordt afgesloten met het duurrecord van 3.10 uur en een hoogtewinst van 360 meter. De Nederlander Fokker vestigt het eerste duurrecord voor zweezitters met een vlucht van 13 minuten en neemt een paar dagen later met dezelfde kist deel aan de Engelse wedstrijd nabij Newhaven, waar hij het zweezitterduurrecord op 49 minuten brengt.

Maar de grote winnaar van die wedstrijd is de Fransman Maneyrol, die de laatste dag in het donker landt na een vlucht van 3.21 uur. Dat record houdt drie maanden stand, tot Bossoutrot over de duinen nabij Boulogne het 10 minuten langer volhoudt. Maar al zes dagen later brengt Maneyrol het op de eerbiedwaardige tijd van 8.05 uur.

Op 26 juli 1925, op de wedstrijd van Vauville, wordt het duurrecord op 10.19 uur gebracht door de Belg Masseur. Hetzelfde jaar haalt een andere Belg, Schultz, op de Russische nationale wedstrijd in de Krim een tijd van 12.06 uur.

Dezelfde piloot houdt het een goed jaar later boven de 100 km-lange duinen van Rossiten in Oost-

Pruisen ruim 14 uur uit. Maar zijn record wordt in 1931 in Honolulu verbroken door de Amerikaan W.A. Cooke, met 21.34 uur, en in 1933 haalt de Duitser Kurt Schmidt op een Grunau Baby in Korchenruh een duur van 35.35 uur.

Daarna is het gedurende vier jaar stil rondom de "recordklopperij".

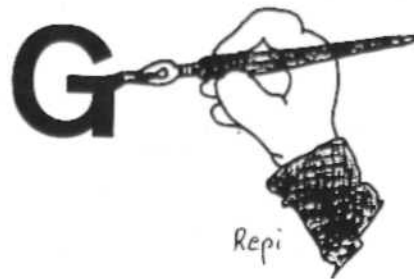
Tot in 1937 een Poolse, Wanda Modilibowska, het eerste duurrecord voor vrouwen in een eenzitter vestigt met 24.14 uur. In 1938 volgt het eerste wereldduurrecord op tweezitter, de Duitsers Kahlbacher en Brandt, met 40.38 uur. Drie maanden later halen hun landgenoten Bodeker-Zander 50.26 uur, ook weer boven de duinen van Rossiten. Het record voor eenzitters wordt intussen door de Pool Offierski op 52.42 uur gebracht. En in 1943 haalt de Duitser Jachtmann in een speciaal ontworpen amfibiezwever 55.52 uur!

Dit alles zijn droge cijfers, waarbij de verschillen soms slechts enkele minuten, een andere keer weer uren groot waren. Maar de voorbereidingen, de inspanningen van piloten en medewerkers, het uithoudingsvermogen en de "ontberingen" bij urenlange vluchten, zijn allemaal elementen die respect verdienen. Vooral wanneer men bedenkt met welke toestellen dergelijke records werden gevlogen, zwevers zonder enig "com-

fort", met povere instrumentering - een kunstmatige horizon was een bijna onbetaalbare luxe - drie dagen en twee nachten aan één stuk in een strakke zeewind of de mistral,...

En hoe onvermoeibaar die recordjagers ook waren, enkelen hebben het met hun leven moeten bekopen. Dat was de reden waarom duurrecords niet meer door de F.A.I. worden erkend, en er dus geen pogingen meer worden gewaagd. Wellicht terecht, maar wie zal zeggen dat de huidige techniek en kennis niet ooit tot nog langduriger prestaties aanleiding zullen geven?

P.M.



G's trekken...2

THERMIEKVLIEGEN : EEN ZAAK VAN DISCIPLINE !

Indien je de enige zweefvlieger in het land zou zijn kon je thermieken naar eigen goeddunken. Maar je bent natuurlijk niet alleen. Je zult bijgevolg steeds rekening moeten houden met anderen.

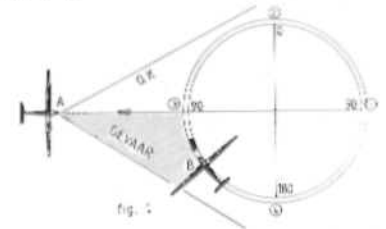
Als je enkel wil vliegen zonder het gezelschap van anderen zul je jezelf veroordelen tot vele uren grondarrest. Om dit te vermijden zullen we hierna trachten enkele gevolgen van thermiekvliegen te belichten.

Het meest logische gevolg van een thermiekbelt is dat zij je vliegpatroon zal veranderen. Dit omdat de luchtverplaatsingen in en rond een thermiekbelt iedereen doen op en neer hobbelen ten opzichte van mekaar. Bijgevolg is de manier waarop men een bezette thermiekbelt gaat benaderen van cruciaal belang.

Het feit dat je op een bepaalde hoogte aan een bijvoegmanoeuvre begint geeft geen garantie dat je ook werkelijk op dezelfde hoogte zal bijvoegen. Je kan een heel stuk hoger of lager dan de reeds draaiende vlieger terecht komen.

De meeste technieken om bij te voegen zijn gemakkelijk en vragen niet meer dan wat oefening, wat verbeelding, wat voorbedachtheid en vooral wat discipline. Als grondregel kunnen we hier stellen : "Doe niet bij een ander wat jezelf ook niet graag hebt !"

In figuur 1 kijken we neer op twee zweefvliegtuigen. Laten we aannemen dat deze dezelfde hoogte aanhouden en dat zij eveneens aan dezelfde snelheid vliegen; nl. 90 km/uur.



Op punt 1 is de relatieve snelheid 90 km; op punt 2 is deze snelheid 0 km omdat beide toestellen in dezelfde richting vliegen; op punt 3 krijgen we terug 90 km en tenslotte op punt 4 zal deze snelheid oplopen tot 180 km, aangezien beide toestellen hier frontaal op mekaar invliegen. Al deze veranderingen vinden plaats gedurende één volledige cirkel van toestel B. Gegeven het feit dat toestel A en B voortdurend versnellen en vertragen t.o.v. mekaar is het aangewezen dat toestel A zal bijvoegen in de sektor aangeduid met O.K. (in fig. 1). De relatieve snelheid zal hier het kleinste zijn en beide toestellen zullen in dezelfde richting vliegen.

Om de kans te verkleinen dat de piloot van toestel B zich verschrikt en er toch een botsing zou plaatsvinden, zal zweefvlieger A een verdere koers vliegen. Zie fig. 2.

Langzaam zal hij zich invoegen in de juiste cirkel en hij zal zijn positie zo kiezen dat hij aan de overzijde van vliegtuig B terecht komt.

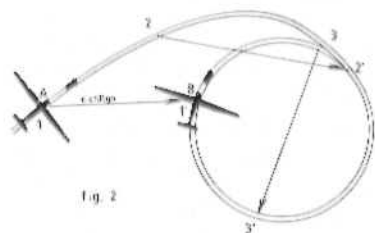


fig. 2

Dit vergt enige oefening! Geleidelijk naar de juiste positie vliegen houdt in dat je de andere vlieger voortdurend in het zicht kan houden (Zie fig. 2).

Het is ook noodzakelijk, niet alleen dat je dezelfde draaizin kiest, maar ook dat je dezelfde cirkel draait dan de andere vlieger. Zie fig. 3.

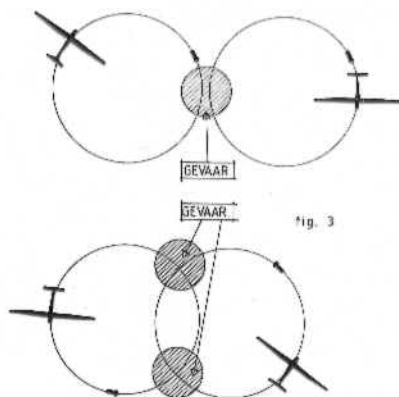


fig. 3

Dit is soms moeilijk daar de meningen over de juiste kern van de bel wel eens willen verschillen. Indien beide toestellen op eenzelfde hoogte vliegen zullen er bij het niet draaien van dezelfde cirkels gevarenczones ontstaan. Zie fig. 3.

Invoegen, direkt boven een reeds draaiende zwever is af te raden daar deze zwever meestal in je dode hoek zal vliegen en iedere plotse daling van jou toestel, of ieder plots stijgen van het andere toestel betekent onmiddellijk botsgevaar.

Tenslotte willen we het nog even hebben over het verlaten van een thermiekbel. Gekontroleerd uit bocht gaan en langzaam wegvliegen is de eenvoudigste en minst gevaarlijkste methode. Onthoud echter dat je eerst uitkijkt alvorens weg te vliegen.

De slechtste manier om een bel te verlaten is plotseling steil naar onder te duiken. Dit gebeurt soms wanneer piloten zich bewust worden van een ander zweefvliegtuig kort achter zich, dat ze niet goed kunnen zien.

De eerste piloot gaat de neus sterk naar voren duwen maar het eerste wat dan gebeurt is niet een onmiddellijke verhoging van de snelheid maar wel een relatieve daling van de snelheid t.o.v. het tweede toestel. Indien beide toestellen kort op elkaar volgen en het tweede toestel iets lager zit dan het eerste, is de mogelijkheid van een botsing zeker niet denkbeeldig.

We wensen U veel vlieggelot en we hopen dat U de anderen ook wat ruimte laat!

Naar een tekst van Steve Longland (Sailplane and Gliding)

Vertaling en bewerking:
Paredis R.

HET PROBLEEM VAN VERVUILDE OF DICHTGEVROREN DRUKOPENINGEN

Volgens de resultaten van onderzoeken naar vliegtuigongevallen is het dichtvriezen van statische-drukopeningen en pitotbuizen veel vaker de oorzaak van ongevallen dan op het eerste gezicht lijkt.

Vaak is immers sprake van desoriëntatie van de piloot en van controleverlies, maar als men een goed inzicht heeft gekregen in de gevolgen van slecht of niet werkende instrumenten - dank zij de analyse van de vluchtgegevens van de "zwarte doos" - wordt een groot deel van de menselijke fouten verklaarbaar.

Wat voor motorvliegtuigen geldt, is mutatis mutandis ook op zweefvliegtuigen van toepassing.

Gelukkig komt het dichtvriezen in onze streken niet zo vaak voor, maar volledig uit te sluiten is het toch nooit. In ieder geval bestaat wel de kans dat de kleine statics verstopt raken (bv. door poetsmiddel, een snippertje spons of een restje plakband) of dat een pitot of TE-opening door vreemde voorwerpen (insekten bv.) wordt geobstrueerd. De eerste goede raad in dit verband is dan ook: besteed bijzondere aandacht aan die openingen bij de preflight-check!

De statische-drukopeningen of "statics" bevinden zich ten minste aan beide zijden van de romp. De plaats ervan is door de constructeur bepaald volgens de stroming die rondom de romp verloopt. Op sommige types van vliegtuigen vindt men er meer dan twee, maar zij dienen allemaal om hetzelfde circuit van de omringende luchtdruk te voorzien. Waarom ze aan beide zijden van de romp voorkomen, werd ons duidelijk gemaakt in de theorie over de werking van de instrumenten.

Even herinneren: indien er maar aan één zijde een static zou zijn, dan zou die bij slippend of schuivend vliegen aangeblazen worden of in onderdruk komen, nagehang hij in of uit de relatieve wind is gelegen. Door twee openingen, die dezelfde leiding voorzien, aan te brengen, kunnen de fouten als gevolg van "scheef vliegen" dus worden gecompenseerd, zodat de opgenomen druk juist blijft. Dit betekent dan ook dat als één gaatje verstopt is, de compensatie niet meer gebeurt, en de instrumenten verkeerde gegevens krijgen en bijgevolg verkeerde aanduidingen geven.

Veronderstellen we bv. dat het rechter gaatje verstopt is. Bij gewoon zuiver piloteren is er niets

aan de hand, maar als we naar links schuiven, wordt het linker gaatje aangeblazen en komt er meer druk in de leiding dan de echte statische druk. Wat is het gevolg daarvan voor de aanduidingen door de instrumenten ?

We weten dat de hoogtemeter alleen op de statische druk werkt.

Dus hier komt een iets hogere druk binnen dan de ware druk, en we krijgen een hoogte-aanduiding die lager is dan de ware hoogte. Het tegendeel doet zich voor als een enige static in onderdruk komt, want als de statische druk lager is, duidt de hoogtemeter een grotere hoogte aan.

De variometer is aan één zijde ook op de statische druk aangesloten.

Bij schommelingen van die druk wegens 'de bruikbaarheid van slechts één static krijgen we natuurlijk eveneens volkomen onbetrouwbare aanduidingen. Bij onderdruk lijken we te stijgen en bij overdruk zal de vario dalen aangeven.

De snelheidsmeter is wel het instrument dat het meest te lijden heeft van verkeerde statische-drukgegevens. In dat instrument wordt immers het verschil gemaakt tussen de statische en de dynamische druk (d.i. de statische

+ de stuwdruk) om alleen de stuwdruk te gebruiken voor de aanduiding van de voorwaartse snelheid.

Wanneer nu de druk vanwege de statics te laag is (onderdruk), terwijl de dynamische druk juist wordt ingebracht, gaat de membraandoos in de snelheidsmeter meer uitzetten dan normaal bij de gegeven snelheid, zodat een hogere snelheid dan de ware wordt aangeduid. Het omgekeerde is waar indien de enige beschikbare static wordt aangeblazen.

Men begrijpt dat een zeer gevaarlijke toestand kan ontstaan, bv. bij een slippende landing, wanneer de piloot de indruk krijgt dat hij te traag of te snel vliegt, en precies de "correcties" aanbrengt die de zaak nog verergeren. En het is al helemaal mis als beide statics onbruikbaar zijn, natuurlijk !

We hadden het tot dusver over vervuilde statics, maar zoals gezegd, kan het ook gebeuren dat de statics dichtvriezen, en niet alleen in extreem koude lucht. Een klein beetje vocht kan gaan aanvriezen en de diameter van de opening zover verkleinen dat de drukgegevens niet meer kloppen - gewoon al omdat niet beide statics (in dezelfde mate) dichtgevroren raken. Het resultaat is dan dat de drie hierboven besproken instrumenten plots abnormale aanduidingen en schommelingen gaan vertonen. In dat geval kan men, indien het defect een tijdlang aan-

houdt en er dus gevaar voor het verdere vluchtverloop bestaat, het ruitje van de variometer breken (opgelet voor de wijzer !), zodat de cabinedruk via de vario in het statische circuit terecht komt. Want al is de cabinedruk als statische druk niet 100 % correct (wegens de luchtstroming door verluchttingsopeningen bv.), toch is het beter, die druk te gebruiken, dan helemaal niet op de instrumenten te kunnen vertrouwen. Een ideale oplossing bestaat echter in een aparte, in de cabine uitkomende statische-drukleiding, die door middel van een kraan, bv. in het instrumentenbord, kan worden opengezet voor het geval dat de uitwendige statics dichtvriezen.

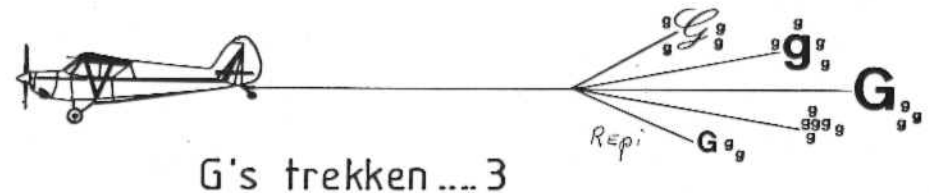
Maar voor de gewone zweefvliegbedrijvigheid is zo'n installatie eigenlijk geen noodzaak.

En wat kan er allemaal gebeuren als de pitot of de TE-buis verstopt zijn ? Een verstopte pitot zorgt ervoor dat er geen of een nega-

tieve snelheidsaanduiding op de snelheidsmeter te zien is. Naargelang van de toegepaste variocompensatie zal ook de vario "kuren" vertonen, wat zeker het geval is als de TE-buis geen juiste onderdruk levert. Want vergeet niet, dat die drukafnemers geijkt en aan het meetinstrument aangepast zijn qua opening, plaatsing en vorm, zodat iedere afwijking tot onbetrouwbare aanduidingen op de boordinstrumenten leidt.

Het is en blijft dus van het grootste belang, alle drukopeningen voor elke vlucht nauwkeurig te onderzoeken op vuil, vocht, beestjes, e.d. Ook scheurtjes en barstjes in de luchtleidingen of geknikte leidingen kunnen voor veel ongemak, en zelfs "onheil", zorgen. Dus ook daaraan besteden we best de nodige aandacht.

P.M.



LILIENTHAL MEMORIAL COMPETITION 1991

Op initiatief van en in samenwerking met The International Gliding Commission (I.G.C.), de Duitse Aeroclub DAeC en het Duitse Hangeleitersverband (DHV) wordt de Lilienthal Memorial Competition 1991 georganiseerd waarop deelnemers uit alle landen worden uitgenodigd.

Doel :

De wedstrijd wil een eerbetoon zijn aan Otto Lilienthal die 100 jaar geleden zijn eerste experimentele vlucht succesvol realiseerde en zo de tijd van lucht- en ruimtevaart inluidde. Verder wil deze memorial de mogelijkheden van de hedendaagse luchtporten onder de aandacht brengen.

Plaats en tijd :

Vluchten voor deze competitie mogen van op ieder vliegveld ter wereld starten. De 1ste competitiedag dateert reeds van 15 augustus j.l. terwijl er nog kan gevlogen worden tot 14 augustus 1991.

Deelname :

Zowel mannelijke als vrouwelijke

piloten van alle nationale Aeroclubs welke in het bezit zijn van een geldige FAI-sportlicentie kunnen of mogen deelnemen.

Wedstrijdvluchten voor zwevers :

Enkel vluchten met eenzitters of tweezitters-solo-gevlogen zijn toegelaten in de klassen D-I en D-I(F), dit volgens de Sporting Code Section 3, 1.1, 4.3.1., 4.3.1.1. en 4.3.3. in de volgende drie disciplines :

- a. De grootst gevlogen afstand.
Men kan kiezen uit :
 - rechtlijnige afstandsvlucht S(porting) C(ode) S(ection) 3,4,3,2,1.
 - rechtlijnige doelvlucht S.C.S. 3,4,3,2,2.
 - heen en terug S.C.S. 3,4,3,2,3.
 - afstand volgens een enkele driehoek S.C.S. 3,4,3,2,4.
- b. De snelste driehoek of minstens 300 km S.C.S. 3, 4,3,2,5.
- c. Hoogtewinst S.C.S. 3, 4,3,2,7.

Dokumenten :

De formulieren voor iedere vlucht dienen gelijkvormig te zijn aan deze die aanvaard zijn door de Nationale Aeroclub en moeten beantwoorden aan S.C.S. 3, bijvoegsel A hoofdstuk 3. Voor zwevers dienen formulieren A-D nog bijgevoegd.

Inschrijvingen :

De vluchtdokumenten dienen naar onderstaand adres te worden gestuurd binnen (!) de 28 dagen nadat de vlucht plaatsvond.

Deutscher Aero Club e.V.
Referat Segelflug
P.O. Box 71 02 43
D.6000 Frankfurt 71

De winnaars worden aangeduid door het "Lilienthal Memorial Competition 1991"-jury panel. Haar beslissing is onbetwistbaar !

Prijzen :

De winnaars in elke discipline ontvangen ieder de Lilienthal Memorial Trophy. De tweede tot en met de zesde best geklasseerde krijgen elk een certificaat.

Prijsuitreiking :

Deze vindt plaats tijdens de Algemene Conferentie in oktober 1991 in Berlijn.

Verblijfskosten voor de winnaars :

De organisatoren hopen in de mogelijkheid te zijn een gratis verblijf plus reisvergoeding van land tot Berlijn en terug aan te bieden.

Zelfs de mogelijkheid tot gratis pension en accommodaties is in overweging genomen.

Nationale Competities :

De organisatoren vragen alle Nationale Aeroclubs en andere verantwoordelijke organismen voor motorloze vluchten deze Lilienthal Memorial Competition 1991 mogelijk op nationaal niveau te organiseren.

Vrije markteconomie is grote mode... Zo vies als het vroeger was, zo in is het nu.

Willy De Clercq

MET EEN "OUDJE" IN DE LUCHT BOVEN KEIHEUVEL



Toen het bestuur van de Vintage Glider Club een viertal jaar geleden aan een paar Belgische leden vroeg of het mogelijk was de jaarlijkse Rally eens in België te houden, werd her en der gezocht naar een geschikt vliegveld en een geïnteresseerde club.

Definitieve afspraken werden gemaakt met ACK.

Eerst een verduidelijking : Vintage Glider Club staat voor de Internationale vereniging van mensen die oude zweefvliegtuigen restaureren en vliegwaardig houden; ook geïnteresseerden zonder toestel kunnen er lid van worden. The International Vintage Glider Rally is de enige jaarlijkse en grootste samenkomst in de wereld waar deze leden en toestellen elkaar treffen.

Deze 18th Int. Vintage Glider Rally

is dit jaar doorgegaan te Keiheuvel van maandag 16 tot donderdag 26 juli. Het WE voor de aanvang kwamen de zwevers en hun crew reeds toe. Het weer en de kindvriendelijke omgeving vielen al direct in de smaak. Maandag rond de middag was de eerste briefing onder de deskundige leiding van Michel Aerts. Het viel zelfs zeer goed mee een briefing te geven buiten wedstrijdverband. De goede spirit zat er dan ook direkt in. In de namiddag werden de eerste sleepstarts gemaakt : 11 starts en totaal 3 u 23 min, een schuchter begin.

Dinsdag waren er al 55 starts en 88 u 16 min. Die avond vond de officiële openingsplechtigheid plaats in aanwezigheid van de burgemeester van Balen. Hij verwelkomde de deelnemers uit België, Nederland, Duitsland, Engeland, Frankrijk, Zwitserland, Noorwegen, Italië, Hongarije en USA. Na de opening door Chris Wills, president van de VGC, werd het feest verdergezet met een Internationale avond. Elke deelnemer brengt namelijk ieder jaar een specialiteit (eten of drank) van zijn vaderland mee. Dit wordt dan per land, mooi versierd, aangeboden aan de deelnemers, medewerkers en genodigden. Champagne als aperitief bij de Fransen, goulach bij de Hongaren, jonge haring bij de Nederlanders, cake of cider bij de Engelsen, worst en bier bij de Duitsers...

Donderdag startte men in de voormiddag met lierstart, na de middag sleepstart en 's avonds terug lierstart. Overdag was ook een bungee (elastiek) meegekomen uit Engeland, die werd dan meteen uitgeprobeerd door de piloten van ESG, SG-38 en Slingsby Primery - Glider, en goed bevonden. Die dag werd afgesloten met in totaal 105 starts en 110 u 57 min. vlucht.

Ondertussen waren nog deelnemers uit DDR, Tsjechoslovakije en Australië aangekomen.

Tijdens het WE hield ACK zijn opendeurdagen. Voorstellingen werden gegeven door vele deelnemende toestellen zowel static als in vlucht en wel met de verschillende startmethoden : sleep, lier, auto en bungee.

Maandag gingen alle kinderen naar de Vossemeren en dinsdag was het kindervliegdag waarop alle kinderen met de dubbelzitters konden meevliegen. Wat een lol !

Woensdagavond organiseerden de Zwitsers een kruisboogschieting met een heuse kruisboog maar zonder de klassieke appel.

Donderdag werd de geslaagde Rally afgesloten met de Nationale avond waarop de deelnemers en genodigden, waaronder gemeenteraadsleden, vergast werden op een echte Belgische schotel : friet met stoofvlees en een frisse Hoegaarden.

Tijdens deze Rally werd tien dagen

gevlogen en werden 880 starts gemaakt met een totaal van 864 u en 47 min. vlucht.

The VGC Trophy ging naar Werner Tschorn met de Weihe D-7080 voor de langste vlucht : 6 u 53 min. De Musée de l'air Trophy van het museum van Le Bourget ging naar Konsek Frank voor de mooiste restauratie van zijn Grunau-Baby II D-5457. De trophy voor de 2de mooiste restauratie ging naar "Groupement Préservation Patrimoine Aeronautique" van Angers (Fr) voor hun werk aan de Weihe F-CRMX. Gemeentepeningen werden uitgedeeld aan deelnemers die een grote afstand hadden afgelegd (zoals USA en Australië) of een bijzondere inspanning hadden geleverd zoals de Oostblokdeelnemers. In totaal waren + 350 deelnemers en 65 toestellen aanwezig, waaronder een 35-tal van zeer grote historische waarde zoals Fokker ESG, SG 38, Wolf GO 1, Goevier, Minimoa, Rhonbusard, Schweizer, SGU 2-22, Slingsby T-31 en T-21 C, Olympia, Grunau Baby, Condor 4, Kirby Kite, Doppel Raab, Fauvel AV 36 en AV 22, Castel 25S, R-22 Futar, Moseway 3, Spalinger S18 en Spyr 5.

Langs deze weg wil ik in naam van de Vintage Glider Club het bestuur en alle medewerkers van ACK danken voor een van de mooiste International Vintage Glider Rally's.

Dank ook aan de Club Viersen voor het gebruik van hun lier en loodsen.

J.K.

**2de BENELUX-KAMPIOENSCHAPPEN ZWEEFVLIEGEN 1990
en 6de KEIHEUVEL
INTERNATIONALE ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD
11 tot en met 18 augustus 1990**

Deze 2de Benelux-Kampioenschappen en 6de Internationale Zweefvliegwedstrijd zijn weer een groot succes geworden, zowel qua deelnemers als opgelegde proeven.

De wedstrijdleiding had het niet eenvoudig. Zij dienden rekening te houden met het weer, dat in vergelijking met vorig jaar minder gunstig was, de verschillende TMA's in binnen- en buitenland en vooral de hoogtebeperking van 4500 ft.

Dagelijks moesten de deelnemers hierop gewezen worden. Zij leefden de reglementen stipt na. Zij ook waren bekommerd om de veiligheid van het zweefvliegen.

Bovendien wilden zij ook voor de toekomst deze wedstrijd verder laten doorgaan.

De samenwerking met de vliegbasis Kleine-Brogel, alsmede met hun meteo-dienst was optimaal.

Deze laatste zorgde ervoor dat de laatste gegevens beschikbaar waren alsook dat twee van hun meteo-mensen de gegevens verwerkten en de briefing verzorgden.

Het grootste aantal deelnemers aan deze BENELUX-wedstrijd waren Nederlanders. In de Standaardklasse waren ze met 9, ver-

der 12 Belgen en 3 Duitsers. In de Renklasse vonden we 13 Noorderburen terug, verder 2 Belgen en 1 Duitse deelnemer. De verste deelnemer kwam uit het zuiden van Duitsland.

Is het niet spijtig te moeten vaststellen, gezien de verre Duitse deelnemers, dat in deze BENELUX- en Internationale wedstrijd zo weinig deelnemers van de verschillende Belgische clubs zijn? In de Vlaamse clubs zijn er toch piloten die over competitieve toestellen beschikken.

Waar zijn en blijven die nieuwe en jonge toppiloten en ook de anderen?

Onze Franstalige landgenoten vertoeven ook alleen in onze contreien bij een Belgisch Kampioenschap.

Ondanks deze bedenkingen was deze wedstrijd een groot succes en we drukken de hoop uit volgend jaar meer Vlaamse piloten te mogen begroeten van de verschillende clubs.

J.H.

WEDSTRIJDVERSLAG

11 AUGUSTUS

De lang verwachte dag. De afgelopen dagen werd er veel werk verzet om tijdig klaar te geraken en de piloten het zo aangenaam mogelijk te maken.

De meteo-mensen voorspelden een zonnige dag zonder noemenswaardige bewolking. De voorspelde vliegomstandigheden kwamen echter niet geheel uit.

Op sommige plaatsen had men wel 3 m/s stijgen. Slechts enkele piloten slaagden er niet in de proef te ronden.

De proef luidde: Diepenbeek - Weelde - Nederweert - EBKH of 193 km. voor beide klassen.

Uitslag

STD	km/u
1. Kuppers Ch.	90
2. Teuling D.	88
3. Huybreckx E.	86

REN

	km/u
Geraedts J.	95
Van Bree M.	93
Van Der Linden M.L.	93

12 AUGUSTUS

Pierre, de meteo-man, voorspelde hetzelfde weer als de vorige dag, maar de basis zou 6000 ft. bedragen.

Ondanks deze gegevens werd de start telkens verschoven tot uiteindelijk toch nog getracht werd om boven te blijven.

De telefoon stond rood. Het regende buitenlandingen.

De proef voor de STD: Bilzen - Meer - Budel - A.C.K. of 219 km.
De proef voor de REN: Bilzen - Meer - Nederweert - A.C.K. of 239 km.

Uitslag

STD	km
1. Bauder Ch.	80
2. Bongaerts E.	80
3. Damen Ph.	80

REN

	km
1. Van Der Meer *	107
2. Van Der Linden H.L. *	109
3. Schmelzer B.	79

13 AUGUSTUS

Na de erg slechte dag van gisteren gaf de meteo meer goed weer dan dat we konden verhoppen. De opdracht werd dan ook naar deze gegevens opgesteld.

De STD: Hilvarenbeek - Beerse - Budel - Keiheuvel of 151 km.

De REN: Hilvarenbeek - Brecht - Budel - Keiheuvel of 173 km.

Uitslag

STD	km/u
1. Dolfin M.	87
2. Kuppers ch.	86
3. Bauder Ch.	85

REN

	km/u
1. Janssens p.	86
2. Geraedts J.	72
3. Van Bree M.	70

14 AUGUSTUS

De cruciale vraag die dag :
"Onweer of geen onweer?"

Een constante telefonische updating van de meteo-mensen, met hun collega's te Kleine Brogel, kon deze vraag toch niet beantwoorden. Het werd echter hopeloos.

Na enkele "snuffelvluchten" werd de opgegeven proef: 200 km., uiteindelijk geannuleerd.

15 AUGUSTUS

Halfoogst, dus weer cross. Veel lawaai, veel stof en veel wind zoals wij dat reeds gewoon zijn op de 15de augustus.

Vorig jaar werd er al niet gevlogen omdat er teveel wind was. Dit jaar was het iets minder, maar er werden nog pieken van 35 km/u. gemeten.

De STD kreeg volgende proef : Bilzen - Zevendonk, Venlo aero - Keiheuvel of 263 km.

De REN kreeg : Bilzen - Geel Ten Aart - Kamp Lintfort - Keiheuvel of 305 km.

Uitslag

STD	km
1. De Coninck E. *	222
2. Bauder Ch.	228
3. Huybreckx E.	228

REN	km
1. Frohwein H.	273
2. Schmelzer B. *	265
3. Janssens P.	269

16 AUGUSTUS

Het zat helemaal tegen vandaag. Er was wel Cu-bewolking maar wel met een zeer lage basis. Dan was er nog die zeer sterke wind. In piste werden pieken tot 27 kts gemeten, dag dus buiten alle limieten.

Als alternatief werd er een uitstap georganiseerd naar de Vossemereuren te Lommel.

17 AUGUSTUS

Ongeveer hetzelfde weerbeeld als gisteren werd door Pierre voorspeld. De wind was minder sterk en de bewolking zou ongeveer hetzelfde blijven, 4/8 Cu en wat bovenbewolking.

Het was tevens de EMSENS-dag. Er was dus geld te verdienen. Daar moest natuurlijk om gevochten worden. Ondanks de minder goede vliegomstandigheden, op sommige plaatsen regende het, werd de proef geldig gevlogen voor beide klassen.

Die dag hadden 3 piloten het onfortuinlijke geluk buiten te landen in een afgedaan veld. Zij, zowel als de wedstrijdleiding, hadden de grootste moeite om de toestellen vrij te krijgen bij de eigenaar van het veld.

De proef STD : Poppel - Geel Ten Aart - Kamp Lintford - Keiheuvel of 270 km.

REN : idem

Uitslag

STD	km
1. Teuling D.	220
2. Damen Ph.	219
3. Dolfin	219
Huybreckx E.	219
Huybreckx M.	219

REN	km
1. Frohwein H.	202
2. Taeymans S.	142
3. Van Der Linden H.L.	75

18 AUGUSTUS

De briefing werd opgeluisterd door de aanwezigheid van Miss Keiheuvel.

De meteo voorspelde lage, grond, bewolking, regen enz...

's Avonds volgde dan nog de prijsuitreiking, napraten en het lessen van de dorst tot in ...

N.B. : De piloten aangeduid in de dagrangschikking met "*" bekleeden deze plaats rekeninghoudende met de handicapsfactor van het toestel.

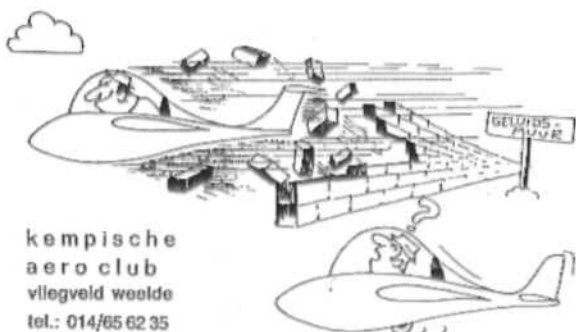
EINDRANGSCHIKKING

STD	ptn.
1. Damen Ph.	2005
2. Dolfin M.	1981
3. Huybreckx E.	1981
4. Teuling D.	1940
5. Kuppens Ch.	1691
6. Huybreckx M.	1686

7. Van Dingenen P.	1668
8. Bauder Ch.	1627
9. Seijfert D.	1533
10. De Coninck E.	1515
11. Van Stratum J.	1415
12. Knispel S.	1228
13. Geuens N.	1156
14. Dammen S.	1101
15. Govers P.	933
16. De Wachter E.	958
17. Lenders D.	818
18. Bongaerts E.	760
19. Kokbugur	668
20. Rosiers/Huysmans	615
21. Naveau P.	577
22. Reitsma	549
23. Kroon J.G.	488
24. Oswald M.	404
25. Krebbers B.	204

REN	ptn.
1. Frohwein H.	1972
2. Janssens P.	1932
3. Van Der Linden H.L.	1932
4. Geraedts J.	1857
5. Taeymans St.	1800
6. Van Bree M.	1784
7. Wisselink H.	1694
8. Schmelzer B.	1611
9. Van Der Meer/Alders	1508
10. Lemmens J.	1409
11. Smit L.	1328
12. Kwant G.	1143
13. De Kock H.	922
14. Zwolsma E.	793
15. Van Breemen F.	727
16. Van IJzendoorn R.	699

F.H.



HANDICAP DER KEMPEN

23-24
JUNI 1990

kempische
aero club
vliegveld woelde
tel.: 014/65 62 35

Beste vrienden,

Ook dit jaar mogen we weer terugkijken op een succesvol en gezellig verlopen vliegweekend van de Handicap der Kempen. Ondanks de niet optimale vliegcondities op de eerste dag menen wij te mogen beweren dat dit de stemming in geen enkel opzicht heeft gedrukt.

Een dergelijke happening is alleen mogelijk dankzij de bereidwillige medewerking van velen. Wij willen U dan ook vriendelijk bedanken voor uw inspanningen voor deze Handicap der Kempen.

Met vriendelijke groet,

Bert de Wijs

TOTAAL KLASSEMENT - STANDAARD KLASSE

PL	ID	NAAM	TOESTEL	23/06	24/06	TOT.
1	TR	Eddy Huybreckx (ACK)	LS4		961	961
2	PX	Paul Van Dingenen (ACK)	Discus		828	828
3	G5	Henny Verdonck (GLC)	LS4		762	762
		Lex Van Beek				
		Thijs Rijnaarts				
4	KZ	Fred Heylen (ACK)	Pegase		737	737
5	NV	Roelof Klunder Nijland (WBAC)	Pegase A		719	719
6	S2	Gertjan Kroon (DSA)	Std. Cirrus		710	710
		Rob Grand				
7	88	Ton Bakkenes (GEZC)	Cirrus		702	701
		Jan Fidder				
8	R5	Sijmen De Vries (VCH)	DG-300		678	678
9	WM	Poi Brants (ACB)	Std Jantar 3		650	650
		Kris Van Dam				
10	FR	Filip Damen (EAC)	LS-7		598	598
11	LT	Manu Klimpe (LV)	Std. Cirrus		593	593
12	KO	Nico Koster (GEZC)	DG-300 Elan		586	586
13	TT	Joost Wolff (GEZC)	LS-7		574	574
		Dirk Wolff				

14	WK	Hans Brants (GEZC)	LS-4	564	564
		Joop Evertse			
15	WJ	Peter Wouters (KAC)	Jantar Std. 2	554	554
16	05	Mike De Cock (EAC)	ASW-19 b	553	553
		Anton Kerkhofs			
17	AH	Danny Lenders (KAC)	DG 300	549	549
18	87	Jac Van Stratum (EAC)	Cirrus 75	542	542
19	NE	Ger Kwant (NIJAC)	LS-4	527	527
		Ries Seyler			
20	PS	Paul Van den Borne (KAC)	Jantar Std. 3	467	467
21	68	Rudy Ceuppens (LK)	ASW 19	465	465
		Guido Ceuppens			
22	KX	Eddy De Coninck (KAC)	Stand. Astir	380	380
23	A7	Hans Regeer (ACN)	Hornet	246	246
24	YD	Etienne Van Dillen (KNVVL)	LS-4	219	219
		Charles Kerstens			
25	LV	Patrick Albert (LV)	Cirrus 75	134	134
26	MY	Luc Van Camp (KAC)	LS 10	51	51
27	73	Goossens (LK)	Pegase	28	28
28	57	Tjeerd Reitsma (DSA)	Cirrus	0	0
		Herman Van Veen			
29	KH	Eric Bongaerts (ACK)	LS 1F	0	0

TOTAAL KLASSEMENT - OPEN/RENKLASSE

PL	ID	NAAM	TOESTEL	23/06	24/06	TOT.
1	LR	Rob Looisen (GEZC)	LS-6	0	891	891
		Martin Smit				
2	RR	Frank Van Empelen (???)	VENTUS-B (16.6)	0	806	806
3	MJ	Max Van Bree (EAC)	LS-3	0	804	804
4	DG	Ton De Bruine (VCH)	DG-600	0	777	777
5	RS	Rinus Van der Steen (EAC)	LS 3 a	0	764	764
6	PJ	Paul Janssens (ACK)	LS-6 a		752	752
7	WT	Tim Drubbel (GEZC)	ASW 20 L	0	735	735
		Thomas Hovius				
8	WE	Martin Hesakkers (EAC)	Janus 20 C	0	724	724
		Huub Margry/Heesakkers				
		Ronald Kaay/Teunissen				
9	VV	Harold Van der Linden (GEZC)	ASW 20		722	722
10	LL	Fred Van Breemen (WBAC)	Ventus C/m	0	698	698
11	W9	Leen Smit (WBAC)	LS-3 a	0	691	691
12	BO	Paul Van Der Spiegel (DAC)	LS-3	0	687	687
13	BU	Johan Lemmens (WBAC)	NIMBUS HS 7	0	681	681
14	BB	Hans Biesters (EAC)	LS-6 b	0	680	680
15	ZZ	Victor Telkamp (WBAC)	ASW 20		650	650
16	BY	Peter Aalbers (GEZC)	LS 3	0	627	627
		Jan Jaquet				
17	JT	Wieger Ketellapper (GEZC)	LS-3	0	546	546
18	KT	Charles Van Nijen (ACB)	Speed Astir	0	506	506
19	268	Hand De Kock (ACK)	Kestrel 19 M		479	479
20	GO	Peter Kaasjager (KNVVL)	Pik 20 D		454	454
21	JA	Stan Taeymans (ACK)	PIK 20 D 78		449	449
		Peter Van Gael				

22	45	Jan Van Roy (KAC)	PHOEBUS-C	0	447	447
23	MD	Fran Kennes (KAC)	Cirrus 18 M	0	298	298
24	C	Jan De Jong (EAC)	Ventus b		253	253
		Bas De Jong				
25	FV	Jos Faes (KAC)	PIK 20 D	0	0	0
26	YB	Bert Otten (DSA)		0	0	0

TOTAAL KLASSEMENT - CLUB KLASSE

PL	ID	NAAM	TOESTEL	23/06	24/06	TOT.
1	K6	Tom Ottenheym (LV)	Ka 6CR		1098	1098
2	BF	Patrick Govers (ACK)	KA-6 e		1065	1065
3	83	Ignas Van Bommel (NIJAC)	KA-6 e		1035	1035
		Jos Sliedregt				
4	E6	Erik Houtman (GEZC)	ASK-21		970	970
		Andy Van der Stelt				
5	88L	Pat Goossens (LK)	JEANS ASTIR		969	969
6	EG	Rudy Jennen (ACK)	Twin Astir		960	960
		Antoin Engelen				
7	91	Lego Lecloux (LK)	Twin II		927	927
		Lego Gooris				
8	YY	Jan Senft/Nagelkerke (EAC)	ASK-21		900	900
		Ton De Kort/Van der Velden				
9	WQ	Louis V. Baelen (ACK)	K6 E		866	866
10	682	Peter Hielkema (ZVCU)	ASK 21		854	854
		Gerrit Harder				
11	KW	Jan Wouters (KAC)	TWIN ASTIR		809	809
		Michel Van Gorp				
12	51	Henri Note (KAC)	Ka6 CR		531	531
13	WY	Jos Janssens (ACB)	Twin Astir I		493	493
		Guy Teeuwen				
		Wilfried Gorrebeeck				
14	83L	Ananas Anastassian (LK)	Twin Astir		488	488
		Stef Kuhn				
15	CF	Johan Lievens (???)	Ka 6 CR		337	337
16	81L	Gust Thijs (LK)	TWIN ASTIR		302	302
		Patrick Broos				
17	JP	Theo Stockmans (LK)	Ka 6 CR		4	4
18	HA	Danny Britton (ACK)	KA 7		0	0
		Rik Jennen				

*Wie niet weet dat zijn bed hard is
slaapt goed.*

(Chinees spreekwoord)

IN MEMORIAM HENRY STOUFFS

Op 15 augustus j.l. verloor de Belgische zweefvliegwereld een van haar "grootste" leden. Henry Stouffs, 12-voudig Belgisch kampioen en deelnemer aan diverse wereldkampioenschappen is 's nachts zachtjes ingeslapen in het hospitaal waar hij regelmatig onderzoeken moest ondergaan.

Henry leed immers aan een ongeeneeslijke kwaal. Een ziekte die echter niet kon verhinderen dat hij zijn geliefkoosde sport op het hoogste niveau wist te beoefenen.

Enkele dagen vóór zijn overlijden vloog hij nog een wedstrijd in Bailleu maar moest vroegtijdig afhaken wegens pijn in de rug.

56 jaar, te vroeg zoals men steeds placht te zeggen. Doch, in die relatief korte periode wist Henry heel wat overwinningen op zijn palmares te schrijven. Hij wist zijn enthousiasme aan gans de familie Stouffs mee te delen. De zweefvliegmicrobe zit hen dan ook allen in het bloed.

Een ander typisch kenmerk van Henry was de zorg voor zijn toestel. Ooit werd dit de "Koningin van de hangaar" genoemd omdat hij steeds bezig was met schuren, polieren enz... Zijn bezorgdheid voor het materiaal en zijn doorzet-

tingsvermogen om ondanks een ernstige ziekte in de zweefvlieg-sport op wereldvlak mee te draaien mag ons tot voorbeeld zijn. Gelukkig wist Henry het vliegvirus, welke hij van zijn vader Paul (deze had zelfs de eer en het geluk samen met Charles Lindbergh te hebben gevlogen) erfde, over te brengen op zijn zoons. Op die manier zal de naam Stouffs van betekenis blijven in de zweefvliegerij. Aan de diepbeproefde familie onze welgemeende gevoelens van medeleven.

ZWEEFVLIEGEN

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

a) Theoretische proeven

AERTS Alexis
BEVERS Bert
CAMBRE Jo
CAMBRE Walter
DECLERCK Xavier
HUYSMAN Marc
TRUYENS Rudy
VANDECASTEELE Bert
VANDEN DORPE Jan
VANDEWYNCKELE Philip
VAN ORSHAEGEN Paul

b. Vergunning zweefvliegpiloot

BIJNENS Daniel
DAS Albert
DECLERCK Xavier
GEENEN Tom
GERNE Luc
SCHEMMER David
TERRAS Eddie
VAN DAEL Domien
VLAEMINCK Gilbert
ZENITI Ali

c. Bevoegdverklaring passagier

CLAUS Jozef
DE ROOVER Stefaan
DE WERCHIN Edward
HOEFNAGELS August
KOPPEN Paul
NEYENS Hubert

SCHEMMER David
STINCKENS Mathieu
VAESEN Johan
VAN BAELEN Chris
VANGOSSUM Willy
VERSCHROEVEN Mark

d. Theoret. eksam. hulp-instrukteur

HUYZENGA Koenraad

e. Bevoegdverklaring hulp-instrukteur

DE BRIE Nic-Henri
DEMEULENAERE Frank
KOELMAN Hartmut

F.A.I PRESTATIES ZILVEREN KENTEKEN

a. Hoogte

BRUYNINX Anna
CARDOEN Youri
DE BOOS Peter
DE COCK Johan
DEMEESTER Freddy
GEENEN Tom
PAS Johan
VAN DEN EYNDE Félicien
WAGNER Frédéric

b. Afstand

DAEMS Karel
STINCKENS Mathieu

VAN DEN EYNDE Félicien
VERHEIJEN Jan

c. Duur

BIJNENS Daniel
BRUININX Anna
COOMANS Leo
DE BOOS Peter
DE COCK Johan
DEMEESTER Freddy
GEENEN Tom
GERNE Luc
SANGELEER Frank
TERRAS Eddie

d. Bekomen het zilveren kenteken

DAEMS Karel
DE COCK Johan
STINCKENS Mathieu
VAN DEN EYNDE Félicien
VERHEIJEN Jan

GOUDEN KENTEKEN

a. Vrije afstand

ALBERT Patrick
KIMPE Manu
SNELS André

b. Bekomen het gouden kenteken

ALBERT Patrick

DIAMANTEN KENTEKEN

a. Doelvlucht 300 km

ALBERT Patrick
KIMPE Manu
SNELS André

ZWEEFVLIEGEN

Klasse D 1

- Snelheid op driehoek
300 km (13.02.1990) 124,89 km/u.
- Snelheid op driehoek
500 km (06.02.1990) 126,28 km/u.
- Afstand 1000 km
(07.02.1990) 1027,65 km
Paul BOURGARD, Nimbus III,
Tocumwal (Australia)

Klasse D 2

- Afstand op driehoek 1041 km
- Snelheid op driehoek
1000 km 104,2 km/u.
Yves JEANMOTTE/Baudouin LITT,
ASH-25,
EBSH-Blaufelden-Springe-EBSH,
29.05.1990
- Snelheid op heen-terug
300 km 87 km/u.
Yves JEANMOTTE/Baudouin LITT,
ASH-25,
EBSH-Siegerland-EBSH,
19.05.1990

BESTE SPORTPRESTATIES MET VERTREK VANUIT BELGIE.

- Afstand heen-terug 403 km
Yves JEANMOTTE/Baudouin LITT,
ASH-25,
EBSH-Siegerland-EBSH,
19.05.1990
+ de 3 hierbovenvermelde zweef-
vlieden (D 2) records.

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Onlangs kwamen er twee video-films over zweefvliegen op de markt; reden genoeg voor een boekenvreter om ook even naar het TV-toestel te kijken.

In den Höhen von Alt-Kastilien, Segelfliegen in Zentralspanien (focus GbR).

Kernbachweg 6, D-5480 Remagen 5, tel. 02642-21786) is een inleiding op het Spaans-Duitse zweefvlieg-centrum Fuentemilanos. Eerst krijgen we van Ingo Renner een korte algemene inleiding over de voordelen van het zweven in Midden-Spanje. Vervolgens beleven we de briefing voor de nieuwelingen: bergketens, vliegvelden, markante punten op de klassieke circuits...

Dan een dagelijkse briefing: meteo, raadgevingen i.v.m. de dag-taken... We volgen een Pik-20 piloot op circuit, van start tot landing. We krijgen ook enige toeristische informatie over de streek, voor familie en ophaalploeg.

Ingo Renner neemt ons dan mee in een Janus voor een interessant circuit, waarbij alle mogelijkheden van de meteo worden uitgebuit: start in de thermiek, overgang in een secundaire golf, vandaar verder in de primaire golf; iets later wordt het zuiver hellingvliegen in een apocalyptisch landschap. De terugkeer gebeurt dan langs de convergentielijn van Atlantische

en Middellandse-Zee lucht. Starts en landingen van langere circuits beleven we eveneens. Dialoog: "Wat vlieg je vandaag? - Wel, 1000 km, zoals gisteren!"

Een relatief interessante video dus, maar ± 2000 BF voor 55 minuten reclame is misschien een beetje veel. Vooral omdat de film qua luchtopnamen nogal amateuristisch overkomt.

Veel professioneler opgevat is de andere videoprent: **Kunst am Himmel** (Video-Air-Service, Horst Kaufhold, Alte Münsterstr. 8, D-4712 Werne, tel. 02389/533766).

Acro met zweefvliegtuigen is natuurlijk niets nieuws, maar is toch veel minder bekend dan het zweefvliegen in het algemeen.

Hier krijgen we eerst een historisch overzicht: Robert Kronfeld in rugvlucht met zijn 30 m Austria, Wolf Hirth in looping met een ESG, Ernst Udet op Rhönbussard... Na WP II vliegt de Lo 100: de test- en demonstratiepiloot Falterbaum haalt enkele halsbrekende toeren uit... en breekt inderdaad bijna zijn nek als hij bij een lage rugvlucht het kielvlak kwijtraakt.

Dan komt het huidige kunstzweven aan bod: interviews van

Duitse toppiloten, opnames uit wedstrijden, prachtige beelden van demonstratievluchten met Lo 100, Pilatus B, Salto, ASK 21, en enkele prototypes. Maar ook een paar droeve noten: bij de laatste wereldkampioenschappen brak de vleugel van een Kobuz 3; de Poolse piloot kon zijn leven niet meer redden. Vandaar ook vragen over de veiligheid van de sport, de noodzaak aan moderner materieel (de meeste acrozwevers zijn meer dan 20 jaar oud!).

Toch zijn de piloten optimistisch: prototypes bestaan en "the show must go on!"

Voor ± 1800 BF krijg je hier 55 minuten puur vliegenot.

St.V.V.

PS: In mijn vorige rubriek besprak ik het boek van Dieter MAIER, **Das Spiel mit dem Aufwind** van Motorbuch Verlag. Dit boek is ook in een Franse vertaling beschikbaar: Dieter MAIER, **Le jeu avec l'ascendance** (Seidec Editions; te bestellen via **Aviasport**, 59 av. Aristide Briand, F-93190 Livry-Gargan, tegen de prijs van 315 FF).

De bleekste inkt is beter dan het sterkste geheugen.

(Chinees spreekwoord)

TE KOOP

PIK 16 C OO-ZER met S.B.-7 en gesloten aanhangwagen.

Inlichtingen:

G. Van den Broeck
Tel. 012-74.56.90

C. Vermeulen
Tel. 00-31-1176-1506

SF 27 A (Zugvogel 15 m.) Uitstekende staat, met alle toebehoren + gesloten en gekeurde aanhangwagen.

Mees Frédéric
Tel. 091-82.57.56

Ka 6 E Volledig geïnstrumenteerd. Aanhanger, radio, hoezen voor vleugels en romp. In zeer goede staat. Volledige revisie sinds 1987.

Inlichtingen:

Tel. 014/81.32.63