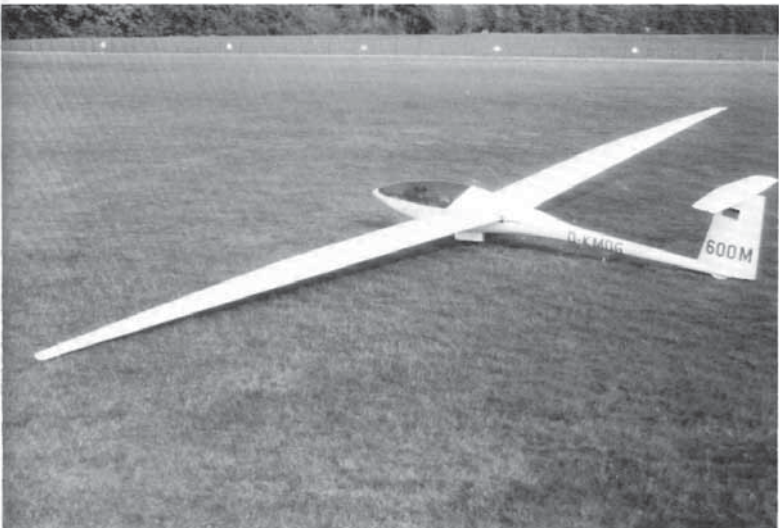


ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

12de jaargang - nummer 48
oktober - november - december 1991

verantw. uitg.: L. Braet, Hemelrijkstraat 45, 9051 Gent

kantoor van algifte Gent X

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstgoeder

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 :

Ary CEELEN
tel.: 00 31 (40) 51 24 84
René PAREDIS
tel.: (011) 85 71 33
Peter MENTENS
tel.: (011) 73 34 17
Pedro BOON (fotograaf)
tel.: (03) 449 90 36

ABONNEMENTEN :

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

ADVERTENTIETARIEVEN :

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

SECRETARIAAT :

George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne
tel.: (03) 322 16 04

BETALINGEN :

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

L. Braet
Hemelrijkstraat 45, 9051 Gent
tel.: (091) 22 83 97
kantoor van afgifte Gent X

12de jaargang - nummer 48
oktober - november - december 1991

INHOUD

Redactioneel	blz. 2
Starten met een lier	blz. 3
Rudolf Kaiser is niet meer	blz. 5
Het hoekje van de boekenvreter	blz. 7
International Gliding Commission	blz. 11
Twee Acro-toppers	blz. 13
Sport en Overheid, ontwikkelingen in het sportlandschap	blz. 14
Sportkaderopleiding	blz. 16
Zweefvaria	blz. 17
De ASH 26 E	blz. 19
3de BENELUX-Wedstrijd	blz. 22
7de Intern. Wedstrijd : Eindrangschikking	blz. 24
Sportcommissie	blz. 26
Wedstrijdkalender 1992	blz. 28
Liga Charron Beker	blz. 29
Mededelingen en Service	blz. 34

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :

Ary Ceelen - S. Vander Veken - Patrick Pauwels -
Eddy De Coninck - René Paredis - Freddy Heylen.

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen.
Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de
redactie.

Teksten en foto's voor volgend nummer worden
verwacht vóór 20 februari 1992 op het redactieadres.

Foto : DG-600 M/18

REDACTIONEEL

Terwijl buiten gure winden en gietende regenbuien het herfstweer uitmaken zitten wij achter de tekstverwerker het Ligablad op te maken. Iets wat het grote voordeel heeft dat men, ondanks dat, met de zweefvliegerij bezig is. Meer dan eens wordt het toetsenbord met rust gelaten en dwalen de gedachten naar het volgende seizoen. Nu, in november, is het misschien iets te vroeg om daar al denkerie aan te verspillen. Toch weten wij dat de tijd snel verstrijkt want het is gek te bedenken dat de dag wanneer dit Ligablad je brievenbus induikt een dag is die niet ver meer af staat van 21 december, dag dat de dagen weer gaan lengen. Wanneer wij dan nog eens degelijk gaan genieten van de eindejaarsfeesten, de gelegenheid nemen om een maand of wat de familiebanden, welke tijdens het vliegseizoen

gelost worden, wat strakker aan te spannen en toelevan naar ons volgend Symposium, ja, dan zijn wij zo weer aan start. Wat het Ligablad zelf betreft zijn wij erg gelukkig de vaste medewerking van Ary Ceelen mogen aan te kondigen. Velen onder jullie kennen hem als een fervent en bekwaam luchtvaartjournalist. Ary wil, buiten allerlei mooie artikeltjes, een vast item in ons Ligablad inbouwen nl., Zwever-aria. Zijn journalistieke ervaring en zijn talrijke relaties zullen ons eigenste blad alleen maar ten goede komen. Wij zijn Ary nu reeds dankbaar voor zijn medewerking. Rest ons alleen nog u allen en uw familie mooie eindejaarsfeesten toe te wensen en ... wellicht ontmoeten wij ons tijdens het Symposium. De dagorde daarvan vind je binnen in dit blad.

Tot dan.



STARTEN MET EEN LIER

Sedert enkele jaren maakt men meer en meer gebruik van een LIER om zweeftoestellen op een goedkope en snelle manier in de lucht te brengen. Er zijn echter meerdere factoren waarmee rekening dient gehouden te worden.

Een REGLEMENT als dusdanig is onbestaande. In het beginstadium werd dan ook veel geëxperimenteerd, met alle gevolgen van dien. In dit stadium werden door enkele personen de handen bij mekaar gestoken en werd rond een krachtige motor een zelf uitgetekende lier gebouwd.

De reden was de stijgende kostprijs van de brandstof voor sleepvliegtuigen, met als rechtstreeks gevolg dat het vliegen merkkelijk duurder werd. Daarbij dient dan nog gerekend dat het vliegen met sleepvliegtuigen minder aantrekkelijk werd bij minder goed of slecht weer.

De faktor bovenblijven speelde hierbij een niet onbelangrijke rol, het sleepvliegen werd te DUUR.

Op het vliegveld Keiheuvel kon men rekenen op de jarenlange ervaring van de aldaar aanwezige gastclub uit VIERSEN, via dewelke de eerste ervaringen met de lier werden opgedaan. Na enkele jaren werden twee gebruikte lieren van de Belgische Lucht-kadetten overgekocht. In de daaropvolgende winter werd er ééntje klaargestoomd voor het komende vliegseizoen. Met deze lier werden de eerste ervaringen opgedaan tot er in het

najaar van 1983 beslist werd om een nieuwe TOSTLIER aan te kopen.

Deze lier, welke in bouwpakket werd aangekocht, trok de eerste zwever in de lucht op 1 maart 1984. Nu, na ZEVEN jaar gebruik, heeft zij reeds meer dan 20.000 starten gemaakt.

Voor de gang van zaken werden alle leden gebriefd over het reilen en zeilen van de lier. Men kon snel vaststellen dat er meer leden nodig waren om met de lier te kunnen werken, kwestie van het VEILIG te houden. Een korrekt reglement bleef echter tot op heden uit. De liermannen ontvangen wel instructies, maar er staat nog steeds NIETS op papier.

Nu er andere clubs geïnteresseerd zijn om met een lier beginnen te werken dringt de noodzaak op om over een algemeen geldend reglement te beschikken.

In samenspraak met enkele specialisten op het gebied van het gebruik van een lier, werden enkele richtlijnen opgesteld welke naar ons inzien kunnen gelden voor elke club welke een LIER in gebruik heeft.

1. Toestand van de lier:

Deze moet steeds in een technisch uitstekende toestand verkeren. Bij het kleinste defekt of mankement moet de activiteit onmiddellijk stopgezet en dienen de nodige herstellingen te worden uitgevoerd. Tijdens de winterstop dient er geen grondige inspectie en onder-

houdsbeurt te worden doorgevoerd. De onderdelen welke tekenen vertonen van slijtage dienen te worden vervangen, ongeacht de kostprijs ervan.

VEILIGHEID VOOR ALLES!

2. Gebruik van de lier:

a. VOOR de vliegactiviteiten:

De lier dient elke dag VOOR het aanvangen van de vliegactiviteiten te worden NAGEZIEN: WAT kan er worden nagezien?

- benzinetank gevuld
- oliepeil van motor, spoelverrichting, V-riem en handremmen
- waterpeil van de radiator
- transmissiemiddelen, telefoonaansluiting controleren op goede werking
- ook de voertuigen welke kabels uittrekken moeten op dezelfde punten worden nagekeken

b. TIJDENS de vliegactiviteiten:

- zorg ervoor dat er steeds een tweezijdig telefonisch contact wordt onderhouden, bij het minste defekt ONMIDDELIJK stoppen van de activiteiten
- toerental, temperatuur en voltmeter in het oog houden
- zorg ervoor dat de kabels op een korrekte wijze worden uitgereden, de meeste breuken gebeuren tijdens het uitrijden
- indien er toch breuken in de kabels voorkomen, moeten deze voordat enige activiteit begint, worden nagezien en desnoods vervangen

- zorg ervoor dat er een goede aarding is voorzien en dat deze is aangesloten
- laat niemand U storen, opdat de start niet onnodig moet onderbroken worden
- een MUST is de goede radiofonische verbinding

Deze met steeds onderhouden zodat de instructeur- of pisteoverste met dienst steeds kan ingrijpen wanneer dit noodzakelijk blijkt te zijn.

c. NA de vliegactiviteiten:

- alle noodzakelijke aansluitingen van telefoon en aardingskabel, ontkoppelen en opbergen
- de lier eventueel reeds tanken voor de volgende vliegdag
- uiteraard moeten de zwevers afgewassen worden voordat deze in de hangaar worden gestald.

Vergeet nooit:

Het lieren gaat in samenspel met de lierman en de piloot!

Geef nooit te veel gas ineens, trek nooit te hard aan de stick als de veiligheidshoogte nog niet is bereikt.

RUDOLF KAISER IS NIET MEER

In Aerokurier (35/10) lezen wij het bericht van het overlijden van Rudolf Kaiser (69). Een bericht waaraan wij misschien zouden voorbijgegaan zijn ware het niet dat Rudolf Kaiser wellicht de enige man was die in het leven van haast iedere zweefvlieger ingrijpend heeft meegespeeld. De beroemde 'K' van het Alexander Schleicher ASK-embleem stond immers voor Kaisers naam en was tevens de waarborg voor kwaliteit en veiligheid in de zweefvliegtuigbouw. Van scholings- tot en met prestatietoestellen. Vermelden we enkel maar de goedmoedige Ka7 en het vóór het plastic-tijdperk erg gewaardeerde prestatietoestel Ka6, een toestel dat nu nog, na ca 25 jaar GFK goed in de markt ligt. Wij, en de meesten onder ons, kennen Rudolf Kaiser alleen maar van naam. Toch laat diens overlijden ons niet onberoerd. Immers, elk van zijn uitstekende ingenieurskwaliteiten hebben wij als het ware gevoeld wanneer wij in een van zijn toestellen stapten, onze eerste instructieles kregen op Ka7, onze eerste solovlucht maakten op Ka8 of een overlandvlucht op Ka6. Zonder nog te spreken van comfortabele vluchten in een ASK13 of ASK21. Vooral met deze laatste en diens solo-bronstje ASK23 bewees Kaiser een fenomeen te zijn in de zweefvliegtuigbouw. De overstap maken van "Hout naar plastic" zonder de toestellen aan goedmoedigheid, comfort en veiligheid te laten inboeten.

RIJKGEVULDE CARRIERE.

Om een duidelijk overzicht te krijgen van Kaisers vliegtuigbouwcarrière zijn wij zo vrij enkele regels te lichten uit het In memoriam van Peter F. Selinger uit vermelde Aerokurier.

.... "Wanneer in het naoorlogse Duitsland het zweefvliegen opnieuw werd toegelaten construeerde en bouwde Rudolf Kaiser voor zichzelf in de eigen woning de Ka1, een kleine eenzitter waarvan de romp geheel uit hout was en de vleugels bespannen zoals bij zijn latere eerste Schleicher-opdracht, de Ka2. In de jaren 1952 en 1953 werkte Kaiser zowel voor Schleicher als voor Scheibe. Bij Schleicher ontstond de volledig nieuwe constructie van de Ka2, een voor zijn tijd revolutionaire tweezitter-schouderdekker met de naar voor gerichte pijlvorm van de vleugels. Ook de Ka3, de Ka1 met staalromp en de Ka4, beter gekend als de Rhönlerche, zagen het daglicht. Tussen oktober 1953 en april 1955 maakte hij de naam Scheibe groot met zijn Zugvogel, een zwever welke als Ka5 in Kaisers persoonlijke zweefvlieggenalogie zou worden opgetekend. De Zugvogel was gelijktijdig zijn eerste laminarprofiel zweefvliegtuig. Met de Ka1 behaalde Kaiser de zilveren C maar op zijn gouden C moest hij wachten tot hij met zijn bij Scheibe aangevatte zelfgebouwde Ka6 op de proppen kwam. Met dit toestel won Heinz Huth de wereldkampioenschappen van 1960 en 1963. Een andere grote onderscheiding was de Ostivprijs voor de beste Standard-klasse zwever welke Kaiser in 1958 mocht ontvangen. Liefst 1368 Ka6-toestellen werden afgeleverd. Naast dit succesvol zweefvliegtuig ligt Kaisers grootste verdienste in de scholings- en oefenzwevers. Zweefvliegtuigen die vele jaren de roem van Schleicher blijvend zouden bevestigen. Ka7 (511 stuks), Ka8 (1212 stuks), ASK 13 (645 stuks), ASK 18 (49 stuks en tot heden nog in serie gebouwd in Argentinië). De motorzwevers ASK 14 en ASK 16 maakten de

naam 'K' nog groter. Ook in het GFKtijdperk worden de Kaiserconstructies graag gevlogen want welke zweefvliegclub is nu nog niet aangewezen op een of meer van zijn toestellen." Aldus Peter F. Selinger in Aerokurier. Rudolf Kaiser, een man waarvan wij gerust mogen zeggen dat hij de meesten onder ons de vreugde van het zweefvliegen bijbracht. Misschien dat wij, zeker in het komende seizoen, tijdens een of andere vlucht, deze opmerkelijke man dankbaar in herinnering nemen. De zweefvliegtuigbouw en de zweefvliegsport is een van haar grootste talenten kwijt.

PIET

Over de bok SCHLEICHER gebouwde toestellen bestaat lectuur. Het boek 'RHÖN-SEGLER' (Duitstalig) van R. Ferriere beschrijft de zweefvliegtuigbouw van de fa. Schleicher te Poppenhausen vanaf 1951, die loopt van de in licentie gebouwde Grunau Baby's tot de ASH 25 typen. Het boek heeft 118 pagina's met ca. 250 afbeeldingen in z/w en kleur. Prijs 1565 Bfr (excl. verz.kosten). Bestellen bij AEROPRESS, P. Stockmanslaan 53, NL 5652 RB Eindhoven. (tel. (0)40-51.24.84). Ook andere zweefvliegboeken leverbaar. Boekenprospectus van Motorbuch Verlag wordt op aanvraag toegezonden.



Schleichers constructeur Dipl.-Ing. Rudolf Kaiser op de Wasserkuppe bij zijn 2-zits motorzwever D-KIVO, een ASK 16 waarmee hij veel meetvluchten maakte. (foto 1981, Ary Ceelen)

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Het gebeurt niet zo vaak dat er in Vlaanderen een boek i.v.m. een luchtvaartthema wordt uitgegeven. Hoewel het werk van Etienne VANACKERE, Van Flugplatz tot Airport, de geschiedenis van het vliegveld Bissegem - Wevelgem (Archeologische stichting Zuid-West-Vlaanderen en Uitgeverij Groeninghe, Kortrijk 1991. 350 blz.) geen zweefvliegboek is, misstaat het zeker niet in deze rubriek.

Het vliegveld van Wevelgem werd door de Duitse bezettingstroepen aangelegd in 1916. Tussen de twee wereldoorlogen (1924-1940) werd het omgebouwd tot militaire luchtvaart-school. Tijdens WO II gebruikte de Luftwaffe het terrein als basis. Na de Bevrijding werd het enige tijd door Franse en Engelse eenheden gebruikt. Na de oorlog werd het vliegveld een luchtmachtdepot. In 1962 schafte men dit af, en nam de Intercommunale "Het Leiedal" de installaties over. In 1970 startte de West-vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem - Bissegem met de exploitatie.

De militaire geschiedenis van het vliegveld wordt door VANACKERE bijzonder grondig behandeld: voor bepaalde periodes krijgen we zelfs een overzicht dag na dag. De auteur baseert zich hiervoor niet alleen op archieven en krantenknipsels, maar eveneens op interviews met acteurs en/of ooggetuigen, op dagboeken en op eigen herinneringen en aantekeningen.

Ook de onderhandelingen i.v.m. de overdracht van het vliegveld aan Leiedal worden grondig

nagegaan. Het is dan ook voor de huidige gebruikers van Wevelgem Airport een beetje ontgoochelend dat de louter burgerlijke periode in 6 pagina's wordt afgehandeld: een beknopte historiek van de vliegclubs en luchtvaart-ondernemingen zou zeker een interessante aanvulling geweest zijn. Niettemin dienen we de auteur te danken voor een knap stukje luchtvaartarcheologie. Zijn boek is bovendien rijkelijk geïllustreerd met kaartenmateriaal en tientallen nooit eerder gepubliceerde foto's, o.a. luchtfoto's die de evolutie van het vliegveld verduidelijken.

Het boek van Jean BRANSWYCK, L'aérologie du vol en montagne (Jean BRANSWYCK, 21 les Roumequieres, F - 06460 St Vallier de Thiery, Frankrijk.) is eveneens het levenswerk van een fanaat. De auteur heeft zijn hele leven gewijd aan de vliegerij, inzonderheid het zweefvliegen. Op 6 februari 1952 vestigde hij met Carraz een wereldrecord duurvucht op tweezitter: 53 uur in de hellingstijgwind van de Alpilles! 40 jaar lang heeft BRANSWYCK de vliegcondities bestudeerd, vooral wat het bergvliegen betreft. Resultaat: een boek van 176 pagina's, waarin de auteur in korte, bondige hoofdstukken alle aspecten van de lucht-bewegingen in de bergen analyseert. Het werk is opgevat als aanvulling bij het werk Aérologie en montagne van het Nationaal Zweefvliegcentrum van St Auban. Het veronderstelt dus een goede voorkennis van de algemene zweefvliegmeteorologie: thermiek, hellingstijgwind, golfstijgwind, e.d.



Uit sympathie

koloniënstraat 11 1000 brussel tel.: 02/515.12.11

Wat dit boek bijzonder aantrekkelijk maakt, is de originele aanpak: de materie is onderverdeeld in hoofdstukjes van maximaal 1 pagina; op de tegenoverstaande bladzijde staan telkens meerkleurige schema's die de stof toelichten. Dank zij een handig vouwsysteem krijgen we tevens vaak een kleurenfoto die de geschetste situatie illustreert. Tekening + uitleg + foto zijn dus in één blik te overzien, wat zonder twijfel grote voordelen biedt voor ernstige studie. Het boek is daarentegen niet geschikt om snel doorbladerd te worden.

Het doel van de auteur is voornamelijk bij te dragen tot de veiligheid van het bergvliegen; de Franse bergen maakten de laatste jaren jammer genoeg talrijke slachtoffers. Voor elke zweefvlieger die ernstig aan bergvliegen denkt, is dit boek een uitzonderlijk hulpmiddel.

S. Vander Veken

*Dikwijls heb ik spijt gehad dat ik gesproken heb,
maar nooit dat ik gezwegen heb.*

Philippe de Comynes (1447-1511)

Vlieg Betaalbaar Plastic

SZD—1 JUNIOR

Overgangstrainer
Glijhoek : 1 op 35
Usd 24.000,- (ex-works)
Standaard geïnstrumenteerd met
2 Tosthaken

SZD 48—3 JANTAR ST—3

Standaard klasser met 150 l water-
ballast
Glijhoek : 1 op 40
Usd 25.500,- (ex-works)
Standaard geïnstrumenteerd met
1 Neus-Tostaak

SZD 55—1

Een "high-performance" stan-
daard klasser met "Discus-vleugel"
Glijhoek : 1 op 44
Produktie van 1991 al verkocht
Prijzen 1992 ongeveer 61.500 DM
(ex-works)

SZD—50—3 PUCHACZ

Tweezitter Iestoestel
Glijhoek : 1 op 30
Usd : 36.000,- (ex-works)
Zowel voor als achter standaard
geïnstrumenteerd en met 2 Tost-
haken

Vergelijk prestaties en prijzen.
Belangrijk om te weten.
- Makkelijk zelf op te halen.
- Korte levertijd.

Nadere informatie :
C. Vermeulen
Watervlietseweg 1
4515 SC IJzendijke (Ned.)
Tel. 01176-1506/01150-12734
Fax. 01150-95907

INTERNATIONAL GLIDING COMMISSION

AUTUMN MEETING

Deze najaarsvergadering had plaats begin oktober te Berlijn. Het was tevens voor de eerste maal een 'Europese' vergadering, m.a.w. de uitnodiging was specifiek gericht naar de Europese leden. Michel Aerts vertegenwoordigde onze organisatie. Hierna vind je een overzicht van de onderwerpen die werden besproken.

Evaluatie van de Europese wedstrijden 1991 met o.m.

- 1st European Junior Championships te Alleberg-Zweden met 28 deelnemers in standaard- en 25 deelnemers in de clubklasse. Proeven tussen de 150 en de 412 km.

- 7th European Club Class Championship te Landau-Duitsland met 30 deelnemende piloten. De grootte van de proeven lag tussen de 156 en de 535 km verdeeld over 10 wedstrijddagen.

- 7th Women's European Championship te Husbands Bosworth (U.K.) met 18 deelnemers in de standaard- en 12 deelnemers in de renklasse. Gezien de zwakke meteocondities ook maar matige proeven.

PLANNING VAN EUROPESE MANIFESTATIES:

- 6th European Championships '92 in Hongarije. Gezien de oorlogsprikelen in Joegoslavië heeft men thans het vliegveld van Bekescsaba vastgelegd als wedstrijdterrein. De oefenweek loopt van 10 tot 16 juli. De wedstrijd gaat door

van 17 tot 30 juli.

- De Europese Motorgliding Championships zullen plaats hebben in Rieti (I) van 6 tot 18 juli 1992. Trainingsmogelijkheden zullen worden voorzien vanaf 29 juni.

- De 8th Women's European Championships zullen plaats hebben in Tjechoslovakije einde augustus 1993.

Tijdens de volgende plenaire vergadering - maart 1992- zullen de kandidaturen worden onderzocht voor de organisatie van de

- 2nd European Junior Championships 1993

- 7th European Championships 1994

- 8th European Club Class Championship 1994

LUCHTRUIMPROBLEMEN

Niet alleen in ons land zijn er problemen. Bijna in alle Europese landen steekt dit probleem zwaar uit boven al de andere zorgen. De aanwezigen gaven een overzicht van hun nationale situatie. Volgens een van de vertegenwoordigers blijft alleen een juridische actie over, gezien de officiële instanties de luchtvaart argumentatie blijven weigeren te accepteren. In het kader van de werkgroep Europe Airsports werd gesproken over de harmonisatie van de reglementatie, vergunningen,... Uiteraard zal ook dit weer een belangrijk agendapunt zijn van de voorjaarsmeeting in Parijs.

WORLD CLASS GLIDER

Bij het afsluiten van de eerste fase zijn 11 ontwerpen weerhouden waarvan er 8 zich bereid hebben verklaard om een prototype te bouwen. De finale tests zouden plaats hebben in oktober 1992 te Oerlinghausen.

OTTO LILENTHAL TROPHY

Als aandenken werd door de Duitse Aero Club deze wedstrijd georganiseerd. Ofschoon het deelnemersveld klein was, waren de prestaties prachtig:

Grootste afstand:

1.030,42 km Karl Brauer - Oostenrijk

Beste snelheid over driehoek:

159,63 km/u Graham Anderson - Zuid-Afrika

Absolute hoogte :

6.750 m Peter Kayssler - Namibië

Buitengewone prestatie :

2.026 km afstandsvlucht Raymond Lynskey
- Nieuw Zeeland

23RD WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS

Deze zullen plaats hebben in Borlange (Zweden) van 12 tot 27 juni 1993. Als algemene voorbereiding wordt in 1992 'Swe-Glide '92' georganiseerd van 8 tot 17 juni. Twee piloten per land worden toegelaten.

TWEE ACRO TOPPERS

De 4e Wereldkampioenschappen Kunstzweefvliegen die in 1991 in Polen werden gehouden, gaven een beeld van de vooruitgang in de typen zweefvliegtuigen die speciaal voor acro worden gebruikt. Waren vroeger vliegtuigen als de Lo 100, B-4 en Salto de favoriete toestellen, thans zijn het de Zuidafrikaanse 'Celstar' en de Poolse 'Swift' die de moderne boventoon voeren. De 'Celstar' was in 1989 bij de WK te Hockenheim, als snel, nieuw kunststof toestel de grote favoriet. Bij de WK '91 in Polen bleek dat dit toestel wel erg snel kon draaien maar, volgens Jerzy Makula, nogal veel luchtweerstand had. Bij de kleinste onregelmatigheid verliest het enorm veel hoogte. De nieuwe 'Swift', een verbetering van de 'Kobuz-3', zou minder dynamisch zijn en kan ook wat rustiger worden gevlogen. Dat zal wel verband houden met het vleugelprofiel dat niet geheel symmetrisch is. Een vergelijking van beide toestellen volgens fabrieksgegevens:

	Swift S.1	Celstar GA-1
Spanwijdte	13.0	11.05 m
Vleugelopp.	11.8	10.3 m ²
Romplengte	6.91	6.5 m
Vl. slankheid	14.3	11.7
Prof.NACA	64-1-412	FX71-L-150/25
Vleugelbel.	33.0	36.4 kg/m ²
Leeggew.	280	265 kg
Max. vlieggew.	390	375
V/d snelheid	320	324 km/u
Min. snelh.	73	80 km/u
Finesse	32.5	23
Max. bel.	+10/-10	+10/-10 G

De 'Swift S-1' gaat men ook leveren met 15 meter vleugels of opsteektippen. Als nieuwtje deelde de fabriek in Warschau mee dat er ook een tweezitter, Swift S-2, komt voor de acro-training.

DG-600 IN 18 METER VERSIE

Op 10 juni 1991 kreeg de zelfstartende motorzwever van de firma Glaser-Dirks, de DG-600M, de luchtwaardigheidspapieren van het LBA. De productie van dit toestel loopt goed en de fabriek meldt ons dat er tot medio juni '91 al 30 stuks zijn afgeleverd. Constructeur Wilhelm Dirks gaat met dit type ook naar de 18 meter klasse. Behalve diverse opsteektippen die de spanwijdte vergroten van 15m tot 18 m is er nu ook een 18 meter uitvoering van de DG600. In mei j.l. vond de eerste vlucht plaats van deze definitieve 18 meter versie. Als proefvliegtuig diende het prototype van de DG-600M. Deze DG-600/18 'Evolution' is hiermee het eerste 18 meter zweefvliegtuig van de nieuwe generatie dat op de markt is gekomen. Het toestel wordt geleverd als zweefvliegtuig of als zelfstartende motorzwever met een ROTAX 275 krachtbron.

Bij Glaser-Dirks werden inmiddels meer dan 400 DG-300 en 40 DG500 toestellen afgeleverd. De fabricage bij de ELAN fabriek in Bled (Joegoslavië) verloopt ongestoord. Deze fabriek ligt in Slovenië waar geen militaire acties plaats vinden. Het productie aantal van de DG-500 zal worden opgevoerd om de lange levertijden wat te bekorten. AC

SPORT EN OVERHEID, ONTWIKKELINGEN IN HET SPORTLANDSCHAP

IN HET DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR SPORT EN OPENLUCHTREGREATIE "SPORT" VERSCHIEEN EEN UITGEBREID ARTIKEL VAN EDDY DE WAELE GETITELD: "SPORT EN OVERHEID, ONTWIKKELINGEN IN HET SPORTLANDSCHAP".

INTERESSANTE LECTUUR, ZO LEEK ONS MAAR OMWILLE VAN DE LENGTE VAN HET ARTIKEL NIET GESCHIKT VOOR DEZE UITGAVE. ONZE MEDEWERKER PETER MENTEN MAAKTE DAAROM ERVAN EEN SAMENVATTING. INDIEN U INTERESSE MOCHT HEBBEN VOOR HET TIJDSCHRIFT **SPORT** KAN U TELEFONISCH KONTAKT OPNEMEN OP: 02/510.34.11.

OVERHEID, CULTUUR EN SPORT ZIJN DE DRIE BEGRIPPEN VAN DIT ARTIKEL WAARVAN WIJ U DE ONTWIKKELIJK ZULLEN TRACHTEN AAN TE TONEN.

Athene en Sparta, de twee belangrijkste Griekse stadstaten liggen aan de basis van de antieke Olympische Spelen. Sparta was een militair machtsblok en de jongeren werden met de spreekwoordelijke Spartaanse hardheid getraind tot volwaardige oorlogsmachines. Een doorgedreven sportbeoefening op hoog niveau was bijgevolg de beste militaire voorbereiding in vredetijd en de Spartaanse successen op de Olympische Spelen moesten het aanzien van de Spartaanse staat vergroten. Athene daarentegen was een democratie en tevens de bakermat van de Griekse olympische laureaten.

Doch de filosofie achter deze vorm van overheidsinterventie was een gezond evenwicht tussen het welzijn van de individuele burger en de gemeenschap van de Atheners. Het moet nochtans gezegd worden dat, ondanks het ontstaan van onze moderne Westerse democratiën, de sport door de overheid volkomen werd genegeerd in ons land. Het hele sportgebeuren was een exclusief terrein van federaties en clubs. Wie wilde sporten moest geld en talent hebben en vooral jong zijn. Alleen de federaties bezaten de sportvelden en hadden een monopolie van de initiatie en de sobereniteit van het lidmaatschap. Na de 2de wereldoorlog was er een stijgende welvaart. De industrie draaide goed, en de democratisering op alle mogelijke terreinen tastte ook de sport aan. In België werd het N.I.L.O.S., het Nationaal Instituut voor Lichamelijke Opvoeding en Sport opgericht. De sportbeoefening nam gestatig toe en de overheid springt de federatie bij via subsidies en aankoop van sportmateriaal. Door die toename was er al gauw een nijpend tekort omwille van de snelle groei en de onmacht van heel wat federaties om hieraan iets te doen. In mei '68 duikt in bijna alle West-Europese landen een nieuwe gedachtenstroom op. Het begrip: Sport-voor-alen. Meteen nestelt het sportbeleid zich in het welzijnsbeleid en in de culturele politiek. We krijgen in België voor het eerst een Vlaams minister voor de sport en een Vlaamse sportadministratie, het BLOSO. Het doel van de sportpolitiek was het aanzetten tot meer actieve sportbeoefening. Iedereen herinnert zich wellicht Sportiva en de Sport-

campagnes in de beginjaren 70. In Vlaanderen werd de aangroei van sport-voor-allen van 12 naar 40 % opgevoerd helgeen de sport-organisatie zo wat op zijn kop zette. De recreatieve klassieke structuur van heel wat federaties werd doorbroken en de plaatselijke clubs kregen meer inspraak. Er werden gemeentelijke sportraden opgericht en de gemeentelijke infrastructuur werd beheerd door V.Z.W.'s. De gemeentelijke participatie groeide nog met de jaren. Electorale factoren hebben ongetwijfeld voor een stroomversnelling gezorgd. Er verschenen de eerste zwembad-complexen zoals wij ze in heel wat Vlaamse gemeenten kennen en later volgden de sporthallen en openluchterreinen, evenwijdig lopend met zware financiële dobbers voor de gemeentebesturen. Belangrijk was echter de vrijetijdsbesteding van de bevolking een gedaantewisseling te doen ondergaan. Ook de onderwijsinstellingen werden aangegrepen door de Sport-voor-allen. De verspreiding van de recreatieve sportbeoefening die aanvankelijk op een basis van vrijwilligheid berustte, deed geleidelijk aan een nieuwe dringende behoefte ontstaan: nl., nood aan een degelijk geschoold professioneel kader. Enerzijds waren er de BLOSO-opleidingscursussen en anderzijds werd er een versneld opleidingsprogramma in het leven geroepen dat de naam TOSS 80 meekreeg (technische opleiding sport en spel). Hier werden werkloze licenciaten en regenten lichamelijke opvoeding tewerkgesteld in "mobiele scholen" om initiatie te geven. Ondertussen was ook de tijd rijp voor twee belangrijke wettelijke initiatieven die de sportstructuur zouden legaliseren. Vooreerst was er het decreet van '77 betreffende erkenning van subsidiëring van de Vlaamse sportfederaties. Hierdoor kregen de Vlaamse

Liga's de kans om kaders te wijzigen en te verjongen zodat er een nieuwe samenwerking ontstond tussen BLOSO en de federale bestuursleden. Tevens werd het decreet van '78 gestemd betreffende de betoelating van gemeentelijke sportfunctionarissen waardoor ook het gemeentelijk sportbeleid zich snel integreerde in het beleid van de Vlaamse gemeenten.

P. Menten

SPORTKADER-OPLEIDINGEN

NAJAAR '91- VOORJAAR '92

Voor de geïnteresseerde sportbeoefenaar die buiten de zweefvliegerij nog andere sporten onderhoudt is een opleiding tot lesgever of trainer wellicht een goede manier om de dode periode van het zweefvliegen door te komen. Een **LCK-opleidingscursus** is dan de aangewezen oplossing. In Vlaanderen kan men op verschillende wijzen een sportpedagogisch studiegetuigschrift behalen. De universiteiten en de middelbare normaalscholen verstrekken een beroepsopleiding met pedagogisch diploma waardoor sportonderricht kan worden gegeven in de onderwijsinstellingen en bij naschoolse en buitenschoolse activiteiten. Hebt u een dergelijk diploma niet en voelt u zich toch geroepen om trainer te worden of om sportonderricht te geven? Dit kan! De Landelijke Commissie voor Kadervorming (L.C.K.) - samengesteld uit vertegenwoordigers van de erkende sportbonden, van de 3 instituten lichamelijke opvoeding van de Vlaamse universiteiten en van het BLOSO organiseert sportspecifieke en sporttechnische opleidingscursussen voor het vrijwilligerskader.

Met dergelijke kwalificatie is men bevoegd om binnen de perken van de opleiding, specifiek onderricht te geven bij buitenschoolse activiteiten zoals: clubs, sportkampen, jeugdgroeperingen.

WIE KAN DE L.C.K.-OPLEIDINGEN VOLGEN?

Voor de meeste cursussen komen alle personen met een bepaalde minimum leeftijd in aanmerking. Voor de sportpedagogische opleidin-

gen wordt ook meestal een voldoende eigen bedrevenheid vereist om de L.C.K.-cursussen te volgen, daar men doorgaans een praktische toelatingsproef dient af te leggen of een sporttechnisch brevet moet bezitten. Tevens is een medisch attest i.v.m. de betrokken sporttak vereist.

INLICHTINGEN:

L.C.K.-secretariaat: BLOSO, Koloniënstraat 31, 1000 BRUSSEL Tel.: 02/510 35 51 - Telefax: 02/512 88 63

ZWEEFVARIA

* Ieder jaar is er in **Duitsland een Internationale luchtvaartexpositie** op een vaste locatie. Dit jaar was het de AERO'91 in Friedrichshafen/Bodensee, volgend jaar zou het de ILA'92 in Hannover moeten zijn. Om bepaalde redenen kan de ILA niet **meer op** het vliegveld bij Hannover worden georganiseerd. In Berlijn is echter een nieuwe stek gevonden op het vliegveld Schönefeld. Hier zal de ILA'92 worden gehouden van 15-21 Juni. Op deze tentoonstelling zullen ook zweefvliegtuigen en motorzwevers te zien zijn.

* Hoewel de 23e WK Zweefvliegen pas in 1993 in Zweden wordt gehouden zal er in 1992 een voor-wedstrijd zijn, als test-case voor de WK-organisatie. Ook kunnen toekomstige WK deelnemers zich dan wat vertrouwd maken met de competitie omgeving in Zweden. Deze wedstrijd die gelijk zal lopen met de Zweedse Nationals, krijgt de **naam Swedeglide'92 en wordt gehouden op Dala Airport**. Gevlogen wordt in de drie FAI klassen. Data: 8 tot 17 juni 1992 met drie dagen tevoren een oefenperiode. Het aantal deelnemers wordt tot 100 beperkt.

* Onder de naam **Air Sports International geeft** de FAI in Parijs een nieuw kwartaalblad uit. De redactie is gevestigd in India en het blad wordt in Singapore gedrukt. De prijs per nummer is 5 USdollar. Het is de bedoeling van hoofd-redacteur Atul Dev om internationale (Engels-talige) informatie te verzamelen over recordvluchten, bijzondere prestaties, evenementen e.d. op luchtsportgebied o.a. via een aantal correspondenten. (Voor Benelux A.Ceelen). Het redactie adres is: Mr. Atul Dev, D-10 Nizamuddin West, New Delhi, 110013 India. Proefnummers kunnen daar worden aangevraagd.

* De bekende Britse zweefvlieginstruuteur/schrijver Derek Piggott vestigt in zijn nieuwste boek "Gliding Safety" de aandacht op een aantal ongelukkige voorvallen bij het lieren en het landen, en bij het slepen en wolkenvliegen. Dit nieuwe boek verscheen in september '91 bij uitgever A&C Black in London en kost 14.94 Britse PS.

* Wie van plan is om een gebruikt zweefvliegtuig te kopen dat afkomstig is uit de vroegere DDR, moet er rekening mee houden dat de meeste van die toestellen een **zwaartepuntkoppeling** hebben van het type ALON 155 45. In vergelijking met de Westduitse koppelingen heeft de ALON een geringere ontkoppelhoek, namelijk 70 graden. Dat is geen probleem maar men moet het weten, want bij de wat steilere lierstart kan de kabel er eerder afvliegen dan men denkt.

* De 4e WK'91 Kunstvliegen met zweefvliegtuigen vond plaats in het Poolse Zielona Gora van 18 tot 31 aug. j.l. Het nieuwe Poolse zweefvliegtuig "Swift" was de favoriet. De eerste vier plaatsen waren voor de Polen. Zij vlogen een 'Swift'. Voor de 4e keer werd Jerzy Makula wereldkampioen.

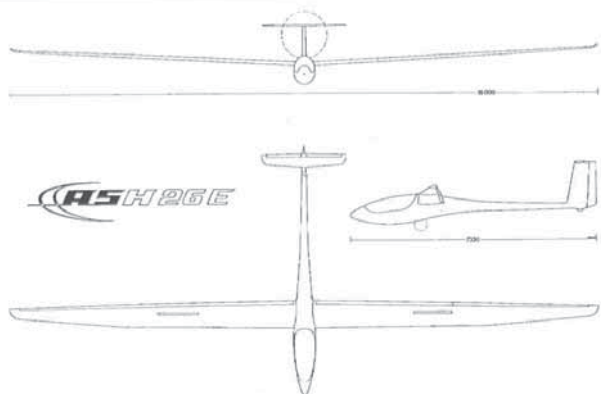
* De volgende WK kunst-zweefvliegen is in 1993. Zojuist is bekend geworden dat deze **WK'93** gehouden zal worden op het Nederlandse vliegveld Venlo. De wedstrijddagen zijn van 16 t/m 27 augustus 1993. De organisatie is in handen van de Venlose Zweefvlieg Club.

(Ary Ceelen)

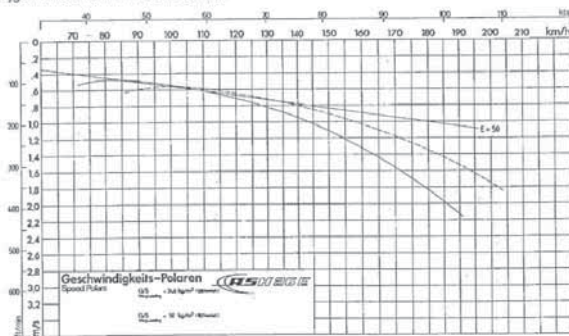
★ **Happy** ★
★ **Landings** ★
★ **for** ★
★ **1992** ★



DE ASH 26 E



De ASH 26E wordt een zelfstartend zweefvliegtuig met een vleugel van 18 meter en een vleugeloppervlak van 11,7 m². Het leggewicht zal 325 kg bedragen en met een bijlading van 90 kg wordt de minimum vleugelbelasting berekend op 35 à 36 kg/m². De maximum vleugelbelasting is 50 kg/cm². Over het beste glijgetal wil Martin Heide slechts kwijt dat dit zeker boven de 50 zal liggen. De uitklapbare motor tussen 35 en 40 PS en een propeller van 1,60 m zullen goed zijn voor een stijgsnelheid van minstens 3 m/s.





FLIGHT SUPPORT EUROPE BV



INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

LEVERANCIER / IMPORTEUR VOOR:

GROB

Motorvliegtuigen
Zweefvliegtuigen
Zelf startende zweefvliegtuigen
Motorzwevers

BECKER

Boordradio's, navigatie apparatuur

ICOM/BENDIX-KING

"Handhold" radio's

AVIONIC DITTEL

Radio communicatie apparatuur
Vario apparatuur

WINTER

Boord instrumenten
Barografen

ILEC

Vario apparatuur en reken systemen

BOHLI

Kompassen en vario's

MERTENS/GQ "SECURITY"

Reddings valschermen

HUDIS

Head-up-display systemen

SCHROEDER AVIATION

Trailers

E.W. AVIONICS

Electronische barografen

STROBL

Zonnecel panelen voor boordvoeding

DIVERSE MERKEN

- Boord-radio's
- Boord accu's
- Antennes
- E.L.T. noodzenders
- Transponders
- Head sets
- Zuurstof apparatuur
- Zweefvliegtuig trailers
- Windzakken en -masten
- Zonnecel ventilatoren

Wij willen U gaarne telefonisch, schriftelijk of persoonlijk informeren en adviseren.

U kunt altijd onze showroom bezoeken, ook in het week-end, na afspraak.

Luchthavenweg 31
NL-5507 SM Veldhoven
Tel 040 - 550420/551155
Fax 040 - 550395

Baumuster Kurzbeschreibung	ASH 26 E Selbststartendes Hochleistungs-Segelflugzeug der 18-Meter Motorseglerklasse
Spannweite	18,00 m
Flügelfläche	11,70 m ²
Flügelstreckung	27,69
Rumpflänge	7,55 m
Cockpitsitzhöhe	0,82 m
Cockpitbreite	0,64 m
Höhe am Leitwerk	1,44 m
Flügelprofil	DU 89-134/14
Leermasse einschl. Mindest- ausrüstung	ca. 325,00 kg
Max. Abflugmasse	585,00 kg
Masse eines Flügels	ca. 70,00 kg
Max. Flächenbelastung	50,00 kg/m ²
Min. Flächenbelastung (Pilot+Treibstoff 80 kg)	ca. 34,62 kg/m ²
Wasserballast	max. 160,00 l
Zuladung im Pilotensitz inkl. Fallschirm	max. 115,00 kg
Höchstgeschwindigkeit	ca. 280,00 km/h
Bei m = 405 kg Flugmasse: Mindestgeschwindigkeit	ca. 71,00 km/h
Geringstes Sinken	ca. 0,47 m/s
Beste Gleitzahl	größer 50 bei ca. 95,00 km/h

*Weldaden schrijft men in het zand;
beledigingen worden in het brons gegrift.*

3DE BENELUX-WEDSTRIJD

7de INTERNATIONALE WEDSTRIJD VAN DE KEIHEUVEL - van 10 tot 17 augustus 1991

Enkele weken voor het begin van deze wedstrijd waren er reeds vele inschrijvingen. Uiteindelijk konden wij 46 deelnemers verwelkomen, waaronder een groot aantal, ondertussen vrienden geworden, Nederlanders, Duitsers en zelfs 1 Engelsman en 1 Zwitser. Onze franstalige burens ontbraken op het appèl.

De weergoden waren ons dit jaar minder goed gestemd in vergelijking met vorige jaren. Zo'n wedstrijd hebben wij de laatste jaren niet meegemaakt. Er waren slechts 3 geldige wedstrijddagen. Niet alleen de organisatoren maar ook de meteo-mensen, van de vliegbasis Kleine-Brogel, zaten letterlijk met hun handen in het haar. Telkens dook er een typisch Belgisch, onaangekondigd meteo-verschijnsel op.

WEDSTRIJDVERSLAG

1ste en 2de dag

De eerste twee dagen werd er niet gevlogen. Stratus en stratocumulus bepaalden het weerbeeld.

3de dag: eindelijk vliegen

meteo: matige tot goede thermiek met een gemiddeld stijgen van 2 tot 2,5 m/sec. en een wolkenbasis van 1200 meter.

proef: STD: 185km: Schorvoort - Venlo-Aero - EBKH; O/R: 204 km: Weelde - Schorvoort - Venlo-Aero - EBKH

Een lokale sponsor "Foto DELIEN" schonk voor deze vliegtag 2 tijdcamera's, één voor elke eerste in zijn klasse.

De Nederlanders, alsof ze het vooraf wisten, waren er als de kippen bij om deze mooie prijzen weg te kapen. De winnaars waren in de O/R-klasse: Ger Kwant en Dick Teuling in de STD-klasse.

4de dag

Beide klassen kregen een driehoek van 152km die ze tweemaal moesten omronden: Zevendonk - Poppel - EBKH.

Bij het opslepen verschenen er meer en meer Cu, maar in het noorden was het oppassen geblazen voor een gesloten wolkendeck.

5de dag

De meteo voorspelde een dag zoals de 4de dag. De proeven voor de respectievelijke klassen werden groter gemaakt en zo dat de gecontroleerde gebieden van Eindhoven en Kleine-Brogel vermeden werden.

De eerste opgesleepte toestellen, O/R, landden na enige tijd. Het opslepen van de andere toestellen werden dan ook gestaakt. De reden was een zeer slechte zichtbaarheid.

Na enkele later gebeurde snuffelvuchten werd beslist de proef alsook de alternatieve te annuleren om veiligheidsredenen. Deze dag had de "EMSENS-DAG" moeten worden.

6de dag

meteo: 2 tot 3/8 Cu met een gemiddeld stijgen van 2 tot 3 m/sec en een wolkenbasis van 4500 Ft.

proef: O/R: 325 km: Dinslaken-Aero - Terlet - EBKH; STD: 298 km: Dinslaken-Aero - Nijmegen - EBKH

De gegeven meteo-voorspelling was slechts geldig voor een gedeelte van het te vliegen traject. Even voorbij Venlo werd het minder goed. Het regende die dag buitenlandingen. Enkele raakten niet verder dan het keerpunt, Dinslaken. Een groot gedeelte van het peleton strandde tussen Dinslaken en Terlet/Nijmegen. Slechts één toestel van de O/R-klasse keerde terug naar zijn vertrekpunt. Een tweede van deze klasse landde op enkele kilometers van de eindmeet.

7de en 8ste dag

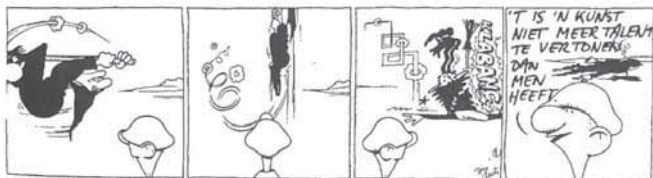
De laatste 2 dagen kon er ook niet gevlogen worden, enerzijds omdat de 7de dag de zon te laat door het wolkendek priemde en anderzijds de 8ste dag de bewolking volgende situatie gaf: 3-5/8 St en 2-4/8 Cu met 3-5/8 Sc.

Freddy Heylen (ACK)

*Hij beloog zijn vrouw zijn leven lang,
maar wie zijn vrouw kende vergaf het hem.*

7DE INTERN. WEDSTRIJD EINDRANGSCHIKKING STANDARDKLASSE

Pl	Ptn	Naam	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn
1	1553	Ternaat ronald	2	405	1	342	1	8	5							
2	1374	Kaay ronald	10	315	6	260	2	798								
3	1363	Huybreckx narc	4	389	10	236	6	739								
4	1334	Reitsma t.o.	7	330	7	259	5	745								
5	1300	De wachter emi	15	248	4	268	3	784								
6	1297	Teuling dick	1	462	2	317	13	518								
7	1265	Van stratun ja	14	258	9	256	4	751								
8	1227	Dolfin max	3	397	20	167	7	663								
9	1102	Tanner harry	5	379	5	260	18	463								
10	1099	Schnelzer bert	9	324	8	257	12	518								
11	1067	Geuens nand	6	374	12	227	17	466								
12	1055	Abrahams malte	21	196	13	213	8	646								
13	1026	Bongaerts eric	20	200	15	200	9	626								
14	964	Mensing willy	13	260	11	227	15	477								
15	957	Strange robin	22	196	17	196	10	564								
16	919	Schinning aris	19	204	21	164	11	551								
17	868	Geenen walter	23	195	14	201	16	473								
18	843	Brand/kroon	11	306	23	140	21	398								
19	822	Rosiers/Huysma	18	208	18	188	19	426								
20	806	Schoeters/van	17	213	19	171	20	422								
21	797	Lenders danny	8	327	3	272	24	198								
22	775	Van autoreve fr	16	248	24	34	14	493								
23	652	Van camp luc	12	282	22	164	23	206								
24	609	Slegten bernar	24	47	16	200	22	362								
25	0	Van dingenen p	25	0	25	0	25	0								



SPORTCOMMISSIE 02.10.1991

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

A. THEORETISCHE PROEVEN

CASNEUF ERIC	PURNAL TOM
COOREMAN ERIC	SERGEANT GUIDO
DEBONNE LODE	SPYNS ALEX
DELVA JOHAN	SWINNEN DANNY
DE PLOEY MARLEEN	THEYS JO
DERUYTTER JOERI	T'JOEN STEFAN
DESMET MATHIEU	VAN DE VEN PIET
GORIS TOM	VAN HEST LOUIS
KREKELS KAREL	VERDAASDONK JOHANNES
MADALIJS RUDI	VERSTAPPEN JEROEN
NEYENS PETER	WALGIEN RONNE
PLESSERS JACKY	

B. VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

BREMS HERMAN	SANGELEER FRANK
BRUNEEL FRANCIS	VAN CAUWENBERGHE J.
CARDOEN YOURI	VAN DOORSSELAERE RUDY
COOLS PIET	VAN GUYSE WILLY
DE BROUWER RENE	VAN HIMBEECK CARL
DEMUNTER HEDWIG	VAN OOSTERWIJCK WILLEM
EVENS MATHIEU	HAE LVOET VINCENT
METTEN JOHAN	HOEFNAGELS STEFAAN
MOTMANS RONNY	HUYBRECHTS PATRICK
PUT BART	VAN RAEPENBIJSCH FILIP
RYS CAMIEL	

C. BEVOEGDVERKLARING PASSAGIER

BRUNEEL FRANCIS	MENTENS PETER
COOLS PIET	PEETERS JAN
DE BROUWER RENE	SZYGULA DANIEL
DEMEESTER FREDDY	VAN DEN HEEDE BERNARD

DIELTJENS KOEN

D. THEORET. EKSAM. HULP-INSTRUKTEUR

APPELTANS PETER
VAN BAELEN CHRIS

E. BEVOEGDVERKLARING HULP-INSTRUKTEUR

HUIZINGA KOENRAAD
ROELANDT PIETER
THIJS JAN

F. BEVOEGDVERKLARING INSTRUKTEUR

DEBRIE HENRI	VAN DAM KRIS
HOIRELBEKE HUGO	VAN HOVEN LUDWIG

FAI PRESTATIES
ZILVEREN KENTEKEN

A. HOOGTEWINST

HUYBRECHTS PATRICK	STERKMANS JEROEN
GEUNS WIM	VANOOSTERWIJCK WILLEM
MOONS RUDOLF	WILLEMS DANIEL

B. AFSTAND 50 KM

ERDREICH YVES	PEETERS STEVEN
HUYBRECHTS PATRICK	VAN DEN PLAS JEAN
NICOLAÏ DANNY	

C. DUURVLUCHT

DE HERTOIGH RUDOLF	VAN HEE DAVID
EVENS MATHIEU	VAN HIMBEECK CARL

JAMBON PETER VAN OOSTERWIJCK WILLEM
VAN EYNDE MARCEL

BEKOMT HET DIAMANTEN KENTEKEN:

HUYBRECHTS EDDY

D. BEKOMEN HET ZILVEREN KENTEKEN

ERDREICH YVES
HUYBRECHTS PATRICK
NICOLAI DANNY
PEETERS STEVEN

HUIDIGE LEDEN MET
"GOUDEN BREVET MET 3 DIAMANTEN"

GOUDEN KENTEKEN

A. HOOGTEWINST

HEYLEN FREDDY
VAN AUTREVE FRANS

BLEUKENS MICHEL BROOS PATRICK
CAERS FRANS LUYCKX JOHAN
DE PRETER LUC CONSTANTINI RENZO
ARTEEL URBAIN TORNER HARRY
PEETERS GASTON BOON PEDRO
SOMERS MARC LENS THEO
HUYBRECKX GERT KENNES AD
BEERTS LUC HUYBRECKX EDDY
VANDERSPIEGEL PAUL

B. VRIJE AFSTAND

DE BLICK BART
CLAEYS LEON
TEEUWEN GUY

BEKOMEN HET GOUDEN KENTEKEN

HEYLEN FREDDY
VAN AUTREVE FRANS

DIAMANTEN KENTEKEN

A. HOOGTEWINST

HUYBRECKX EDDY

B. DOELVLUCHT 300 KM

CLAEYS LEON DE BLICK BART

WEDSTRIJDKALENDER 1992

NATIONAAL

1 - 3 mei	Kiewit-Cup - Hasselt
1 - 3 mei	Concours international des Ardennes - St-Hubert
28 - 31 mei	Int. wedstrijd van Kortrijk - Wevelgem
20 - 21 juni	Handicap dr Kempen - Weelde
8 - 15 augustus	Benelux-wedstrijd Nationaal Kampioenschap Victor Boin Wisselbeker - (nog niet beslist)

ANDERE MANIFESTATIES :

18 - 20 juni	Int. Spatz-treffen - Wevelgem
--------------	-------------------------------

INTERNATIONAAL

17 - 30 juli	6th European Championships - Bekescsaba (Hongarije)
6 - 19 juli	European Motorgliding Championships - Rieti (Italië)
8 - 16 juni	Swe-Glide - Borlange (Zweden)

LIGA CHARRON BEKER

RANGSCHIKKING OR - KLASSE

NAAM	PROEF 1	PROEF 2	PROEF 3	CLUB	PUNTEN
1. JANSSENS PAUL	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI+OPT	ACK	7868.1
2. TAEYMANS STAN	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	KAC	6806.6
3. PEETERS GASTON	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	DAC	6532.8
4. PEETERS KOEN	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	DAC	5304.3
5. BEERTS LUC	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	5263.2
6. MAYHEW CHRIS	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	5244.4
7. KENNES AD	DRFAI	DRFAI	GO	KAC	5077.9
8. VAN DAM KRIS	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	AZM	4507.8 *
9. VAN DER SPIEGEL PAUL	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	DAC	4408.4
10. ROGGEMAN DIRK	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	KFC	3168.9
11. SNELS ANDRE	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KAC	3122.1
12. GOVAERTS WILLY	DRFAI	GO	GO	ACK	2832.6
13. HUIZENGA KOEN	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KFC	2672.6
14. BONGAERTS E	DRFAI+OPT	CC	DRFAI+OPT	ACK	2420.3
15. DE COCK PETER	DRFAI	GO	DRFAI	KFC	2140.6
16. VAN ROOY JAN	DRFAI	DRFAI+OPT		KAC	1735.9
17. WINTHORST PAUL	DRFAI	DRFAI		KAC	1680.5
18. BURM CHRISTINE	DRFAI	DRFAI		DAC	1386.7
19. DE COCK JOHAN	GO	GO +OPT		KFC	1212.8
20. VANDEN BOSSCHE H	GO			ZAC	831.1
21. BROOS PATRICK	DRFAI			DAC	684.4

* : ONDER VOORBEHOUD VAN HOMOLOGATIE

RANGSCHIKKING S - KLASSE

NAAM	PROEF 1	PROEF 2	PROEF 3	CLUB	PUNTEN
1. SOMERS.MARC	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	6003.0
2. HUYBRECKX GERT	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	ACK	5446.2
3. VAN DEN BORNE PAUL	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KAC	4897.6
4. DE CONINCK EDDY	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	KAC	4852.2
5. HEYLEN FRED	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACK	4728.9
6. GEENEN WALTER	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KAC	4518.0
7. BUKENBERG EMIEL	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ACK	4199.9
8. VAN CAMP LUC	DRFAI	GO +OPT	DRFAI	KAC	4116.0
9. KIMPE MANU	DRFAI	DRFAI	DRFAI	LV	4035.2
10. EVENS KEN	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	ALB	3825.0
11. HUYBRECKX MARC	DRFAI+OPT	GO	GO	ACK	3355.8 *

12. CLAESSENS LAURENT	GO	DRFAI+OPT	DRFAI	KAC	3352.0
13. REYNDERS WIM	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	AZM	3264.0
14. VAN GENECHTEN M	DRFAI	GO+OPT	DRFAI+OPT	KAC	3226.5 *
15. ABRAHAMS WALTER	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	ALB	3111.2
16. VAN PEE GUY	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ALB	3051.9
17. LENDERS DANNY	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KAC	2769.3
18. WOUTERS PETER	DRFAI	DRFAI	DRFAI	KAC	2624.6
19. TEEUWEN GUY	DRFAI	DRFAI		ACB	2584.5 *
20. HAEPERS JOS	DRFAI	DRFAI	GO	ACK	2549.0
21. VANDENBERGHE JAN	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ZAC	2541.2
22. DE WACHTER EMIEL	GO	GO	GO	ACK	2522.0
23. VAN AUTREVE FRANZ	DRFAI+OPT	GO	GO	KFC	2442.8
24. DE WINTER DANNY	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI+OPT	VZP	2235.3
25. JANSSENS WIL	DRFAI	DRFAI	GO	ALB	2186.8
26. HUYBRECKX EDDY	DRFAI+OPT			ACK	2169.2
27. JENNEN RIK	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	ACK	2098.5
28. SPEETJENS JAN	DRFAI	DRFAI		ALB	2028.0
29. SZEKER J	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	DAC	1912.0
30. GEUENS FERDINAND	GO	GO	GO	ACK	1886.3
31. DAMMEN STEFAAN	GO	GO	GO	ACK	1883.8
32. LENS THEO	DRFAI			DAC	1882.4
33. ULENAERS PETER	DRFAI	DRFAI		ALB	1850.8
34. BLEECKX RAF	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI	DAC	1831.3
35. DEKONINCK JOZEF	GO	GO		ACK	1741.9
36. KINET LUC	DRFAI	DRFAI		ALB	1692.3
37. VAN BAELEN CHRIS	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	DAC	1680.8
38. GOVERS PATRICK	DRFAI+OPT			ACK	1632.4
39. ALBERT PATRICK	DRFAI+OPT	HW	HW	LV	1615.3
40. SNOEKX MARCEL	DRFAI	DRFAI		ALB	1554.0
41. VAN VLERKEN E	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT		ACK	1534.6
42. SCHEPENS WALTER	DRFAI+OPT	GO		ACK	1506.0
43. DE BLICK BART	DRFAI			ACB	1440.0 *
44. JENNEN RUDY	DRFAI			ACK	1416.9
45. VAN DINGENEN PAUL	GO	DRFAI	GO	ACK	1409.5
46. VAN BAELEN LOUIS	DRFAI			ACK	1285.7
47. VANDEVELDE PIET	DRFAI			KFC	1017.6
48. CLAEYS LEON	GO			VZP	972.5 *
49. HUYSMANS R	DRFAI+OPT			ACK	717.6
50. VAN DEN BORNE DIRK	DRFAI			KAC	636.0
51. VANDEPLAS RICHARD	DRFAI			LUAC	629.4

* : ONDER VOORBEHOUD VAN HOMOLOGATIE

RANGSCHIKKING C - KLASSE

NAAM	PROEF 1	PROEF 2	PROEF 3	CLUB	PUNTEN
1. DE CALUWE E	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	ACK	3904.2
2. BOVIN STEFAN	DRFAI	GO	GO	LUAC	3862.5
3. GERAERTS LUCIEN	DRFAI	DRFAI	DRFAI	ALB	3844.7
4. LIEVENS JOHAN	DRFAI+OPT	DRFAI	DRFAI+OPT	VZP	3344.0
5. LAMMERANT LUC	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	DRFAI	LUAC	3081.3
6. SAS JAN	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	ACK	3033.5
7. THEUNIS PATRICK	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	ACK	2626.4
8. PAREDIS RENE	DRFAI+OPT	DRFAI	DU	LV	2551.1
9. VAN DONINCK DIRK	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	ACK	2128.0
10. VANGOSSUM WILLY	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	2060.1
11. VERSTAPPEN BERT	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	2031.9
12. VAN DE PLAS JEAN	DRFAI	DRFAI	DU	ACK	1785.5
13. MEYERS IVO	DRFAI	DRFAI	DU	ALB	1771.3
14. VRANCKEN LUDO	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	1691.2
15. PEETERS GUIDO	DRFAI+OPT	DU	DU	ACK	1662.6
16. STANDAERT HANS	DRFAI	DRFAI	DRFAI+OPT	KFC	1614.8
17. ERDREICH YVES	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI	KFC	1613.3
18. NOTE HENRI	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	DRFAI	VZP	1420.1
19. LEGASSE JOOST	DRFAI	DRFAI+OPT	GO +OPT	VZP	1418.4
20. STINCKENS MATHIEU	DRFAI	DU	DU	LV	1352.8
21. ROELANDT PIETER	GO	DU		VZP	1257.5
22. MALFAIT GUIDO	DRFAI	DRFAI	DU	ZAC	1192.6
23. PICART GUY	GO	DU	DU	ALB	1077.9
24. VAN HOUTTE HERMAN	DU	DU	DU	ZAC	935.0
25. JOHANNES ROEL	DU	DU	DU	DAC	917.0
26. BRITTON D	DRFAI			ACK	915.0
27. MOTMANS RONNY	DU	DU	DU	ALB	913.0
28. MERTENS HUGO	DU	SO	DU	ALB	893.5
29. VAN HOVEN LUDWIG	DRFAI	GO		ZAC	849.8
30. DECORTE MICHEL	HW	DU	DU	ZAC	839.3
31. JACQUES WILLY	DU	DU	DU	LV	831.0
32. APPELTRANS PETER	GO	DU	DU	ALB	826.1
33. MOERKERKE FERNAND	DU	DU	DU	KFC	790.0
34. TOURNEL LUDO	DRFAI			ALB	789.5
35. STEENSELS RINA	DU	DU	DU	LV	784.0
36. VAN HIMBEECK CARL	DU	DU	DU	VZP	779.0
37. DRIESEN RICHARD	DRFAI	DU		DAC	766.7
38. DAEMS KAREL	DU	DU	DU	KAC	752.0
39. TANGHE MICHEL	DU	DU	DU	VZP	734.0

40. TERHAAK ERNEST	DU	DU	DU	ACK	721.0
41. GEENEN TOM	DU	DU	DU	KAC	711.0
42. LEROY THIERRY	DU	DU	DU	ACK	688.0
43. MATTHIJSSEN MICH.	DU	DU	DU	VZP	687.0
44. VAN POUCKE DANNY	DRFAI			DAC	686.7
45. EVENS MATHIEU	DU	DU	DU	LV	679.0
46. PETERS STEVEN	DU	DU	DU	DAC	676.0
47. BAEYENS TIM	DU	DU		ACK	663.0
48. VAN HOUTTE JACKY	DRFAI			ALB	662.5
49. VAN GUYSE WILLY		DU	DU	ALB	662.0
50. WAGNER FREDERIC	DU	DU	DU	ALB	651.0
51. VAN HEE DAVID	DU	DU	DU	KAC	635.0
52. DE BRAUWER RENE	DU	DU	DU	DAC	623.0
53. DECLERCK XAVIER	DU	DU	DU	ZAC	621.0
54. BREUGELMANS LIESB.	DU	DU	DU	DAC	612.0
55. VAN YPER MARNIX	DU	DU	DU	VZP	610.0
56. THUIS JAN	DU	DU		LV	603.0
57. MECHANT BENNY	DU	DU	DU	VZP	600.0
58. MAES ROLAND	DU	DU	DU	KFC	596.0
59. DE HERTOOGH R	DU	DU	DU	VZP	595.0
60. COMYN CHRISTOPHE	DU	DU	DU	ZAC	579.0
61. DE MUNTER HEDWIG	DU	DU	DU	DAC	574.0
62. LOUW EMIEL	DRFAI			DAC	565.3
63. VAN OOSTERWIJCK W	DU	DU	DU	ACK	562.0
64. JANSSENS ALFONS	DU	DU	DU	ACK	559.0
65. MANGELSCHOTS JAN	DU	DU		ACK	548.0
66. VAN DONINCK RENE	DU	DU	DU	ACK	540.0
67. VERHEYEN	DU	DU	DU	KAC	534.0
68. COOLS PIET	DU	DU	DU	ZAC	515.0
69. KOPPEN PAUL	DU	DU	DU	ACK	512.0
70. VAN CAUWENBERGHE	DU	DU	DU	VZP	505.0
71. HOEFNAGELS AUGUST	DU	DU	DU	KAC	503.0

RANGSCHIKKING T - KLASSE

NAAM	PROEF 1	PROEF 2	PROEF 3	CLUB	PUNTEN
1. PEETERS KOEN	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	5011.1
2. PEETERS GASTON	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	4391.2
3. BEERTS LUC	DRFAI	DRFAI+OPT	DRFAI+OPT	DAC	3865.1
4. HUYSMANS R	DRFAI	DRFAI+OPT	GO	ACK	2845.9
5. LIEVENS JOHAN	GO	DRFAI	DRFAI	VZP	2421.0
6. REYNDERS WIM	DRFAI	DRFAI		AZM	2412.3

7. BROOS PATRICK	DRFAI	DRFAI	DU	DAC	2033.5
8. BRITTON D	DRFAI	DRFAI		ACK	1897.5
9. GOVERS PATRICK	DRFAI	DRFAI+OPT		ACK	1763.4
10. SCHOETERS JO	GO	GO	GO	ACK	1730.8
11. CLAEYS LEON	DRFAI	GO+OPT	GO	VZP	1643.4
12. SOMERS MARC	DRFAI	DRFAI	DRFAI	DAC	1533.6
13. BERGER MATHIEU	DRFAI+OPT	DRFAI		ALB	1437.5
14. JENNEN RUDY	DRFAI+OPT	GO		ACK	1188.0
15. VAN HOUTTE JACKY	DRFAI			ALB	1056.3
16. HAEPERS JOS	DRFAI			ACK	1053.0
17. HEYLEN FRED	DRFAI+OPT			ACK	1046.9
18. BONGAERTS E	DRFAI+OPT			ACK	967.3
19. LOUW EMIEL	DRFAI	DU		DAC	916.0
20. HUYBRECKX EDDY	CC			ACK	875.0
21. BUKENBERG EMIEL	DRFAI			ACK	795.9
22. VERSTAPPEN BERT	DRFAI			DAC	753.7
23. TASSENT GILBERT	HW	DU	DU	KFC	659.0
24. ABRAHAMS WALTER	DRFAI			ALB	625.0
25. BURM CHRISTINE	DRFAI	DU	DU	DAC	523.9
26. JANSSENS WIL	DU	DU		ALB	513.0

CLUB RANGSCHIKKING

CLUB	PUNTEN	AANTAL PILOTEN	GEMPILOOT
1. ACK	90217.1	46	1961.24
2. DAC	72365.7	31	2334.38
3. KAC	52550.2	19	2765.80
4. ALB	35023.3	22	1591.97
5. VZP	19222.2	15	1281.48
6. KFC	17928.4	11	1629.85
7. LV	12451.4	8	1556.43
8. AZM	10184.1	3	3394.70
9. ZAC	8904.0	9	989.33
10. LUAC	7573.2	3	2524.40
11. ACB	4024.5	2	2012.25
12. ZKB	0.0	0	
13. GAC	0.0	0	
14. ONAF	0.0	0	

MEDEDELINGEN EN SERVICE

EBKT

Op 8 november 1991 werd overgegaan tot de oprichting van de "GEBRUIKERS-UNIE-VLIEGVELD WEVELGEM" met als doelstellingen:

- Op te treden als enige gesprekspartner met de verantwoordelijken van de Interkommunale.
- De belangen van ALLE GEBRUIKERS te behartigen.
- Samenwerken met de Interkommunale om de lawaaihinder rond het vliegveld te beperken.

Sedert is gebleken dat de meerderheid van de omwonenden de Gebruikers Unie Vliegveld Wevelgem steunt!

AEROKURIER

Hebt u nog een abonnement op dit dikke, Duitstalige luchtvaartmaandblad? Met veel informatie over de zweefvliegspor, actuele foto's, luchtvaartnieuws, vraag/aanbod advertenties voor gebruikte vliegtuigen, nieuwe produkten etc. (ca 140 pagina's)

Een abonnement voor 1992 (12 nummers kost 1910 Bfr.

Opgeven bij: Aeropress, P. Stockmanslaan 53
NL-5652 RB Eindhoven/ Tel.: (0) 40/512484
Fax: (0) 4998/73920

Een betalingsformulier voor de KB wordt u dan toegezonden.

Ook advertenties voor de Aerokurier kunt u via Aeropress opgeven.

F.A.I.-SPORTVERGUNNINGEN

Zoals je weet moeten de FAI-wedstrijdvergunningen jaarlijks worden vernieuwd. Gelieve deze tijdig aan te vragen via je clubverantwoordelijke. Zomogelijk voor einde februari a.s. Alle vergunningen kunnen dan tijdig worden verspreid.

THEORETISCH EXAMEN INSTRUCTEUR

In het voorjaar 92 zal opnieuw een theoretisch examen plaats hebben voor kandidaat instructeurs. De hoofdinstructeur van je club kan je hierover alles vertellen: deelnamevoorwaarden, voorbereiding, examenplaats en datum. Kom je er niet uit, neem dan contact op met het secretariaat.



SYMPOSIUM

Zaterdag 1 februari 1992 om 14.30 uur
Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 59, te 2390 Oostmalle

Voordracht door

BAER SELEN

Wereldkampioen Standaardklasse 1991
Uvalde - Texas

Hij brengt ons zijn verhaal over de deelname aan deze
22ste W.K. waarbij o.m. de volgende onderwerpen aan de orde komen

Individuele voorbereiding * Team-werking
Terrein- en weersomstandigheden rond Uvalde
Deelnemersveld * Wedstrijdverloop * Snelheden
'POST'-wedstrijdformule

Aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de
"Charron-wisselbekers 1991"

de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten

Alle leden zijn van harte welkom

