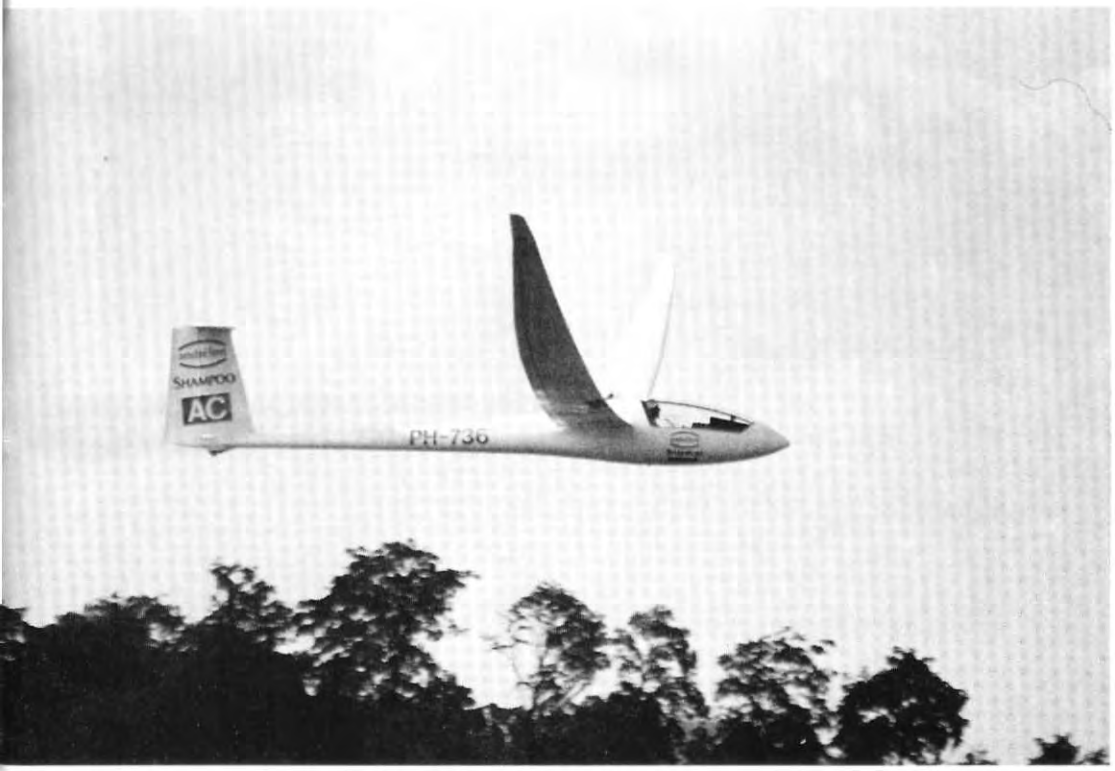
ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

12de jaargang - nummer 51
juli - augustus - september 1992

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

kantoor van afgifte Gent X

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de

liga van vlaamse zweefvliegclubs

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, vanaf 1 juli: (089) 46 34 05

REDACTIETEAM :

Ary CEELEN
tel.: 00 31 (40) 51 24 84
René PAREDIS
tel.: (011) 65 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 51
juli - augustus - september 1992

INHOUD

Redactioneel	2
Handicap der Kempen '92	3
Europese Zweefvliegkampioenschappen	6
18° Int. Kampioenschap van Issoudun	13
4de Beneluxwedstrijd 8ste Int. wedstrijd Keiheuvel	17
De bekendste Zweefvliegtuigtypes in Vlaanderen (2)	21
Sportcommissie	24
Europe Airsports	24
ZweefvliegvARYa	26
BLOSO-jeugdsportcampagne	27
Het hoekje van de boekenvreter	29
Aanbevolen Zweefvliegboeken	30
Keerpunten O.K.?	31
9de Int. Spatzentreffen	34
In Memoriam	35
Mededelingen en Service	36

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE :
Eddy De Coninck - Gill Van den Broeck - Paul Van Dingenen
Peter Mullaert - St. Vander Veken - Vicky Hermans

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 november 1992 op het redactieadres.

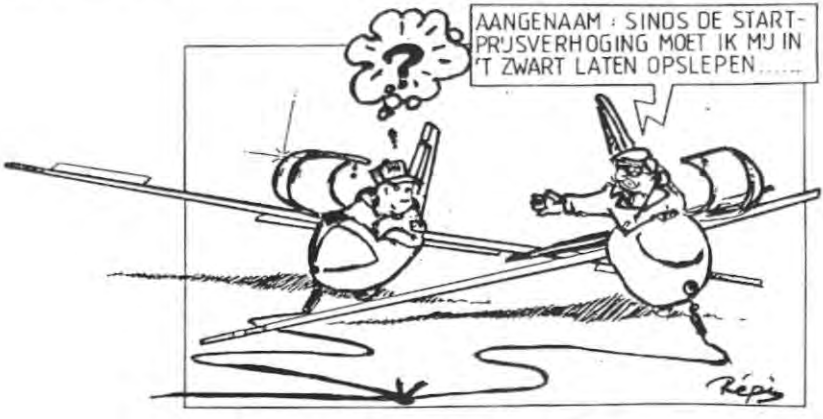
Foto cover: Finish van Baer Selen op Nimbus 3
(Foto : Miel De Wachter)

REDACTIONEEL

Het gezegde: "Mooie liedjes duren niet lang" kunnen wij allen in koor beamen, zeker als het over de uitoefening van onze mooie sport gaat. Erg is dat niet zolang een lied maar voldoende strofen heeft. Het zweefvlieglied van het seizoen 1992 is ook al niet om over naar huis te schrijven. Niet dat het geen mooie zomer was. Integendeel, de meesten onder ons hebben bruingebakken op cumuli liggen wachten. Misschien dat zweefvliegkampen in het buitenland enig prestatiesoelaas zullen brengen voor de Charronmensen. Enfin, wij zitten weer in het klaagschuitje maar moeten toch bekennen dat er heerlijke vliegmomenten zijn geweest. En in tegenstelling met wat in vorig ligablad te lezen viel zijn de landbouwers, en dat bewijzen de verhalen van veel piloten die tijdens wedstrijden buiten landden, blijkbaar zweefvlieggezind want èen duur verhaal als in vorig uitgave hoeven wij niet te publiceren. Positief dus. Minder gelukkig is natuurlijk het feit dat er dit jaar nog al wat pech onder de zweefvliegers werd uitgedeeld. Gelukkig zonder ernstige persoonlijke letsels. Wel materiële schade. Zou het dan toch waar zijn dat er wat de ongevallen betreft er periodes optreden van onverklaarbare pieken? Wie zal het zeggen of beter nog, wie zal het bewijzen? Misschien dat eenieder zich eens bezint over het al dan niet eens terugkeren naar de basis. In ons eigen blad is vroeger daarover reeds een artikelenreeks verschenen. Ieder voor zich, herhalen wij nogmaals want in welke omstandigheden en door welke oorzaak dan ook een ongeval plaatsgrijpt, niemand is er vrij van. Het is dan ook best de discussies over te laten aan onze bevoegde mensen en zich te onthouden van ondeskundige kritieken. Dat alleen kan bestaande vriendschappen in stand houden. Het gezegde "Touchez du bois" geldt voor ieder van ons. Sluit het jaar af met nog enkele uurtjes bovenblijven en gezellige doellandingswedstrijden en duik dan maar het winterwerk in. Tegen dat het volgende nummer in je bus valt, ligt ook het nieuwe seizoen al in het verschiet.

Wat wil je nog meer?

PIET



HANDICAP DER KEMPEN '92

Op 20 en 21 juni ging de 14-de uitgave van de "Handicap der Kempen" van start. De Kempische Aeroclub met basis te Weelde Vliegveld, inrichter van deze wedstrijd, mocht dit jaar 79 toestellen met hun piloten verwelkomen.

Zoals steeds is het deelnemersveld samengesteld uit een bijna gelijke Belgische en Nederlandse vertegenwoordiging doorheen de wedstrijdklassen.

Er werden zoals steeds 3 klassen gevormd. De Clubklasse (21 deelnemers), de Standaardklasse (31 deelnemers), en de Open/Renklasse (27 deelnemers).

Met het oog op de toekomst werden voor het eerst motorzwevers toegelaten die onder een speciaal reglement sorteerden wat betreft het gebruik van de motor bij dreigende buitenlandingen. Vermits het vereiste aantal van 5 motorzwevers niet werd bereikt werden zij zoals voorzien in de vorige klassen ondergebracht. Gezien de heersende evolutie heeft deze nieuwe klasse van nu af haar plaats in de "Handicap der Kempen".

De wedstrijd werd gezegend met marginaal weder, waarmee de trend van het weder op wedstrijden zoals Kievit, St-Hubert, Kortrijk, Eindhoven, Woensdrecht, enz. niet verbroken werd.

Op de Iste wedstrijddag kon door een grootse luchtvaartshow op het naburige vliegveld Gilze-Rijen (NL), slechts 20 km vandaan, geen proef naar het noorden uitgezet worden. En zoals Murphy's Law het wil was het natuurlijk alleen daar (betrekkelijk) vliegbaar. Een harde oostelijke wind die alle cumulussen tot golfwolken transformeerde, gecombineerd met een weersscheiding die fluctueerde van zuid naar noord en terug, bezorgde de wedstrijdleiding enkele supplementaire grijze haren en de piloten enkele uren geduldig verpozen op de piste. Als welgekome afleiding kregen we tijdens al dit wachten een parade van 8 Fl6-toestellen gebracht door onze vrienden van Kleine Brogel, die 2 maal in formatie het veld verticaal op 200 meter overvlogen.

Om 15.25 uur werd dan toch gestart. De Clubklasse werd gevraagd, omwille van de harde wind niet te starten. De Open-Ren-klasse ging eerst, onmiddellijk gevolgd door de Standaard-klasse. Hoewel thermiek aanwezig was werd aanpikken na de sleep een zware opgave zodat heel wat piloten doorzakten en een tweede start dienden te nemen.

De O/R-klasse had als proef een dubbele driehoek: Ravels-Keiheuvel-Brecht x 2.

In de Open-Ren-klasse slaagden 5 piloten erin een afstand van meer dan 100 km te overbruggen waardoor voor deze klasse de wedstrijddag geldig werd. Het was Hein Van der-Linden (NL) op DG-600 die het presteerde op het laatste been van de dubbele driehoek te landen en hiermee de eerste plaats in de wacht te slepen.

Voor de Standaard-klasse was ook een dubbele driehoek voorzien: Turnhout-Dessel-Brecht x 2.
Omdat zij pas later op de dag konden starten werd het voor deze piloten een zeer moeilijke opgave de dag geldig te maken. Gert Huybreckx, in DG-300 lukte 1 driehoek van 82 km en legde hiermee de grootste afstand af

voor deze klasse. Geen wedstrijddag dus voor de Standaardklasse.

Veel doorzakkers en bijna evenveel buitenlandingen waren kenmerkend voor deze eerste dag, die alle evenwel zonder brokken of problemen verliepen.
Bijna iedereen was 's avonds tijdig terug om aan te kunnen zitten bij de grote B.B.Q. die zachtjes uitliep in een gezellige avond opgeluisterd door de groep "de Coup".

De volgende morgen werden de weersverwachtingen van de avond voordien niet ingelost. Integendeel! De nadering van een warm front uit het zuiden zette duidelijk door zodat wel reeds opgebouwd werd maar de start steeds maar verder uitgesteld moest worden. Tot uiteindelijk de eerste regendruppels de beslissing voor de wedstrijdleiding kwamen vergemakkelijken. Een tweede wedstrijddag zou er dus niet meer komen en in alle rust

KEMPISCHE AEROCLUB VLIEGVELD WEELDE — HANDICAP DER KEMPEN 1992

STANDAARDKLASSE — DEFINITIEF

DATUM: ZATERDAG 20/06/1992
PROEFAFSTAND: 164 KM
KEERPUNTEN: TURNHOUT-DESSEL-BRECHT x 2

NR.	WEDSTR. NUMMER	NAAM	STARTTIJD	LANDINGSTIJD	AFSTAND KM.	STR. PTN.	HAND:ICAP	VLIEGTIJD:DEC.UREN	SNELHEID:KM/UUR	PUNTEN
1	TP	HUYBRECKX GERT	17 U 21 M : 0 U	0 M 0 S	82 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
2	W4	KLUNDER NIJLAND ROELOF	17 U 20 M : 0 U	0 M 0 S	72 KM	0	102	0.00	0.00	0.00
2	ZI	DAEMS JEF	17 U 21 M : 0 U	0 M 0 S	72 KM	0	102	0.00	0.00	0.00
4	S1	SETON JAN	17 U 18 M : 0 U	0 M 0 S	66 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
5	RS	DE VRIES SIJMEN	17 U 24 M : 0 U	0 M 0 S	65 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
5	FR	DAMEN FLIP	17 U 21 M : 0 U	0 M 0 S	65 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
7	DM	VAN STRATUM JAC	17 U 18 M : 0 U	0 M 0 S	62 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
8	BA	VAN DONINCK DIRK	17 U 22 M : 0 U	0 M 0 S	46 KM	0	100	0.00	0.00	0.00
9	80	VAN DER HEYDEN / VAN GILS	17 U 12 M : 0 U	0 M 0 S	37 KM	0	102	0.00	0.00	0.00
10	AA	BROOS / BOON	18 U 4 M : 0 U	0 M 0 S	35 KM	0	102	0.00	0.00	0.00
10	WK	BRANTS / DE MAN	17 U 17 M : 0 U	0 M 0 S	35 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
12	NE	VAN BOMMEL / SEYLER	18 U 6 M : 0 U	0 M 0 S	28 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
13	70	BOVIN STEFAAN	18 U 3 M : 0 U	0 M 0 S	14 KM	0	102	0.00	0.00	0.00
14	KI	HEYLEN FRED	17 U 18 M : 0 U	0 M 0 S	12 KM	0	102	0.00	0.00	0.00
15	AC	ALBERT PATRIC	16 U 23 M : 0 U	0 M 0 S	8 KM	0.15	102	0.00	0.00	0.00
16	MY	KERKHOFS / SENFT	17 U 10 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	100	0.00	0.00	0.00
16	AG	HIELKEMA PETER	17 U 16 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	100	0.00	0.00	0.00
16	HE	GEENEN WALTER	17 U 31 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
16	ZR	VAN PEE GUY	0 U 0 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
16	WT	VAN GAEL PETER	0 U 0 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	102	0.00	0.00	0.00
16	XP	VAN DINGENEN PAUL	0 U 0 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
16	76	VAN DER REYDEN	0 U 0 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	102	0.00	0.00	0.00
16	PS	VAN DEN BORNE PAUL	0 U 0 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	102	0.00	0.00	0.00
16	GY	TEBAK / BAKERMAN	0 U 0 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
16	MC	SCHMELZER / SCHMELZER	0 U 0 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
16	57	REITSMA TJEERD	0 U 0 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	102	0.00	0.00	0.00
16	A7	REGEER JOHANNES	0 U 0 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	102	0.00	0.00	0.00
16	AH	LENDERS DANNY	0 U 0 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
16	LI	KIMPE MANU	0 U 0 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	102	0.00	0.00	0.00
16	BP	JANSSENS WIL	0 U 0 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	100	0.00	0.00	0.00
16	BY	CLAESSENS LAURENT	0 U 0 M : 0 U	0 M 0 S	0 KM	0	102	0.00	0.00	0.00

werden de laatste ervaringen uitgewisseld in de afgesloten loods die voor de gelegenheid tot briefingzaal en feestzaal was omgevormd.

Tijdens de prijsuitreiking, waarbij elke piloot met een prijs werd bedacht, hadden we het genoegen Michel Aerts, voorzitter van de Liga, te mogen verwelkomen, die naast de overhandiging der wisseltrofeeën ook een woordje uitleg gaf over de nieuwste ontwikkellingen inzake buitenlandingen en de problemen van schadevorderingen.

We hadden een veilige, gezellige en sportieve wedstrijd op Weelde. Zo wensen we het ook te houden.
Tot volgend jaar.

Eddy De Coninck

KEMPISCHE AEROCLUB VLIEGVELD WEELDE HANDICAP DER KEMPEN 1992

DATUM: ZATERDAG 20/06/1992
OPEN- REN KLASSE DEFINITIEF PROEFAFSTAND: 194 KM
KEERPUNTEN: RAVELS-KEIHEUVEL-BRECHT X 2

NR.	WEDSTR. NUMMER	NAAM	STARTTIJD	LANDINGSTIJD	AFSTAND KM.	STR. PTN.	HAND:ICAP	VLIEGTIJD:DEC.UREN	SNELHEID:KM/UUR	PUNTEN
1	A9	VAN DER LINDEN HEIN	16 U 13 M 0 S	0 U 0 M 0 S	175 KM	0	112	0.00	0.00	513.39
2	DG	DE BRUINE / WIJNHEIJMER	16 U 26 M 0 S	0 U 0 M 0 S	146 KM	0	113	0.00	0.00	428.32
3	SM	SMIT MARTIN	16 U 43 M 0 S	0 U 0 M 0 S	130 KM	0	108	0.00	0.00	395.50
4	LL	VAN BREEMEN MARC	16 U 25 M 0 S	0 U 0 M 0 S	123 KM	0	114	0.00	0.00	354.51
4	EA	HUYBRECKX EDDY	16 U 18 M 0 S	0 U 0 M 0 S	123 KM	0	114	0.00	0.00	354.51
5	BY	JAQUET / AALBERS	16 U 24 M 0 S	0 U 0 M 0 S	97 KM	0	106	0.00	0.00	300.67
6	PJ	JANSSENS PAUL	16 U 26 M 0 S	0 U 0 M 0 S	97 KM	0	108	0.00	0.00	295.11
7	BU	LEMMENS JOHAN	17 U 19 M 0 S	0 U 0 M 0 S	92 KM	0	106	0.00	0.00	285.18
8	WE	2X HEESAKKERS/KAAY/MARGRY	16 U 32 M 0 S	0 U 0 M 0 S	84 KM	0	108	0.00	0.00	255.56
9	TT	WOLFF / WOLFF	16 U 12 M 0 S	0 U 0 M 0 S	85 KM	0	114	0.00	0.00	244.99
10	JA	TAEYMANS STAN	16 U 38 M 0 S	0 U 0 M 0 S	75 KM	0	106	0.00	0.00	232.48
11	268	BONGAERTS / DE KOCK	16 U 28 M 0 S	0 U 0 M 0 S	72 KM	0	114	0.00	0.00	207.52
12	W7	VAN GASTEL PAUL	16 U 45 M 0 S	0 U 0 M 0 S	63 KM	0	106	0.00	0.00	195.28
13	AY	ZWAGA BEN	17 U 34 M 0 S	0 U 0 M 0 S	26 KM	0	114	0.00	0.00	74.94
14	TU	CUSTERS / VOS	16 U 43 M 0 S	0 U 0 M 0 S	0 KM	0	108	0.00	0.00	0.00
14	ZZ	TELKAMP VICTOR	15 U 56 M 0 S	0 U 0 M 0 S	0 KM	0	106	0.00	0.00	0.00
14	71	WOUTERS PETER	0 U 0 M 0 S	0 U 0 M 0 S	0 KM	0	106	0.00	0.00	0.00
14	YB	VERSPAY SJACK	0 U 0 M 0 S	0 U 0 M 0 S	0 KM	0	106	0.00	0.00	0.00
14	45	VAN ROOY JAN	0 U 0 M 0 S	0 U 0 M 0 S	0 KM	0	103	0.00	0.00	0.00
14	RY	VAN IJZENDOORN ROB	0 U 0 M 0 S	0 U 0 M 0 S	0 KM	0	108	0.00	0.00	0.00
14	VV	VAN DER LINDEN HAROLD	0 U 0 M 0 S	0 U 0 M 0 S	0 KM	0	114	0.00	0.00	0.00
14	69	VAN DAM / VAN LOOY	0 U 0 M 0 S	0 U 0 M 0 S	0 KM	0	104	0.00	0.00	0.00
14	CB	SNELS ANDRE	0 U 0 M 0 S	0 U 0 M 0 S	0 KM	0	110	0.00	0.00	0.00
14	W9	SMIT LEEN	0 U 0 M 0 S	0 U 0 M 0 S	0 KM	0	114	0.00	0.00	0.00
14	2G	JENNEN RUDY	0 U 0 M 0 S	0 U 0 M 0 S	0 KM	0	106	0.00	0.00	0.00
14	WT	DRUBBEL / BEEKE	0 U 0 M 0 S	0 U 0 M 0 S	0 KM	0	106	0.00	0.00	0.00
14	EB	BOS / DE BRIE	0 U 0 M 0 S	0 U 0 M 0 S	0 KM	0	108	0.00	0.00	0.00

EUROPESE ZWEEFVLIEGKAMPIOENSCHAPPEN

VIERMAAL BELGISCHE WINST

7 Belgische piloten: nooit was de Belgische ploeg op Europese kampioenschappen zo groot. Bestemming: Békèscsaba, 200 km z-o van Boedapest. Topografie: grotendeels poesta, geen buitenlandingsproblemen (tenzij zigeuners met lange vingers!), enkele uitschieters naar de bergachtige streek in het noorden. Twaalf opdrachten, een maximum, en dan vond Emiel De Wachter nog dat het had moeten voortduren, nu hij gewend was geraakt aan zijn in laatste instantie gehuurde toestel LS4 en het subtropische klimaat in Békèscsaba.

Eén enkele rustdag: 94 piloten protesteerden eenparig, toen na 6 opdrachten rust werd voorgesteld. Die kwam er tenslotte toch, maar enkel omwille van ongunstig vliegweer -echter niet zo slecht, dat het de Belgische ploeg kon beletten met een gehuurde Antonov-tweedekker een uitstap naar Boedapest te organiseren! Meteorologisch hadden de eerste opdrachten, toen de hemel nog vol cumuli stond, groter kunnen (moeten?) zijn, dan kwamen er meer 1000 puntendagen. Nu waren het er 9 in open, slechts 5 in ren- en standaardklassen.

ONMIDDELLIJK PECH VOOR BEIDE VLAMINGEN

Reeds op de eerste dag kregen Paul Janssens en Patrick Stouffs geen snelheids- doch alleen afstandspunten voor hun 295,6 km proef. In de dichtbezette (45) standaardklas fotografeerde Miel De Wachter een verkeerd (inderdaad verwarrend) 2de keerpunt, waar een ander piloot later zich ook nog zou vergissen. De tweede klap kwam nog erger aan: om onbekende redenen lieten beide camera's van Paul Janssens het afweten: 0 punten, het hadden er minstens 500 meer kunnen zijn. Nota: in de eindrangschikking waren slechts 544 punten verschil tussen Patrick Stouffs (12de) en Paul Janssens (20).

7 PILOTEN = PLOEGVLIEGEN??

3 Belgen in ren- 3 in standaardklas. Dus ploegvliegen? Dat wordt echter niet geïmproviseerd en is blijkbaar alleen een suksesformule voor Fransen (Gerbaud 1 en Napoleon 2 in renklas) en Polen (Kepka 1 (op 57 jaar!), junior Rubaj 4 en Trzeciak 5 in standaardklas.

In standaardklas kon Miel De Wachter onmogelijk mee met de snellere Discustoestellen van Jaime en Jeanmotte. Deze laatste had zeker meer verwacht van zijn eerste EK. Magere troost: zijn zege op de 2de dag en nog eens 4de op de 8ste dag, maar omwille van zijn buitenlanding in de 4de proef verloor hij zoveel punten, dat inhaalmanoeuvers niet mochten baten.

In de renklas bleek het Belgische ploegvliegen weldra niet haalbaar. Baudouin Litt (pechvogel, van wie zowat alles gestolen werd) heeft een andere manier van vliegen en bij het duo Stouffs-Janssens bleek wederzijds doorseinen van inlichtingen veeleer éénrichtingsverkeer. Dus besloot PJ wijselijk meer te rekenen op de radio-hulp van vader die het op de grond allemaal netjes uitkiende. Toen de hemel steeds blauwer, de pakken vliegers steeds groter en dus de puntenverschillen steeds kleiner werden, ging PJ de ereplaatsen verzamelen. Met

105, 6 km uursnelheid werd hij 6de in de 7de proef (426,2 km). 's Anderendaags werd de opdracht van 750 km tot 507 afgeslankt. Stouffs wilde wachten, Janssens verkoos vroeg te starten in de blauwe thermiek, vloog grotendeels toch alleen en werd door pa omzeggens binnengeloodst - alleen Gilbert Gerbaud, Europees kampioen 1992, was vlugger... en Stouffs moest met 25 andere renpiloten de akker op. Nog een dag later kon niemand, zelfs Gerbaud niet, de jonge Kempenaar voorafgaan: dagzege! En de open klas? Tweemaal winst voor Paul Bourgard (DE veteraan, met 60 die tenslotte 11de werd, winnaar werd Gérard Lherm, nochtans zonder veel hulp van zijn Franse ploegmaat in deze open klas!

Belgische balans: 4 dagoverwinningen. Niet zo slecht-ook Duitsland kwam zover, alleen Frankrijk (11) en Hongarije (5) deden beter, en dit laatste land dan nog dank-zij 4 dagzeges van Bela Guraly, ernstig verdacht van knoeierij met Phototime, maar er waren geen afdoende bewijzen...

AFSTAND VAN OPDRACHTEN

	minder dan 300 km	meer dan 300 km	500 km
renklas	4	7	1
standaardklas	7	5	-
open klas	1	8	3

Grootste afstand: 517, 3 km in open, 7de proef
Kleinste afstand: 199, 6 km in standaard, 10de proef (en toch buitenlanding van De Wachter en Jaime)

Tijdens de officiële openingsceremonie.

31.07.1992 06:38:20

6TH EUROPEAN GLIDING CHAMPIONSHIPS - BÉKÉSCSABA 1992

STANDARD

FINAL OFFICIAL CUMULATIVE RESULTS APPROVED BY THE INT'L JURY

	PTS	CN	NAME		NATION	TYPE
1.	8996	PV	KEPKA	Franciszek	POLAND	ASW 24
2.	8803	RB	BRIGLIADORI	Riccardo	ITALY	DISCUS A
3.	8786	SP	TRIEBEL	Claus dr.	GERMANY	LS 7
4.	8764	BD	RUBAJ	Tomasz	POLAND	SZD 55
5.	8547	PW	TRZECIAK	Janusz	POLAND	ASW 24
6.	8460	NII	FISCHER	Peter	GERMANY	DISCUS A
7.	8250	KR	HANSSON	Urban	SWEDEN	SZD 55
8.	8151	3Y	WEISS	Herbert	GERMANY	DISCUS
9.	8140	A2	PANKKA	Asko	FINLAND	DISCUS A
10.	8131	NH	LAINIO	Rainer	SWEDEN	SZD 55
11.	8102	AT	TAIMIOJA	Antti	FINLAND	DISCUS A
12.	8016	MB	SELEN	Sjaak	HOLLAND	LS 4
13.	7995	CG	MALLICK	Christian	FRANCE	ASW 24
14.	7960	L3	KUBOVCIK	Viliam	CSFR	DISCUS B
15.	7770	TS	GULYAS	Gyorgy	HUNGARY	ASW 24
16.	7749	L7	KOZAR	Jozef	CSFR	DISCUS B
17.	7708	D1	PEDERSEN	Jan Schmeltz	DENMARK	ASW 24
18.	7582	ZT	GAUMANN	Markus	CH	DISCUS
19.	7546	BE	OBRIST	Basil	CH	LS 7
20.	7485	F2	JEANMOTTE	Yves	BELGIUM	DISCUS
21.	7468	K	COLOMBO	Stefano	ITALY	DISCUS
22.	7450	JO	FORSSTEN	Jarmo	FINLAND	DISCUS B
23.	7427	FG	GAISFORD	Phillip	GB	DISCUS B
24.	7355	Y3	MERIZIOLA	Stefano	ITALY	LS 4
25.	7342	DA	HENRY	Julien	FRANCE	DISCUS B
26.	7306	LS	HALASI	Gabor	HUNGARY	ASW 24
27.	7301	IYB	PETZOLD	Michael	GERMANY	DISCUS
28.	7179	HA	HELMERSSON	Anders	SWEDEN	ASW 24
29.	6970	IE	INAEBNIT	Eduard	I.E.	DISCUS B
30.	6903	JQ	HIDER SMITH	Janet	AUSTRALIA	DISCUS B
31.	6768	WG	HAUSER	Fridolin	CH	LS 4
32.	6749	75	KAY	Warren	GB	ASW 24
33.	6710	MP	DE WACHTER	Emiel	BELGIUM	LS 4
34.	6603	OB	JAIME	ASTORGA Jose	BELGIUM	DISCUS B
35.	6536	IR	RAUDSANDMOEN	Geir	NORWAY	LS 7
36.	6529	IW	KOLARIC	Igor	SLOVENIA	DG 300
37.	6284	370	CAMPBELL	Denis	GB	DISCUS B
38.	6266	A9	PRISTAVEC	Bostjan	SLOVENIA	DG 300
39.	5895	YX	KUHL	Andreas	GERMANY	DISCUS
40.	5803	ET	ZSOLNAI	Rita	HUNGARY	DISCUS
41.	5659	CC	HYNEK	Thomas	AUSTRIA	DISCUS
42.	3912	LG	GAMSJAGER	Leopold	AUSTRIA	DG 300
43.	3639	RT	ALEXANDRU	Bojan	RUMANIA	JANTAR S2
44.	3358	SB	PEDERSEN	J. Christian	DENMARK	LS 7
45.	3283	RC	CATALIN	Porumbu	RUMANIA	JANTAR S2

6TH EUROPEAN GLIDING CHAMPIONSHIPS - BÉKÉSCSABA 1992

OPEN
FINAL OFFICIAL CUMULATIVE RESULTS APPROVED BY THE INT'L JURY

	PTS	CN	NAME		NATION	TYPE
1.	10573	GG	LHERM	Gerard	FRANCE	NIMBUS 4
2.	10472	A	WUJCZAK	Staniszlaw	POLAND	ASW 22 B
3.	10459	XX	HOLIGHAUS	Klaus	GERMANY	NIMBUS 4
4.	10425	VW	KURSTJENS	Gerrit	HOLLAND	NIMBUS 4
5.	10335	AC	SELEN	Baer	HOLLAND	NIMBUS 3
6.	10068	LOT	POZNIAK	Mariusz	POLAND	ASH 25
7.	10050	942	KAY	Alister	GB	ASH 25
8.	9955	7I	KASSAI	Béla	HUNGARY	NIMBUS 3
9.	9925	XL	LAUR	Eberhard	GERMANY	NIMBUS 4
10.	9645	AA	FLAMENT	Denis	FRANCE	ASW 22 B
11.	9604	GB	BOURGARD	Paul	BELGIUM	NIMBUS 3
12.	8822	58	GORRINGE	John	GB	ASH 25
13.	8756	TT	POLONYI	Károly	HUNGARY	NIMBUS 3 T
14.	8224	X3	MONTI	Roberto	ITALY	ASH 25

Miel De Wachter genoot goede zorgen.

AANTREKKELIJK GEPRIJSD PLASTIC

S.Z.D.-51 JUNIOR

Overgangstrainer
Glijhoek: 1:35
Zonder instrumenten
USD 21.500,- (ex. works)

S.Z.D.-48-3 JANTAR STANDARD 3

Standaardklasse
Glijhoek: 1:40
Zonder instrumenten
USD 20.000,- (tijdelijk) (ex-works)

S.Z.D.-55-1

Een 'high-performance' standaardklasser
met 'discusvleugel'.
Tweede op wereldkampioenschappen 1991.
Glijhoek: 1:44
Zonder instrumenten
USD 35.200,- (ex-works)

S.Z.D.-50-3 PUCHACZ

GVK-lestoestel. Uitermate geschikt voor zowel de basis- als de voortgezette opleiding
Glijhoek: 1:30
Zonder instrumenten
USD 33.600,- (ex-works)

De prijzen zijn richtprijzen en kunnen tussentijds wijzigen.

AANTREKKELIJKE FACTOREN

- Lage prijzen
- Korte leveringstijd
- Goede kwaliteit
- Goede vliegeigenschappen
- Moderne ontwerpen
- Gemakkelijk zelf op te halen

C . A . S .

Cor Air-Service
P.Z.L.-vertegenwoordiging België
Watervlietseweg 1
4515 SC IJZENDIJKE (Nederland)
Tel.: 01176-1506 / 01150-12734
Fax: 01150-95907

6TH EUROPEAN GLIDING CHAMPIONSHIPS - BÉKÉSCSABA 1992

OPEN

FINAL OFFICIAL CUMULATIVE RESULTS APPROVED BY THE INT'L JURY

	PTS	CN	NAME		NATION	TYPE
1.	10573	GG	LHERM	Gerard	FRANCE	NIMBUS 4
2.	10472	A	WUJCZAK	Staniszlaw	POLAND	ASW 22 B
3.	10459	XX	HOLIGHAUS	Klaus	GERMANY	NIMBUS 4
4.	10425	VW	KURSTJENS	Gerrit	HOLLAND	NIMBUS 4
5.	10335	AC	SELEN	Baer	HOLLAND	NIMBUS 3
6.	10068	LOT	POZNIAK	Mariusz	POLAND	ASH 25
7.	10050	942	KAY	Alister	GB	ASH 25
8.	9955	7I	KASSAI	Béla	HUNGARY	NIMBUS 3
9.	9925	XL	LAUR	Eberhard	GERMANY	NIMBUS 4
10.	9645	AA	FLAMENT	Denis	FRANCE	ASW 22 B
11.	9604	GB	BOURGARD	Paul	BELGIUM	NIMBUS 3
12.	8822	58	GORRINGE	John	GB	ASH 25
13.	8756	TT	POLONYI	Károly	HUNGARY	NIMBUS 3 T
14.	8224	X3	MONTI	Roberto	ITALY	ASH 25

Wie vecht kan verliezen.
Wie niet vecht is op voorhand verloren.

Grieks gezegde

Eerste bespreking op Belgische camping.

Schaduw zoeken: Janssens & Janssens.

18° INT. KAMPIOENSCHAP VAN ISSOUDUN VAN 28 JUNI TOT 7 JULI

Dit was ongeveer het 10de jaar dat ik deelnam aan deze wedstrijd. Echter dit jaar was ik de enige Belg; Mil had afgehaakt omdat hij deelnam aan het Europees kampioenschap in Hongarije, Eddy D.K. omdat de aanvangsdatum nog in het schooljaar viel en Michel B. ???

Nederland met 12 deelnemers en Duitsland met 17 deelnemers waren wel iets beter vertegenwoordigd.

In de Standaard klasse waren er 28 deelnemers:

Ren klasse 16

Open klasse 8

Voor deze die het systeem in Issoudun niet kennen even een woordje uitleg.

1- Er wordt met handicap gevlogen die nog vergroot wordt als de proef sneller gevlogen wordt. (Dit vind ik persoonlijk een goed idee omdat het verschil tussen nieuwere en oudere toestellen vergroot als men sneller begint te vliegen en door dit systeem wordt hiermede rekening gehouden.)

2- Er mag met motor gevlogen worden. Als men de motor gebruikt tellen enkel de benen waar men een foto van gemaakt heeft; als men buitenlandt krijgt men punten gelijk aan die van een gewone zwever.

De eerste week begon zeer goed, enkel steeds de mogelijkheid tot onweer in de late namiddag waardoor laat startende piloten dikwijls afgestraft werden. Tijdens de eerste 6 dagen wedstrijd werden 5 proeven afgelegd. De volgende 4 dagen werd echter door de regen niet gevlogen.

Even een overzicht van de 5 wedstrijddagen:

1ste dag 28/06/92

STD Driehoek 298 km
1ste plaats ex.
E9 TERMAAT R./NL LS4
A BORGMAN E./NL Discus BT 88,96 Km/h
10de plaats
XP Discus BT 78,7 Km/h
18de was de laatste die rond kwam

REN Driehoek 341 km
1ste plaats
HL CENDRON/F LS6 72,5 KM/h
Enkel de eerste 4 rond gekomen

OPEN Drieh. 373 km
1ste plaats
12 CASTEL/F 93,2 Km/h
3 op de 8 binnen gekomen.

Zoals men ziet was het weer verraderlijk want enkel de helft van de deelnemers kwam binnen.

2de dag 29/06/92

STD Driehoek 295km
1ste plaats
LT VAN T'ROODT./NL DG300 89,9 Km/h
3de plaats
XP Discus BT 88,0 Km/h

REN Driehoek 343 km
1ste plaats
WARNKE/D LS6 B 86,1 Km/h

OPEN Driehoek 369 km
1ste plaats ex.
ROUMET/F Nimbus 3 115,9 Km/h
CASTEL/F Nimbus 3

3de dag 01/07/92

STD Driehoek 146 km
1 ste plaats
XP Discus BT 88,5 Km/h

Enkel 6 van de 28 piloten rond geraakt; dus met mijn eerste plaats kreeg ik niet veel snelheidspunten.

REN Driehoek 159 km
1ste plaats
WH SCHULTZ/D LS6 84,4 Km/h

Hier kwamen 14 van de 16 piloten rond, omdat zij voor de std klasse vertrokken en nog geen hinder ondervonden van het onweer dat zich later op de dag rond Bourges (2de keerpunt) ontwikkelde.

OPEN Driehoek 182 km
1ste plaats
CM ROUMET/F Nimbus 3 105,0 Km/h

4de dag 02/07/92

STD Driehoek 240 km
1ste plaats
RA KOLLE/D Discus B 68,2 Km/h
15de plaats
XP Discus BT 54,7 Km/h

REN Driehoek 271 km
1ste plaats
LR LOISEN/NL LS6 70,7 Km/h

OPEN Driehoek 293 km
1ste plaats
12 CASTEL Nimbus 3 82,1 Km/h

Op het eerste been was er een mooie wolkenstraat die stopte ongeveer 10 km voor het eerste keerpunt. Ik heb toen als eerste de foto genomen ongeveer een vijftal minuten voor een grote pulk. Vermits in de richting van het tweede keerpunt het weer er niet goed uitzag heb ik maar besloten dezelfde wolkenstraat terug te nemen en verder op de terugweg loodrecht op de richting van de wolkenstraat naar het tweede keerpunt te gaan. Dit was de intentie, maar hoe verder ik vloog hoe minder er nog van een wolkenstraat over bleef. Uiteindelijk kwam ik boven het vliegveld van Le Blanc op 300 m aan. Daar ben ik dan ongeveer 1 uur blijven hangen tussen 300 en 600m zonder dat ik daar weg geraakte. Ondertussen hoorde ik op de radio van de Nederlanders dat het op het tweede keerpunt terug goed weer geworden was. Mijn beslissing was dus volledig fout gebleken. Na dit uur ter plaatse ben ik dan uiteindelijk weggeraakt en effektief rond het tweede keerpunt begon het terug zweefweer te worden. Die dag was ik de laatste die nog is binnengekomen.

5de dag 03/07/92

STD Driehoek 309 km
1ste plaats

IKK KRAIS/D	Discus BT	79,5 Km/h
8ste		
XP	Discus BT	74,8 Km/h

REN Driehoek 343km
1ste plaats

LR LOISEN/NL	LS6	77,0 Km/h

OPEN Driehoek 374 km
1ste plaats

12 CASTEL/F	Nimbus 3	88,3 Km/h

Deze proef was een van de mooiste die ik ooit gevlogen heb. Het eerste been was blauwe termiek, het tweede been een bijna 8/8 wolkenmassa en het derde been mooie cumulussen tot op 30 km van Issoudun waar niets meer was; dus van afwisseling gesproken. Tot op het tweede keerpunt was ik zeker 15 minuten voor de meeste deelnemers (ik kon mijn positie nogal goed inschatten omdat ik volgde op de radiofrequentie van de Nederlanders). Een beetje overmoedig wanneer de cumulussen gedaan waren ongeveer 10 km vóór Bourges liet ik een 1 m/s liggen omdat er 10 km verder nog 1 geïsoleerde cu te zien was. Zoals men weet moet men altijd een alternatief hebben, dat had ik niet en wanneer ik op de positie van die mooie cumulus aankwam was de hemel helemaal blauw en de lucht volledig stabiel. Ik ben toen 90° van koers uitgeweken om rond het vliegveld van BOURGES uiteindelijk op 200m nog een 30cm te kunnen benutten. Als ik eindelijk op 500 m was zag ik de ganse pulk die ik op het tweede been achter had gelaten de finale inzetten. Enfin ik ben dan toch nog binnengeraakt maar dan 20 minuten later dan de winnaar.

TOTAAL KLASSEMENT:

STD Klasse:

1 A		
BORGMANN/NL	Discus BT	4.296 pt
2 E9		
TERMAAT/NL	LS4	4.178 pt
3 XP		
	Discus BT	4.025 pt

REN Klasse:

1 LR		
LOISEN/NL	LS6	4.135 pt
2 KW		
WARNKE/D	LS6	4.025 pt
3 WH		
SCHULZ/D	LS6	4.018 pt

OPEN:

1 12		
CASTEL/F	Nimbus 3	4.480 pt
2 CM		
ROUMET/F	Nimbus 3	4.396 pt

Dus al bij al een mooie wedstrijd enkel die laatste 4 dagen in de regen waren er teveel bij. Hopelijk ben ik volgend jaar niet meer alleen om België te vertegenwoordigen (Mil ,Eddy en ??). Er wordt ieder jaar aan de deelnemers in Issoudun gevraagd een stukje proza binnen te leveren dat dan in het uitslagenboekje gedrukt kan worden. De Nederlanders hadden wel zin voor humor vandaar als besluit hun inlevering, hopend dat ik geen inbreuk op hun copyright pleeg.

DUTCH TACTICS

- When you fly to slow, go faster
- When you cannot find the thermals at low altitude, fly higher.
- When the cows look big start turning, when you can hardly see the cows fly straight.
- We have studied these tactics very good so the result is:

day 1 - first place - Erik Borgman A
- Ronald Termaat E9

day 2 - first place - Theo van 't ROOD LT

day 3 - first place - Paul Van Dingenen XP
He also understands dutch (theory)

day 4 - first place - Rob Loysen LR

day 5 - first place - Rob Loysen LR

Paul Van Dingen

Wat een snel opkomend onweer kan veroorzaken.
Oostmalle, 10 augustus 1992.

4° BENELUXWEDSTRIJD - 8°INTERNATIONALE WEDSTRIJD van de Keiheuvel, gekoppeld aan HET BELGISCH KAMPIOENSCHAP ZWEEFVLIEGEN.

Na vier jaar werd nog eens een BELGISCH KAMPIOENSCHAP georganiseerd op de BALENSE Keiheuvel. Ondertussen waren zij echter niet bij de pakken blijven zitten en werd er gewoontegetrouw elk jaar weer een Internationale zweefvliegwedstrijd georganiseerd, welke thans reeds in het buitenland zeer goed gekend en op prijs gesteld wordt, vooral dan door onze Noorderburen.

Sedert 1988 mocht men deze wedstrijd ook de naam van BENELUXKAMPIOENSCHAP meegeven, een traditie die men nog steeds graag verder wil zetten, dit al dan niet gekoppeld aan de organisatie van een BELGISCH KAMPIOENSCHAP.

Er diende ingeschreven te worden vóór 21 juli '92. Die dag telde men reeds 60 ingeschreven piloten. Hiervan hebben er uiteindelijk een viertal afgebeld zodat er een deelnemersveld ontstond van 56 piloten.

Een eerste briefing werd gegeven op vrijdag 07 aug '92 te 20.00 uur, waar de deelnemende piloten een uitgebreide uiteenzetting kregen van de wedstrijdleiding en de Voorzitter van ACK, AERTS Michel. Een waarschuwende vinger werd uitgestoken naar die piloten die zich niet aan de regels zouden houden.

Op zaterdag 08 aug '92 zou dan de eerste echte briefing plaats vinden waarbij men op de aanwezigheid kon rekenen van Bé DE MEYER, gekend van "De vraag van één miljoen op VTM".

Tijdens de nacht van vrijdag op zaterdag dienden de piloten en hun ophaalploegen eerst nog een urendurend zwaar onweer te verwerken. Menigeen zal wel een onrustige nacht gehad hebben.

08 aug '92

Na een zeer onrustige nacht wegens het zware onweer, dat enkele uren boven onze streken bleef hangen, begon men dan de eerste briefing voor te bereiden.

Deze briefing werd bijgewoond door de Heer Burgemeester van de gemeente BALEN, M. BIERKENS en zijn schepen G. PUT.
De mooiste verschijning echter was Bé DE MEYER welke iedereen welkom heette en zelfs een vlucht maakte om de Belgische Kampioenschappen officieel te openen.

En van vliegen gesproken, wegens de niet al te beste weersverwachtingen, werd een minimum proefafstand uitgetekend:
* REN-Klasse: een driehoek van 164 Km, vertrekkende vanuit DESSEL naar ASTEN om via WAALWIJK terug naar Keiheuvel te vliegen.
* STD-Klasse: een driehoek van 154 Km, eveneens vertrekkende vanuit DESSEL naar 's HERTOGENBOSCH, dan naar HOOGSTRATEN en terug naar Keiheuvel.
Er diende een vertrekpunt ten noorden van Keiheuvel gefotografeerd te worden om redenen dat er een vliegmeeting plaats vond te LEOPOLDSBURG.
Na enkele snuffelstarten te hebben gemaakt,

werd de proef geannuleerd. Er kon tijdens die vluchten geen bruikbare termiek worden gevonden, zodat noodgedwongen de proef niet kon doorgaan. Enkele deelnemers maakten echter een start om Keiheuvel ook eens vanuit de lucht te kunnen zien.
Thierry RENAULT maakte de langste vlucht: 57 minuten.
Afwachten maar hoe het weer zou evolueren.

Een gelijkaardige situatie bood zich aan zoals de dag voordien, maar de relatieve vochtigheid zou niet meer zo hoog zijn. Dat kon men duidelijk vaststellen aan de zeer goede zichtbaarheid en aan het mindere zweten van de wedstrijdleiding.

Ondanks de minder goede vooruitzichten werd er dan een proef opgegeven en de eerste start vond plaats omstreeks 14.30 uur. De REN-klasse diende een opdracht te vliegen van 173 Km en de STD-klasse dezelfde opdracht als op 09.08.92, maar ditmaal in de tegenovergestelde richting.
Enkel drie piloten in de REN-klasse slaagden erin de proef te ronden: als eerste de L6 en daarna kwamen nog de CM en de BY.
In de STD-klasse was er geen enkele piloot die de proef kon ronden. Hier was het de ZI welke de grootste afstand heeft gevlogen, nl 128 Km, gevolgd door de RM en XP met 123 Km.

Ondanks de minder goede vliegomstandigheden was de proef geldig en is er een eerste geldige vliegdag.
Minder prettig verliep de buitenlanding van de 70. Het toestel werd op een dergelijke wijze beschadigd, dat verdere deelname niet meer mogelijk was.

Wegens de slechte weersomstandigheden kon er op 10.08.92 niet gevlogen worden. Als alternatieve bezigheid werd een bezoek aan de Vossemeren aangeboden.

2°Wedstrijddag: 11 aug '92

Tot vandaag diende men te wachten om een tweede proef te kunnen laten vliegen.

Vandaag werd een gesloten omloop opgelegd van 187 Km voor de REN-klasse en eentje van 164 Km voor de STD-klasse.
In de STD-klasse was er slechts één piloot in geslaagd om deze proef te ronden: Paul BOURGARD met de OB. Frans VAN AUTREVE strandde op 7 Km van Keiheuvel met de 23 en Yves JEANMOTTE legde een afstand af van 132 Km.
In de REN-Klasse hebben vier piloten een finish kunnen maken: - KUYPERS Ferdi met de KP - JANSSENS Paul met de PJ - LEMMENS Johan met de BU - ALDERS Albert met de CB, alle andere deelnemers dienden een buitenlanding te maken.
Ondanks alle minder goede verwachtingen slaagden er dus nog enkele piloten in om de proef volledig te ronden, alhoewel sommige piloten tot 45 Km toe dienden rond te vliegen om uit te wijken voor een zware bui of onweer.
Er restte nog 4 dagen om een geldig Kampioenschap te kunnen hebben.

12 aug '92 - 3° Wedstrijddag

In zeer moeilijke omstandigheden werd het onmogelijke uitgevoerd. Een derde geldige dagproef werd gevlogen. Tengevolge van deze slechte weersomstandigheden werd een minimum opdracht gegeven aan beide klassen. De STD-klasse kreeg een driehoek van 157 Km en de REN-klasse kreeg er eent je voorgeschoteld van 173 Km. Slechts één piloot slaagde er in om de proef in de REN-klasse te ronden, Paul JANSSENS. Alle andere piloten dienden andermaal hun toestel buiten te zetten of landden terug op Keiheuvel en hielden het voor bekeken.
In de STD-Klasse was het Gert HUYBRECKX welke de grootste afstand aflegde: 103 Km.

14 aug '92 - 4° Vliegdag.

Om een geldig Belgisch Kampioenschap te hebben, diende er ofwel vandaag ofwel morgen 15.08.92 gevlogen te worden.
Maar er kon natuurlijk ook op beide dagen gevlogen worden, indien de omstandigheden maar goed genoeg zouden zijn.

Er werd gewacht tot na 16.00 uur om te starten voor een opdracht van respectievelijk 173 Km voor de REN-klasse en 151 Km voor de STD-klasse.

Geen enkele deelnemer slaagde er echter in om deze opdrachten te vliegen. De grootste afstanden werden afgelegd door de piloten van de REN-Klasse. Hier waren vier piloten die op het laatste keerpunt, vliegveld BUDEL, konden buitenlanden. Zi j vlogen een afstand van 144 Km. In de STD-Klasse legde Paul VAN DINGENEN een afstand af van 134 Km.

De Belgische Kampioenschappen waren reeds geldig en er restte nog één dag om een proef te vliegen, en... het zou eindelijk terug goed vliegweer worden. Afwachten maar.
Eén zaak is duidelijk, dit jaar werden er zeer veel buitenlandingen genoteerd, de telefonistes hebben onnoemelijk veel werk verzet, en geen enkele boer die lastig deed. Zouden zij dan eindelijk begrijpen dat zweefvliegers geen schade berokkenen zoals anderen dat wel doen?

15 aug '92 - 5° Vliegdag:

8° en laatste dag van de Belgische Kampioenschappen, gekoppeld aan de 8° uitgave van de Internationale 8-Daagse van de Keiheuvel en aan de 4° BENELUX-wedstrijd.

Eindelijk zou er beter vliegweer komen en kon er een grotere opdracht gegeven worden:
REN-KLASSE: een GO van 230 Km gaande naar HOOGSTRAETEN-HEESCH-VENLO en terug naar Keiheuvel.
STD-KLASSE: een GO van 211 Km gaande naar BEERSE Aero-BOXTEL-VENLO en terug naar Keiheuvel.

Belgisch Kampioenschap — Rangschikking — RENKLASSE

Pl	Ptn	Naam	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn
			1-	dag	2-	dag	3-	dag	4-	dag	5-	dag	6-	dag	7-	dag	8-	dag
1	1726	Janssens paul	5	331	1	503	1	76	4	168	2	648						
2	1678	Huybreckx eddy	7	282	5	355	2	32	1	288	1	721						
3	1500	Litt manu	1	444	2	390	7	0	5	146	7	520						
4	1487	Stouffs patric	6	304	4	368	10	0	3	230	4	585						
5	1406	Litt baudoin	4	371	3	374	6	0	8	92	5	569						
6	1244	Pieraerts brun	10	223	6	280	8	0	2	230	8	511						
7	1205	Huybreckx marc	8	282	8	196	5	0	7	102	3	624						
8	927	Van de steene	3	395	10	51	11	0	11	0	9	480						
9	926	Delvaux bernar	2	406	11	0	4	0	10	0	6	520						
10	796	Van dam kris	9	272	7	210	3	8	9	26	11	281						
11	665	Stouffs arnaud	11	62	9	196	9	0	6	124	10	282						

Belgisch kampioenschap — Rangschikking — STANDAARDKLASSE

		Naam	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn
			1-	dag	2-	dag	3-	dag	4-	dag	5-	dag	6-	dag	7-	dag	8-	dag
1	1633	Bourgard paul	8	261	1	393	2	99	3	259	4	621						
2	1577	Huybreckx gert	3	285	5	312	1	101	4	253	3	627						
3	1489	Jeanmotte yves	4	285	3	316	12	16	2	269	5	603						
4	1334	De coninck edd	10	261	9	271	3	65	14	104	1	633						
5	1264	Van dingenen p	2	294	16	113	24	0	1	271	6	586						
6	1202	Evens ken	19	48	4	312	7	29	7	186	2	627						
7	1176	Geuens nand	1	304	10	271	5	31	9	174	11	395						
8	1153	Renault thierr	5	278	8	295	11	23	6	200	16	357						
9	1150	Van autreve fr	15	211	2	381	4	59	17	104	12	395						
10	1055	Jaime jose	6	275	18	93	8	29	12	108	7	549						
11	990	Evrard olivier	11	261	11	242	15	0	16	104	14	382						
12	929	Corneillie oli	9	261	12	185	13	0	13	104	15	379						
13	905	Lenders danny	7	271	15	134	19	0	23	0	8	501						
14	894	Kinpe manu	12	247	14	134	18	0	11	114	10	399						
15	857	Verstreken vic	13	239	13	180	9	29	19	72	18	336						
16	842	Geenen walter	16	103	7	295	17	0	8	186	22	258						
17	826	Abrahams walte	17	93	22	67	10	26	5	200	9	438						
18	812	De wachter emi	18	93	6	295	6	29	15	104	20	290						
19	673	Lievens johan	14	235	17	105	20	0	24	0	19	333						
20	531	Natowitz	20	48	19	93	21	0	10	122	21	267						
21	467	Van camp luc	21	10	23	38	23	0	21	30	13	389						
22	462	Pirson christi	24	0	20	86	22	0	20	40	17	336						
23	97	Delval alain	22	0	21	74	14	0	22	0	23	22						
	00	Fassin pierre	23	0	24	0	16	0	18	80	24	0						

8de Intern. wedstrijd — Rangschikking — RENKLASSE

Pl	Ptn	Naam	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn
			1-	dag	2-	dag	3-	dag	4-	dag	5-	dag	6-	dag	7-	dag	8-	dag
1	1868	Kuypers ferdi	4	407	1	477	7	37	2	300	2	647						
2	1659	Janssens paul	16	303	2	474	3	127	9	175	3	580						
3	1632	Bastiaanse rie	3	438	6	368	6	51	4	284	11	489						
4	1610	Horsten j	8	399	9	310	1	137	5	279	12	485						
5	1564	Huybreckx eddy	20	259	13	298	5	53	1	300	1	654						
6	1534	Kwant ger	11	382	10	310	8	37	3	300	8	506						
7	1420	Smit leen	9	388	14	283	4	124	10	172	15	454						
8	1415	Alders a-v.d.m	7	399	4	469	10	17	13	127	20	403						
9	1407	Frohwein henk	2	451	5	419	14	0	18	38	9	499						
10	1404	Aalbers peter	1	451	16	193	12	14	8	185	5	561						
11	1352	Lemmens johan	17	289	3	471	2	134	17	45	19	413						
12	1344	Stouffs patric	18	279	11	310	21	0	7	240	6	516						
13	1333	Litt manu	5	407	7	328	18	0	11	152	16	446						
14	1274	Litt baudoin	14	347	8	320	17	0	15	98	7	510						
15	1173	Van bremen f &	10	385	12	307	9	21	22	0	13	460						
16	1121	Pieraerts brun	22	205	15	235	19	0	6	240	17	441						
17	1109	Wijnheijmer m	15	335	18	183	23	0	16	92	10	498						
18	1107	Huybreckx marc	19	264	19	168	15	0	14	108	4	567						
19	838	Delvaux bernar	12	379	22	0	13	0	20	0	14	459						
20	831	Van de steene	13	369	21	44	22	0	23	0	18	418						
21	740	Ketellapper wi	6	405	23	0	16	0	21	0	21	335						
22	719	Van dam kris	21	259	17	183	11	14	19	28	22	235						
23	578	Stouffs arnaud	23	57	20	165	20	0	12	129	23	227						

Bdc Interna. wedstrijd Rangschikking STANDAARDKLASSE

Pl	Ptn	Naam	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn	Pl	Ptn
			1-	dag	2-	dag	3-	dag	4-	dag	5-	dag	6-	dag	7-	dag	8-	dag
1	1558	Bourgard paul	15	250	2	373	2	93	3	242	4	600						
2	1506	Huybreckx gert	5	273	5	296	1	95	4	236	3	606						
3	1422	Jeanmotte yves	6	273	3	300	14	15	2	251	5	582						
4	1329	Schmelzer bert	2	282	9	287	3	77	13	124	7	560						
5	1303	De coninck edd	13	255	11	262	4	62	20	99	1	625						
6	1254	Wolff joost	17	250	6	296	11	28	5	236	13	445						
7	1207	Van dingenen p	3	282	21	107	30	0	1	253	6	565						
8	1150	Evens ken	29	46	4	296	9	28	8	174	2	606						
9	1137	Geuens nand	1	297	12	262	6	30	10	166	18	381						
10	1134	Renault thierr	4	277	8	291	13	22	6	195	21	349						
11	1134	Van autreve fr	21	210	1	376	5	57	18	101	15	389						
12	1009	Jaime jose	9	264	24	89	10	28	19	101	9	528						
13	986	De groot r	16	250	13	257	17	0	30	0	11	479						
14	956	Evrard olivier	14	255	15	234	19	0	21	99	20	368						
15	924	Brand r.-Kroon	12	255	14	234	15	0	11	149	28	286						
16	918	Konings mischa	27	85	18	143	24	0	12	146	8	543						
17	915	Corneillie oli	10	260	16	182	16	0	16	101	19	372						
18	899	Klunder-Nijlan	8	264	30	28	23	0	22	99	10	508						
19	866	Lenders danny	11	259	20	127	25	0	32	0	12	479						
20	864	Kimpe manu	18	241	19	130	22	0	15	109	16	385						
21	841	Verstreken vic	19	238	17	177	8	29	25	70	24	327						
22	796	De wachter eni	24	93	7	291	71	29	17	101	29	282						
23	794	Geenen walter	23	99	10	280	21	0	9	174	31	241						
24	782	Abrahams walte	25	89	27	64	12	25	7	188	14	417						
25	702	Van veen herma	7	269	33	0	33	0	23	99	23	333						
26	648	Lievens johan	20	229	22	102	26	0	33	0	26	317						
27	540	Van stratum ja	22	108	28	57	32	0	26	39	22	336						
28	509	Natowitz	28	47	23	90	27	0	14	117	30	255						
29	458	Van camp luc	30	10	29	38	29	0	29	29	17	382						
30	442	Pirson christi	33	0	25	84	28	0	27	38	25	320						
31	417	Van doninck-Sc	26	89	32	0	31	0	28	35	27	293						
32	93	Delval alain	31	0	26	72	18	0	31	0	32	21						
33	75	Fassin pierre	32	0	31	0	20	0	24	75	33	0						

DE BEKENDSTE ZWEEFVLIEGTUIGTYPES IN VLAANDEREN (deel 2)

In onze reeks over toestellen die in Vlaanderen het vaakst gebruikt en het meest bekend zijn, volgen in deze aflevering de Ka1 (en Ka3) en de Ka2(b).

DE Ka 1

Hoewel van dit toestel slechts een tiental exemplaren werd gebouwd (de meeste dan nog door amateurbouwers), willen we er hier toch even bij stilstaan, al was het maar omdat er in België nog een Ka 1 vliegt.

De afkorting Ka, die we dus in een hele rij typen tegenkomen, staat voor de inbreng van Rudolf Kaiser in de produktie van Schleicher.

Kaiser was geboren in 1922 en kwam, zoals velen na hem, tot de zweefvliegerij via de modelvliegtuigbouw. Na het einde van de oorlog studeerde hij voor bouwkundig ingenieur, maar het zweefvliegen liet hem niet los. In 1951 bouwde hij de Ka 1 voor eigen gebruik.

Direct bij het bekijken van dat model, stelt men vast dat Kaiser een eigen weg insloeg bij het ontwerpen van toestellen. Dat is toe te schrijven aan het feit dat hij alles in zelfstudie heeft geleerd en dus veel minder invloed ondervond van scholen en gevestigde constructeurs. Tekenend daarvoor zijn de schitterende typen zoals de Ka 6 en de Ka 13, en zelfs de ASK 21 later, die bijzonder veel succes oogstten.

Terug naar de Ka 1 nu. Het gaat hier om een kleine éénzitter met een spanwijdte van slechts 10 meter en een leeggewicht van amper 95 kg. Een schaalromp, bestaande uit voorgevormde triplexplaten over een geraamte geplakt, en een V-staart zijn de voornaamste kenmerken van het toestel. De piloot zit zo dicht mogelijk bij het zwaartepunt opdat de hefboomwerking van de roeren wegens de geringe afmetingen optimaal zou zijn. De cockpitkap vormt de overgang tussen romp en vleugel en het hoofd van de piloot zit tussen de twee vleugels. Het onderstel bestaal uit een grote slede onder de romp en een kleine schaats onder de staart. Voor het starten werd een afwerpbaar wielenstel gebruikt. Er is een sleephaak in de neus en een lierhaak aan de linker onderzijde van de romp aangebracht.

De vleugels hebben slechts een ligger, zijn hoog bovenop de romp bevestigd en worden gedragen door twee vleugelsteunen. Het profiel is een Go 549 van 16 % dikte.

De in een hoek van 110° geplaatste V-staart zorgt voor een vermindering van gewicht en weerstand. Hij heeft twee vaste, met triplex beplankte vinnen en met doek bespannen roeren.

Het prototype werd gebouwd in de winter van 1951/52 en vloog voor het eerst op Pasen 1952 op de Wasserkuppe met Kaiser aan de knuppel. Kaiser hield het toestel tot in 1955, toen hij de eerste Ka 6 had.

Daar de bouw van de schaalromp voor amateurbouwers nogal wat moeilijkheden opleverde, ontwierp Kaiser de Ka 3, die een romp in een buizenconstructie had, maar voor de rest de vleugels en de V-staart van de Ka 1. Van de Ka 3 werden er ongeveer 20 stuks gebouwd.

Technische gegevens:

	Ka 1	Ka 3
Spanwijdte	10 m	10 m
Vleugeloppervlak	9,9 m²	9,9 m²
Slankheid	10,1	10,1
Romplengte	5,50 m	5,50 m
Staarthoogte	V-staart	V-staart
Leeggewicht	98 kg	95 kg
Belading cockpit	85 kg	100 kg
Maximumgewicht	195 kg	195 kg
Vleugelbelasting	19,7 kg/m²	19,7 kg/m²
Overtreksnelheid	53 km/u	53 km/u
Maximumsnelheid	160 km/u	160 km/u
Minimumdaalsnelheid	0,95 m/s	0,95 m/s
bij	65 km/u	65 km/u
Beste glijgetal	18	18 à 20
bij	75 km/u	75 km/u

DE Ka 2 of RHÖNSCHWALBE

Ook van dit type zijn er in België nog verscheidene exemplaren in gebruik.

Kaiser ontwierp het toestel in het jaar 1951, niet op grond van een model van tweezitter van

voor de oorlog, maar uitgaande van een volledig nieuw concept.

Opvallend is de naar voren gepijlde vleugel, een aerodynamische vormgeving die tijdens de oorlog uitvoerig onderzocht werd voor de zware bommenwerper Junkers JU 287. Het doel dat Kaiser met die vorm nastreefde, was tweeledig: ondanks een kleinere V-stelling van de vleugel een grotere rolstabiliteit verzekeren, enerzijds, en door de inplanting van de vleugel verder naar achteren op de romp zorgen voor een betere uitbalancering en een beter uitzicht vanop de achterste zitplaats, anderzijds.

De romp is een houten geraamte van spanten en langsliggers dat volledig beplankt is met triplex. De cockpit wordt afgesloten met een grote kap op een buizenstel. Het onderstel bestaat uit een slede op rubberblokken, een achter het zwaartepunt en diep in de romp geplaatst vast wiel, alsook een gedempte staartslof ter bescherming van het richtingsroer.

De volledig beplankte staartvin vormt één doorlopend stuk met de romp, en het richtingsroer is met doek bespannen. De stabilo wordt met twee pinnen en een bout op de romp bevestigd en het hoogteroer is eveneens met doek bespannen.

De vrijdragende vleugels zijn hoog boven aan de romp geplaatst en hebben de vorm van een langgerekt trapezium. Het Gö 533-profiel van de vleugelwortel gaat naar de toppen toe over in een Gö 532. De ligger is een I-balk, die samen met de beplanking van de aanvliegboord een torsieneus vormt. Er zijn 22 vakwerkribben en de Schempp-Hirth-remkleppen gaan zowel boven als onder de vleugel open.

De eerste vlucht van het type had plaats in de lente van 1953 op de Wasserkuppe. De serieproduktie, die tot 1955 liep, leverde 38 exemplaren op.
In 1955 stelde Kaiser de Ka 2b voor, die een langere romp, 16 meter spanwijdte en een 1,5° grotere V-stelling van de vleugels vertoonde. Van 1955 tot 1957 werden in totaal 75 stuks in serie gebouwd. In 1959 werd met een Ka 2b in Fayence het Duitse hoogterecord op 6907 meter gesteld.

Technische gegevens:

	Ka 2	**Ka 2b**
Spanwijdte	15 m	16 m
Vleugeloppervlak	16,8 m²	17,5 m²
Slankheid	13,4	14,63
V-stelling	2,5°	4°
Pijling	- 7°	- 7°
Stabilo spanwijdte	3 m	3 m
oppervlakte	2,25 m²	2,25 m²
Romplengte	7,97 m	8,15 m
Leeggewicht	254 kg	278 kg
Belading cockpit	206 kg	202 kg
Maximumgewicht	460 kg	480 kg
Vleugelbelasting	27,4 kg/m²	27,1 kg/m²
Overtreksnelheid	65 km/u	62 km/u
Maximumsnelheid	170 km/u	170 km/u
Minimumdaalsnelheid	0,96 m/s	0,80 m/s
bij	65 km/u	62 km/u
Beste glijgetal	24	27
bij	87 km/u	80 km/u

K.B.A.C. SPORTCOMMISSIE 01.07.92

Vergunning Zweefvliegpiloot

THEORETISCHE PROEVEN

Bosmans Chris
Couckhuyt Didier
Eembrechts Marc
Rosiers Frans
Van der Bijl Walter
Van Rooy Koen

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

Abicht Philippe
Aerts Alexis
Breugelmans Liesbeth
De Maegt Michael
De Pret Yves
Gielen Joseph
Hanssens Jorn
Loockx Bruno
Matthyssen Michael
Mechant Benny
Mesens Joeri
Naeyaert Diederik
Van Houtte Geert
Van Tilburg Ton

BEVOEGDVERKLARING PASSAGIER

Braspenning Louis
Gybels Ervé
Huybrechts Patrick
Johannes Roeland

THEORETISCH EXAMEN HULPINSTRUCTEUR

Breugelmans Liesbeth
Claus Jozef
De Schrijver Chris
De Schrijver Marc
Janssens Wilfried
Note Henri
Piccart Guy
Vanderputten Paul

BEVOEGDVERKLARING INSTRUCTEUR

Gorrebeeck Wilfried
Jennen Rik
Peeters Koen

FAI PRESTATIES

Zilveren Kenteken

A. HOOGTE

Abicht Philippe
Baerts Michel
Bosmans Chris
Breugelmans Liesbeth
Comijn Christophe
De Keersmaecker Bart
De Winter Danny
Gielen Joseph
Jeandarme Erik
Swinnen Danny
Van den Plas Jean
Van Guyse Willy

B. AFSTAND

Comijn Christophe
Evens Mathieu
De Winter Danny

C. DUUR

Abicht Philippe
Breugelmans Liesbeth
De Corte Noël
De Winter Danny
Geuens Anne
Gielen Joseph
Van Doorsselaere Rudy

D. BEKOMEN HET ZILVEREN KENTEKEN

Comijn Christophe
De Winter Danny
Van den Plas Jean

EUROPE AIRSPORTS

In 1988 werd 'Europe Airsports' opgericht als een vast punt voor de Nationale Aero Clubs van de 12 EG landen ter bespreking van de voorkomende problemen op het gebied van de regelgeving. De EG wil de luchtvaartregulering in de lidstaten harmoniseren op het gebied van vliegbrevetten, luchtruimte, uitrustingen, geluidsbelasting voor het milieu e.d. Deze regels zijn in alle 12 EG landen verschillend. Wat zal het worden? Gaan de strengste of de meest liberale regels als gemiddelde maatstaf gelden? Over deze zaken moet met de NAC's in de lidstaten worden overlegd, met de bedoeling om minstens een vinger in de pap te houden bij de besluitvorming van de ambtenaren in de EG commissies. Anders wordt het "bij u, over u en zonder u!"

BELANGEN VAN LUCHTSPORTERS

Er zijn volgens de EA rond 750.000 personen betrokken bij het in bedrijf houden van ruim 70.000 ballonnen, luchtschepen, zweef- en motorzweefvliegtuigen, parapenters, zeilvliegers, sport- en helicoptervliegers. Daar komen nog tienduizenden parachutisten bij en een leger van modelbouwers. Iedereen maakt op verschillende niveaus gebruik van het luchtruim en men communiceert met verschillende radiofrequenties. De FAI ziet de EA als een aparte internationale belangengroep zonder rechten of voordelen. Er is echter wel overleg met de sportcommissies.

CONTACTPERSOON IN BRUSSEL

Volgens EA president Fred Marsh is er geld nodig om te kunnen voortbestaan. Er moet een deskundige official in Brussel worden aangesteld, die een volledige dagtaak zal hebben aan het op de hoogte blijven, invloed uitoefenen en contacten leggen (lobby) bij de EG commissie betreffende de luchtvaartsporten. Daarbij is het gewenst dat er 144 vrijwilligers in de 12 lidstaten komen om de diverse activiteiten bij te houden. Wie meer wil weten over Europe Airsports kan inlichtingen krijgen bij EA president Fred Marsh, 17 Albany Court, Palmer Str., London SWIH OAB. Telefoon en Fax (00 44) 71 2333123.

ZWEEFVLIEGUNIE

Betekent de 'Europe Airsports' een overkoepeling van alle luchtvaartsporten, in Frankrijk heeft de Franse Zweefvlieg Federatie (FFVV) eenzelfde gedachte ontwikkeld maar dan alleen bestemd voor de Europese zweefvliegerij. Men wil een 'Europese Zweefvliegunie' (EGU) oprichten die de specifieke zweefvliegsport problemen in Europees verband gaat behandelen. Gebundelde deskundigheid is nodig ten aanzien van de EG ambtenaren die van de zweefvliegerij weinig weten maar wel bezig zijn met de harmonisatie van luchtvaartsporten. Door overleg zouden de 'Brusselse beslissingen' op zweefvliegsportgebied mogelijk gunstig kunnen worden beïnvloed. In het verslag van Michel Aerts over de jaarlijkse bijeenkomst van de Internationale Zweefvlieg-Commissie (IGC, vroeger CIVV) in maart j.l. te Parijs (zie LIGAblad nr.50), werd gemeld dat deze Unie in het najaar zal worden opgericht. Ook bij deze Unie is het gewenst een 'vast persoon' in Brussel te hebben bij de EG. Wie zal dit gaan financieren? De Nationale Aero Clubs en/of de Zweefvliegfederaties?

EUROPESE ZWEEFVLIEGUNIE.

En zo komen we weer uit bij 'Europe Airsports' die met dezelfde problemen zit en ook een m/v in Brussel wil hebben. Volgens EA president Frederick Marsh heeft de EA 'working parties', die zich zonodig kunnen omvormen tot 'unions'. Dit wordt door de EA aangemoedigd. De para's hebben zich reeds geformeerd in de EPU en die 'union' is een onderdeel van de EA. Dat zal dus ook met de 'European Glider Union' gebeuren. Hopelijk treedt er geen versnippering op want alleen in een hechte Europese samenwerking kunnen resultaten worden bereikt in Brussel. Wat het echter de luchtsporter gaat kosten is nog niet bekend, maar wie weet geeft de EG wel een subsidie voor dit doel dat op Europese samenwerking berust. Werk voor de luchtsport-lobby!

Ary Ceelen

ZWEEFVLIEGVARYA

* De 40 jaar oude replica van Lilienthals Normal Segel-Apparat no.11, dat al geruime tijd in het AVIODOME op Schiphol hangt, was aan restauratie toe. Dat is inmiddels gedaan door het bedrijf Steinadler uit Amersfoort die er een jaar aan heeft gewerkt. Op een aantal punten moest het toestel worden aangepast. Dat bleek bij research in Moskou en Londen. De Amersfoortse restaurateur Chris Wevers is intussen begonnen aan de bouw van een tweede exemplaar dat echt moet gaan vliegen. Zoals een eeuw geleden wordt het toestel gemaakt van wilgentakken, staaldraad en katoen.

* De 'flight test evaluation' van de Poolse Standaardklasser SZD55-1 die de bekende Amerikaanse onderzoeker Richard H.Johnson uitvoerde, was zeer lovend. In de slotconclusie werd het toestel een van de beste nieuwe zweefvliegtuigontwerpen van de laatste jaren genoemd. Volgens het rapport mag de SZD fabriek fier zijn op dit product, waarvan er waarschijnlijk een flink aantal zullen worden geproduceerd voor wereldwijd gebruik.

* Twee interessante luchtvaartbeurzen staan op de najaarsagenda. Op 30 oktober en 1 november 1992 is er voor de eerste keer de grote nationale luchtvaartbeurs 'SILENT SKY' op het NZC Terlet bij Arnhem. Op deze beurs worden fabrikanten, handelaars en bezoekers verwacht die actief zijn in de 'stille luchtvaart'. Ook hoopt men op handel in gebruikte zweefvliegtuigen. Deelnemers zijn altijd welkom. Aanmelden bij: NZC Terlet, telefoon(00 31) 85 436435 of fax (00 31) 85 439277.

* Op 14 en 15 november worden honderden verzamelaars en bezoekers verwacht op de 7e nationale luchtvaartbeurs 'AVIOPLEIN', die ingericht wordt in het luchtvaartmuseum 'AVIODOME' op SchipholCentrum. Niet alleen is er een groot aanbod van boeken, tijdschriften, foto's, modelbouwdozen, uitrustingstukken, etc. maar ook wil men, via een veiling, luchtvaartartikelen aan de man/vrouw brengen. Een stand (1 dag f 10.- of 2 dagen f 15.-), kan men reserveren door te bellen naar de AVIODOME, (00 31) 20 6041521.

* Op de ILA'92 in Berlijn werd een nieuw acro zweefvliegtuig gepresenteerd. De geheel metalen L-213A van de Tsjechische firma INTECO heeft een spanwijdte van 12,57 meter. Ook een 15-meter versie staat op het programma. Er zijn onderdelen van de SuperBlanik L-23 in verwerkt. Het toestel heeft een leeggewicht van 230 kg en een berekende topsnelheid van 350 km/u. De max. vleugelbelasting is 28,14 kg/m2 en de belasting +8/-6 G. INTECO verwacht volgend jaar de voorlopige goedkeuring op basis van JAR 22, waarna men hoopt op seriebouw te kunnen overgaan.

* De FAI wedstrijd voor het ontwerpen van een licht en goedkoop (eenheids-) zweefvliegtuig voor de Wereldklasse is in het laatste stadium. In september j.l. waren de uitverkoren toestellen voor test- en vergelijkingsvluchten op het vliegveld Oerlinghausen. Een internationale Jury gaat zich nu beraden wie aan de eisen van de wedstrijdregels heeft voldaan en wie de

winnaar wordt. Men verwacht dat in september 1995 de Wereldklasse als nieuwe (eenheids)-zweefvliegklasse mee gaat doen tijdens de Wereldluchtsportspelen in Griekenland mits er voldoende toestellen van het uitverkoren type voorhanden zijn.

* De Grieken zijn reeds bezig met de voorbereidingen voor de wereldluchtsportspelen die 'ICARIADA' gaan heten en in 1995 in Griekenland zullen plaatsvinden. De secretaris van de IGC, Fred Weinholtz, heeft reeds een onderzoek gedaan naar de zweefvliegmogelijkheden. Die zijn gepland in het gebied ten noorden van Delphi, de berggebieden van Parnassus, Pindos, Olympus en het Thessaalse bergland. De beslissingen over deze ICARIADA worden genomen op de FAI conferentie van 15 september 1992 in Athene.

* De FAI gaat een wereldprijsvraag uitschrijven voor een FAI hymne die gespeeld kan worden (zoals op de Olymische Spelen) bij wereldkampioenschappen, internationale luchtsportmanifestaties e.d. Als er dan ook een luchtvaartballet en -showgirls bij komen in de trant van Barcelona OS'92 komt dit zeker op TV.

* Wilt u eens gaan zweefvliegen op IJsland wacht dan tot begin mei. Het seizoen duurt tot eind september. Vanaf 20 mei is er geen nacht. De zon gaat niet onder. Er zijn 2 clubs die totaal over 20 zweefvliegtuigen en 100 vliegers beschikken. Dit meldde Bill Scull (S&G), die daar uitgenodigd was om een lezing te houden over vliegveiligheid.

A.C.

BLOSO - JEUGDSPORTCAMPAGNE 92-93

NIEUWE INITIATIEVEN VAN DE LCK

De Bloso-Jeugdsportcampagne is erop gericht om meer jongeren tussen 12 en 18 jaar tot sportbeoefening aan te zetten en dit in clubverband. In diverse studies wordt erop gewezen dat slechts weinig federaties een doelgerichte jeugdsportpolitiek voeren en dat er een hoogdringende noodzaak is aan gekwalificeerde jeugdsportbegeleiders. De hoogste tijd dus voor de Landelijke Commissie Kadervorming om nieuwe initiatieven en cursussen uit te dokteren, gericht op de jeugdsport.

In het najaar voorziet de LCK enerzijds bijscholingen voor de LCK-gediplomeerden, anderzijds wordt er een gloednieuwe cursus initiator Jeugdsportbegeleider geïntroduceerd, voor alle sporttakken.

PROVINCIALE BIJSCHOLINGEN

Voorbereiding

De start van het LCK-Jeugdsport-programma werd gegeven op 20 juli in de V.U.B. waar de LCK, samen met het Jongeren Advies Centrum van de V..U.B. en alle universitaire LCK-

partners een eerste docentenbijscholing organiseerde als voorbereiding op de provinciale bijscholingen voor sport-, technische- en bestuurskaders. 133 aanwezige LCK-docenten volgden de uiteenzettingen rond zeven thema's die rechtstreeks te maken hebben met jeugdsportbegeleiding.
Algemene thema's:
* naar een verantwoord jeugdsportbeleid in de clubs en de federaties
* drop-out bij jongeren in de club
* omgaan met ouders in de club
Thema's voor de sporttechnische kaders:
* sportieve begeleiding van jongeren in het belang van nevenactiviteiten
* stress en stress-begeleiding bij jongeren
Thema's voor bestuurskaders:
* het jeugdsportbeleid in de club op de helling
* marketing in de jeugdsportvereniging
De deelnemers aan deze inleidingsdag zullen op hun beurt en naast de docenten van het Jongeren Advies Centrum worden ingeschakeld in de provinciale bijscholingsdagen voor sporttechnische- en bestuurskaders

Het belang dat het Bloso hecht aan deze provinciale bijscholingen blijkt uit de beslissing dat
1. het bijscholingsattest jeugdportbegeleiding vereist zal zijn om als LCKgediplomeerde een hogere LCK-opleiding aan te vatten;
2. dit bijscholingsattest recht zal geven op een hogere lesgeversvergoeding voor Bloso-activiteiten, nl. een verhoging van 50-Bfr per lesuur, ongeacht het diploma.

Provinciale bijscholingen sport-technische kaders
Op deze bijscholingsdagen worden de algemene thema's in verband met de jeugdsportproblematiek besproken, samen met de specifieke thema's voor de sporttechnische kaders.
Plaats en data van de cursussen:
Provincie Antwerpen: 10 oktober 1992 in het Bloso-centrum Herentals
Provincie Brabant: 17 oktober 1992 in het HILOK - V.U.B.
Provincie Limburg: 3 oktober 1992 in het Bloso-centrum Genk
Provincie Oost-Vlaanderen: 24 oktober 1992 in de Faculeit Psychologische en Pedagogische Wetenschappen van de R.U.G.
Provincie West-Vlaanderen: 21 november in het Bloso-centrum Brugge

Provinciale bijscholingen bestuurskaders
Op deze bijscholingsdagen worden de algemene thema's rond de jeugdsportproblematiek besproken, samen met de specifieke thema's voor de bestuurskaders.
Plaats en data van de cursussen:
Provincie Antwerpen: 17 oktober 1992 in het Bloso-centrum Herentals
Provincie Brabant: 10 oktober 1992 in het HILOK - V.U.B.
Provincie Limburg: 14 november 1992 in het Bloso-centrum Genk
Provincie Oost-Vlaanderen: 21 november 1992 in de Faculteit Psychologische en Pedagogische Wetenschappen van de R.U.G.
Provincie West-Vlaanderen: 28 oktober 1992 in het Bloso-centrum Brugge

De folder met de praktische inlichtingen en de inschrijvingsformulieren voor deze provinciale bijscholingsdagen kan telefonisch worden aangevraagd op de nummers 02/510.35.50/ 71/49. van de Landelijke Commissie Kadervorming.

INITIATOR JEUGDSPORTBEGELEIDER

Vanaf 1993 wordt het cursuspakket initiator uitgebreid met een pakket Jeugdsportbegeleiding. De cursus zal worden geïntroduceerd onder de naam Initiator/Jeugdsportbegeleider. Het gedeelte 'leiding geven' en 'sportethiek' van de ABO-cursus zal worden herwerkt en worden herdacht in functie van de jeugdsport.Ook de cursus bestuurskaders voor sportclubs zal worden aangepast in de richting van een beter jeugd-sportbeleid.

LCK - PROGRAMMABROCHURE 1993

Er wordt een programmabrochure voorbereid die meer en betere informatie zal geven over de verschillende LCK-cursussen dan bij het klassiek geworden vouwfoldertje het geval was. Naast de algemene informatie zal ook plaats, datum, uur en cursusverantwoordelijke worden vermeld. Deze brochure verschijnt in het najaar en kan eveneens worden aangevraagd op hogervernoemde telefoonnummers.

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Dietmar GEISTMANN, **Segelflugzeuge in Deutschland, ein Typenbuch.** 1e druk 1992, Motorbuch Verlag, Postfach 10 37 43, 7000 Stuttgart 10. (300 blz, 264 z/w en 14 kleurfoto's.)

In dit boek vinden we een beknopte beschrijving van de meer dan 180 zweefvliegtuigtypes die heden ten dage in Duitsland een luchtwaardigheidsbewijs bezitten. Voor elk type krijgen we een kort historisch overzicht en een beperkte tabel met karakteristieken. Men vindt hier ook, naast de grote succesnummers, een hele reeks minder bekende toestellen: prototypes van de Akafliegs, van amateurs of van bekende constructeurs, old-timers of toestellen uit het (ex-) Oostblok. Opvallend is de afwezigheid van elk Amerikaans, Engels of Frans type (de Fauvel AV-36 uitgezonderd): in Duitsland onbekend!

Een woordje kritiek: het boek is een herwerking van een gelijknamig werk dat ca. 1980 verscheen. Vele beschrijvende teksten zijn duidelijk klakkeloos overgenomen, zodat "jetzt" vaak 1978-79 betekent. De auteur heeft blijkbaar meer zorg besteed aan het verzamelen van informatie over de nieuwe types dan aan het up to date maken van artikels over de oudere. Een verdedigbaar standpunt misschien, maar de eenheid van het boek lijdt eronder.

Niettemin is dit boek onmisbaar voor elke zweefvlieger als terugblik op het verleden, en tevens als overzicht van de huidige stand der techniek. De beschreven toestellen zijn van hout, metaal of kunststof gebouwd; het zijn prestatietoestellen, kunstvluchttoestellen, lestoestellen... Alle hebben bijgedragen tot de uitbreiding van de zweefvliegsport in Duitsland (meer dan 7000 luchtwaardige toestellen), maar vaak ook bij ons.

(Dit boek is verkrijgbaar via Benelux-verdeler Aeropress, Pieter Stockmanslaan 53, NI-5652 RB Eindhoven.)

***

Een tijdje geleden bespraken we een Frans handboek voor instructeurs; ditmaal gaan we de Amerikaanse toer op met de **Glider Flight**

Instructor Manual van Thomas (Tom) KNAUFF (1987), een bekend V.S.-kampioen en recordvlieger. Tom en zijn vrouw Doris Grove, eveneens recordhoudster en instructeur, zijn de eigenaars van de vermaarde Ridge Soaring Gliderport in Pennsylvania. Dit boek is feitelijk gegroeid uit vrees voor mogelijke processen. In de V.S. is het nl. de mode om, bij ongeval, de verantwoordelijkheid van overheid, constructeurs, instructeurs e.d. in te roepen en hoge smartgelden te eisen. Zo besloot Tom tot het opstellen van een opleidingssysteem, met een volledig leerplan, gedetailleerde lesfiches, regelmatige schriftelijke beurten, enz. Elke fase van de opleiding laat een schriftelijk spoor na, zodat de ex-leerling zijn instructeur geen nalatigheid zal kunnen verwijten.

Die problematiek is natuurlijk typisch voor de V.S., maar een gestructureerde opleiding is altijd wenselijk, en de Tom-Knauff methode is in dit opzicht voorbeeldig. De **Glider Flight Instructor Manual** is een uitgebreide handleiding die aansluit op de lesboeken **Glider Basics From First Flight To Solo** en **Glider Basics From Solo To License** (zelfde auteur). Men kan natuurlijk vitten op een aantal pedagogische opties, en bepaalde aspecten van de opleiding zijn ongetwijfeld gemakkelijker te verwezenlijken in het kader van een commerciële aanpak dan in onze clubs. Maar Knauff levert in zijn commentaar bij de lessen veel nuttige tips voor het oplossen van probleemgevallen bij de vliegopleiding.

Het boek (72 blz.) is eigenlijk een-ringmap, en bevat ook een **Judgment Training Manual For Glider Flight Instructors** (60 blz.). Opnieuw zo'n typisch Amerikaans produkt, met lesschema's waarbij men de leerling, in elke fase van zijn opleiding, voor bepaalde situaties plaatst, die een snelle en juiste beslissing vergen. Hier wordt het hoe en waarom van foute beslissingen geanalyseerd. Een zwak punt van dit boekdeel is de remediëring van de tekorten, die zich beperkt tot de bewustmaking van het verkeerde denkproces.

(De boeken van Tom Knauff zijn o.a. te verkrijgen via Vermeiren Aviation Cy pvba, Ferdinand Verbiestlaan 40, 2520 Edegem, tel. 03/ 449.13.81.)

S. Vander Veken

AANBEVOLEN ZWEEFVLIEGBOEKEN

- **Segelflugzeuge in Deutschland** -. Auteur D.Geistmann. Nieuwe, aangevulde uitgave van dit veel gevraagde typenboek, dat op 300 bladzijden en met 275 foto's de zweefvliegtuigtypen beschrijft die sinds 1945 in Duitsland zijn toegelaten en dat zijn er zo'n 180. Prijs 1540 Bfr.

- **Segelfliegen** -. Auteur H.Reichmann. Een leerboek bestemd voor de beginnende zweefvlieger, met praktische aanwijzingen t/m het C-brevet. 129 blz. 70 afb. Prijs 1115 Bfr.

- **Streckensegelflug** -. Auteur H.Reichmann. Het standaardwerk voor het overlandvliegen dat bij geen zweefvlieger mag ontbreken. 210 blz. 147 afb. Prijs 1540 Bfr.
- **Segeln uber den Alpe**n -. Auteur J.van Kalckreuth. Een 'must' voor de zweefvlieger

die in de bergen gaat vliegen. 176 blz. 94 afb. Prijs 1040 Bfr. (Portokosten komen er nog bij. Betaling na ontvangst boek(en). Levertijd 1 tot 4 weken, afh. van voorraad).
Ook boeken over meteo en zweefvliegtuigtypen van uitgeverij 'Motorbuch Verlag' zijn via AEROPRESS verkrijgbaar. Vraag gratis prospectus bij: AEROPRESS, P.Stockmanslaan 53, NL-5652 RB Eindhoven. Tel. 00-31 40 512484 of Fax 00-31 4998 73920.

A.C.

KEERPUNT O.K. ?

Vertaling uit Sailplane & Gliding U.K.

Te dikwijls wordt een goede vlucht ondermijnd door mislukte keerpuntfoto's. **Andy Davis,** beschrijft hoe hij erin slaagt dit probleem te overwinnen.

Het opzet van keerpuntfotografie is het bewijs leveren dat een zweefvliegtuig bepaalde keerpunten gemaakt heeft in de juiste volgorde, op een bepaalde dag. Het kan eveneens gebruikt worden om start- en finishtijden te registreren bij snelheidsproeven.

Het lijkt zeer eenvoudig en dat is het in feite ook maar toch mislukken er jaarlijks vele overlandvluchten door een slechte keerpunttechniek of een technisch gebrek aan het fototoestel. Met een beetje aandacht voor details en enige praktijk zou keerpuntfotografie eenvoudigweg een technische kunde moeten worden die telkens vol vertrouwen en met succes uitgevoerd wordt.

UITRUSTING

Fototoestellen die gebruikt worden voor keerpuntfotografie, zouden volledig uitgetest moeten worden en hoogst betrouwbaar zijn. Mijn ervaring heeft aangetoond dat men met een ingewikkeld fototoestel, vooral afhankelijk van batterijen, meer kans heeft op een misluking. Maak nooit gebruik van een automatisch spoelend fototoestel daar dit uw film bij een elektrisch defect beschadigt. Autofocus en automatische belichting zijn fantastisch als ze perfect functioneren, maar bepaalde belichtingen kunnen de kwaliteit van de foto's benadelen.

Volgens mij is een fototoestel met één enkele vaste focus, manuele belichting en bediening de enige betrouwbare keuze alhoewel dit toch wel een beetje ten koste gaat van de kwaliteit van de foto. Het gekozen toestel zou relatief klein en niet te zwaar mogen zijn zodat het gemakkelijk in de cockpit gemonteeerd kan worden. Voor competitie doeleinden zou het fototoestel een vaste brandpuntsafstand tussen 30 en 56 mm en een filmcassette van 35 mm moeten hebben.

Vertrouw nooit op één enkel fototoestel. Gebrulk er altijd twee om er zeker van te zijn dat één of ander technisch mankement of een drukfout uw dag niet kan verknoeien. Het tweede toestel mag natuurlijk een goedkope versie zijn. Zij moeten in de cockpit gemonteerd worden met de lenzen tegen de plexi. De vleugeltip moet in het venstertje verschijnen zodat het gebruikt kan worden bij het keerpunt. Bij competities moet de vleugeltip op de foto te zien zijn. Het vergt wel enige tijd om dit zo te

monteren, maar één keer gelukt dan kan men het fototoestel telkens weer in precies dezelfde positie bevestigen. Men dient er wel op te letten dat het toestel niet te fel gaat trillen.

Bij fototoestellen met een manuele belichting kan men best de "bewolkte" stand programmeren zodat men keerpunten onder de schaduw van de wolken voldoende kan waarnemen. Keerpunten in volle zon kunnen lichtjes overbelicht zijn, doch dit is niet zo bijzonder erg.

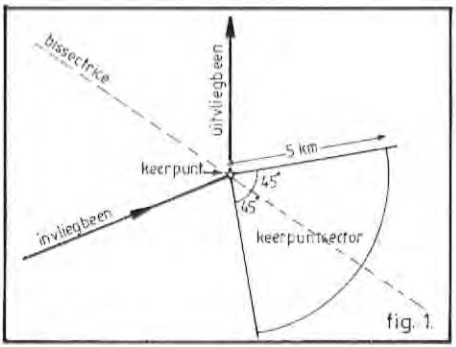


fig. 1.

Keerpuntfoto sector (fig. 1)

De 90 graden foto sector staat symmetrisch op de bissectrice van het in- en uitvliegbeen.

Bij competities is de straal van de fotosector 5 km. De sector bevindt zich altijd aan de buitenzijde van het keerpunt en alle foto's van het keerpunt dienen hierbinnen genomen te worden.

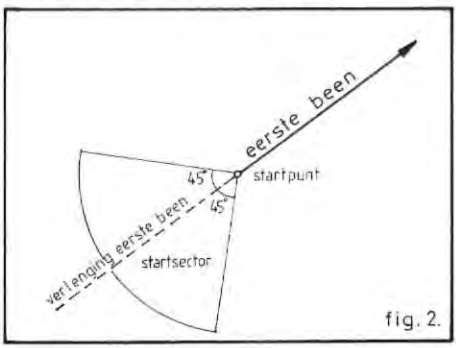


fig. 2.

Start sector. (fig. 2)

De 90 graden sector is symmetrisch geplaatst op de verlenging van het eerste been over het startpunt.

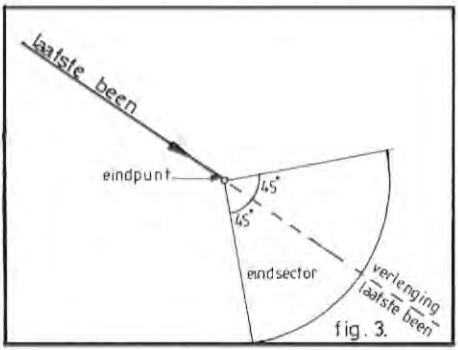


fig. 3.

Finish sector. (fig. 3)

De 90 graden sector is symmetrisch geplaatst op een verlenging van het laatste been over het eindpunt.

Volgorde van de foto's.

Om aan alle vereisten van de FAI te voldoen, moeten de foto's in de volgende volgorde genomen worden:

1. Vaststelling van de taak.
2. Startpunt (indien toepasselijk, in vlucht).
3. Keerpunten in de juiste volgorde.
4. Eindpunt (indien toepasselijk, in vlucht), of bij een buitenlanding, een foto van het zweefvliegtuig op de grond met bekende kenmerken van de landingsplaats.
5. Foto van de immatriculatie van het toestel of het deelnemingsnummer.

Wanneer er gebruik wordt gemaakt van een traditionele startlijn dan zal deze volgorde aan de vereisten voor competitie voldoen.

Als fotografische starts gebruikt worden, moet de volgorde als volgt zijn:
1. Controle van klok en bord met taken.
2. Startpunt.
3. Keerpunten in de juiste volgorde.
4. Bij een buitenlanding een foto van het zweefvliegtuiq op de grond met bekende kenmerken van de landingsplaats.
5. Foto van de immatriculatie van het toestel of het deelnemingsnummer.
6. Controle van klok.

Deze laatste volgorde voldoet eveneens aan de vereisten voor snelheidsrecord en bij toevoeging van een eindpuntfoto kan de tijd eveneens geregistreerd worden.

VLUCHTPLANNING

Bij het plannen van de vlucht is het beter om de juiste positie van het keerpunt eerst aan te duiden op een kaart met een grote schaalverdeling of op een afdruk alvorens de in- en uitvlieglijnen van het keerpunt op uw normale kaart aan te duiden. Een kaart met een schaalverdeling van 1:250.000 is hiervoor ideaal. Als je de af te leggen afstand hebt getekend op je normale kaart, neem dan de 1:250.000 kaart om ieder keerpunt van nabij te bestuderen. Noteer de positie van de keerpuntfotosector en probeer je vooral een beeld te vormen van hoe het keerpunt er zal uitzien als het zweefvliegtuig zich in de juiste positie zal bevinden.

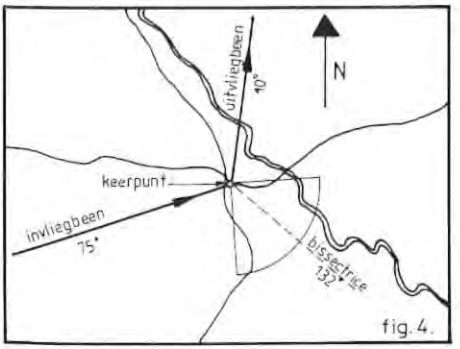


fig. 4.

Als men begint met overland vliegen is het waarschijnlijk nuttig om in- en uitvlieglijnen voor ieder keerpunt op de 1:250.000 kaart aan te duiden. Teken dan voor ieder keerpunt de bissectrice en de grenzen van de sector (Zie fig. 4). Meet, bereken of schat de magnetische afwijking van de bissectrice in de fotosector. Noteer dit op de kaart. Draai de kaart zo dat je langs de bissectrice recht naar het keerpunt kijkt. Zo zou het keerpunt eruit moeten zien als het zweefvliegtuig zich correct in de fotosector bevindt. Dit helpt een juist beeld te vormen (fig. 5).

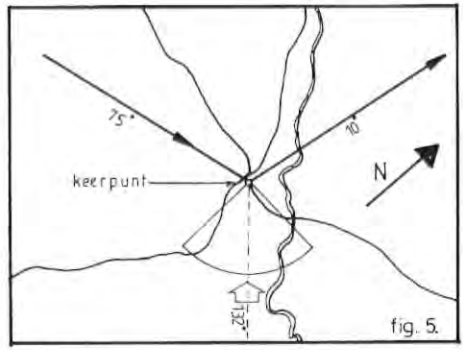


fig. 5.

Techniek.

Er is meer dan één manier om keerpuntfoto's te maken, maar dit is de manier die ik al jaren toepas en die goed werkt. Als je het keerpunt nadert, haal dan de 1/250.000 kaart boven en controleer dan of je inderdaad de juiste plaats op de grond tegemoet vliegt. Leg de kaart met de bissectrice in de juiste positie om je een correct beeld te geven. Vlieg volledig boven het keerpunt. Dit is niet zo gemakkelijk als het

lijkt en het kan nodig zijn afwisselend van de ene naar de andere kant over te hellen om een goed zicht naar beneden te bekomen. Als je je juist boven het punt bevindt, draai dan onmiddellijk naar de bissectrice, rekening houdend met de afwijking door de wind. Begin gelijkertijd te tellen en vlieg gedurende 20 sec. in deze richting. Maak dan een steile bocht zodat de wingtip naar het keerpunt beneden gericht is. Als het beeld van het keerpunt dat je ziet overeenstemt met hetgeen je je had ingebeeld, neem dan een foto met elk fototoestel en vervolg dan je vlucht via het volgende been. Als de foto er niet goed uitziet, vraag jezelf dan af hoe dit komt. Tracht dit te verbeteren door terug te keren en een nieuwe foto te maken met ieder toestel.

Deze techniek brengt je juist in het midden van de keerpuntfotosector op ongeveer 1/4 tot 1/2 mijl van het keerpunt. Het mooie van dit is dat als het zicht van het keerpunt overeenstemt met het gevormde beeld hiervan, je er onmiddellijk zeker van bent dat alles correct is, zodat je geen tijd hoeft te verspillen aan een tweede foto.

Denk eraan de fototoestellen op te spannen als je het keerpunt nadert, en wees voorzichtig bij het bochten want er kunnen andere zweefvliegtuigen boven hetzelfde keerpunt vliegen.

Besluit

Piloten kunnen een eigen methode voor keerpuntfotografie ontwikkelen. In dit artikel heb ik slechts een manier voorgesteld die voor mij in de meeste situaties goed functioneert. Met behulp van gezond verstand, planning en regelmatige oefening zou het mogelijk moeten zijn de techniek en de kunde te ontwikkelen om betrouwbare keerpuntfoto's te maken bij elke gelegenheid.

vertaling : Vicky Hermans

9de INTERNATIONAAL SPATZENTREFFEN

Je zal maar Archiel Severankx heten en helemaal "weg" zijn van al wat met Spatz te maken heeft. Reeds jaren is hij nauw betrokken bij de organisatie van het Internationaal Spatzentreffen in Duitsland. Daar ligt immers de bakermat van constructeur Scheibe en haar beroemde telg. Gestart in 1984 werd dit Spatzentreffen in haar eerste bestaansdecennia reeds een begrip welk een groot aantal liefhebbers van vliegende oldtimers in het algemeen en Spatzen-freaks in het bijzonder kon aantrekken. Wat vooreerst niet in de lijn lag van de Duitse organisatoren maar wel een levenswens was van Archiel was het idee dit treffen eens in het buitenland, meer bepaald ons eigen Vlaanderen, te organiseren. Een idee welk in goede Duitse aarde viel tot grote vreugde van Archiel en co. Zodoende konden de liefhebbers de ogen voldoende de kost geven op 18, 19 en 20 juni van dit jaar. Gastvliegveld Wevelgem en haar Kortrijkse Flying Club stonden wel borg voor een gastvrij onthaal maar konden de weergoden niet tot enige cumulus bewegen, hetgeen de verwachte wedstrijdsfeer een beetje teniet deed.

Nostalgisch wegdromen

De echte Spatzfreunden lieten dit echter niet aan hun hart komen. Zij raakten niet uitgeke-

ken op hetgeen heel wat trotse Spatzbezitters lieten zien op het gebied van restauratie, renovatie en het in kleur zetten van hun schitterende vliegende oogappels. Het overtrof hun stoutste verwachtingen en liet hen nostalgisch wegdromen naar de tijd dat bezielende pioniers zich langs hellingen de ziel uit het lijf segelden. Liefst 27 deelnemers vonden de weg naar Wevelgem, hoofdzakelijk Duitsers maar ook Zwitsers. Zelfs een - Zwartbergse-Belg diende zich aan al was het met een Frans broertje, nl.: de Foconet. Een welverdiend applausje dus aan het adres van Joske Vandormael die in dit internationaal gezelschap de kleuren van België verdedigde.

Een Spatz-piloot...een goed piloot!?

Zoals gezegd was het voornamelijk een schitterende static-show maar toch was de door het slechte weer gedevalueerdewedstrijd een spektakel op zich. Men diende immers (en dit met een stevige wind) enkel zolang mogelijk in de lucht te blijven. Niets meer of minder. Menig piloot liet dan ook zien dat in dergelijke omstandigheden inderdaad achteruit kon gevlogen worden. Een niet alledaags schouwspel maar....Een Spatzenpiloot kan immers alles. Enfin...dat beweert men toch.

De avond van de laatste dag werden tijdens een gezellige en heerlijke maaltijd de winnaars van dit Spatzentreffen bekend gemaakt. 1. Schussler met 27' - 2.Koch met 18' en 3.Reiner met 17 minuten. Niet te vergelijken met de prestaties van onze gewone huismussen maar gezien de omstandigheden... Gastspreker Archiel kweet zich behoorlijk van zijn taak en wist tijdens de afscheidsspeech nog menig traantje uit Spatzvriendenogen te persen. Uiteraard was daar de onvergetelijke sfeer die een driedaags passioneel meebeleven van dezelfde hobby in hechte vriendschap met zich meebrengt niet vreemd aan. Moet dit laatste nog bewezen worden als een deelnemer uit Dachau liefst 900km (enkele rit) over had om dit traditioneel zweefvlieggebeuren niet te missen? Een dikke proficiat aan Archiel en zijn ploeg. Een beter P.R.-mannetje kan men zich moeilijk wensen.

PIET

IN MEMORIAM

To my greatest regret I must inform you that Prof. C.E. Wallington, Chairman OSTIV-Scientific Section and Meteorological Panel, known to most of us as "Wally", died on 18th July 1992 after a few weeks of illness with a rare form of vasculitis. His life and work will be honoured in "Technical Soaring"-Magazine.

With kind regards!

Yours
Dr. M. E. Reinhardt, President
Wessling, 1 August 1992

MEDEDELINGEN EN SERVICE

"Er is een landelijke bijeenkomst voor vrouwelijke zweefvliegpiloten op zondag 22 november a.s. te Louvain-la-Neuve. Iedere zweefvliegpilote is met familie (echtgenoot, kinderen) van harte welkom van 10.00 uur tot 18.00 uur.
Naast een informeel samenzijn staan er een gastspreker en een film op het programma. Voor een maaltijd wordt gezorgd.
Een gedetailleerde dagindeling krijgt u nog toegestuurd. Komt allen, zegt het voort: 22 november a.s."

Dit jaar viert de Kempische Aeroclub zijn 20-jarig bestaan.
Het ligablad wenst bestuur en leden proficiat. Graag herinneren wij ons de belangrijke rol die de Kempische Aeroclub had bij de stichting van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs.

TE HUUR
FAYENCE - Luxe 2-pers. studio; badkamer, keuken, tuin, gebr. zwembad, tel., t.v.
Prachtig uitzicht op zweefvliegveld. Prijs: FRF 2100,-/week. Informatie: tel. 00-33 94761369. (Men spreekt Nederl.)

TE KOOP:
ASW 20: OO-NAM: 1979, perfekte staat met VP 3 - competition,Bohli-vario, Bohli-compas, radio, enz... Met Pfeiffer-aanhangwagen. Prijs: 1.200.000 BF Tel. 011/21.28.33.

TE KOOP:
TU&BA. Unit. inst. 1981 O55
Elek. k. 4OR-24V+bat. O82
Grondstation GS1, 4 freq.
Fax 011/28.16.06 Tel. 011/24.18.70 (avond)

TE KOOP:
WA30, FINESSE 30, gereviseerd en compleet. Prijs: 125.000,- Bfr.
Tel. 083/61.21.94, Firmin Henrard.

TE KOOP:
KA 8B 1963, zeer goede staat, voll. geïnstrumenteerd, + radio 720 kan., + parachute 3j. oud, + aanhangwagen met dekzeil. Prijs o.t.k. Tel. 050/35.18.28 of 050/38.47.24.

TE KOOP:
ASW 20, privé gevlogen, bouwjaar 1981, 600 starts, 1400 uur, stand. instrm., aanhangwagen, optio: Var., rad., komp., 00-3123360762, S.C. Gooszen, (werk 3133640980).

TE KOOP:
MORANE MS893A, bouwj. 1972, motor & prop., 505 uren, 180 PK, cel. 4033, Tost sleephaak Tel. 014/54.70.90 vanaf 17 uur.

aerokurier
Die grobe deutsche Luftfahrtzeitschrift

Een abonnement op dit dikke luchtvaardblad, waarin veel actuele informatie over de zweefvliegsport, kost voor 1992; 1910 Bfr. per jaar (12 nummers).

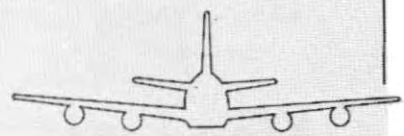
Opgeven bij: AEROPRESS
P. Stockmanslaan 53
5652 RB Eindhoven,
Tel.: 040-512484

Advertenties voor de aerokurier kunt u ook via AEROPRESS opgeven.

Verzekeren op "hoog„ niveau.

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

Aviabel keert zeer hoge kapitalen uit bij overlijden of invaliditeit.



AVIABEL, de luchtvaartverzekeraar — AVIABEL

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

IN MEMORIAM

Op 17 september 1992, tijdens een vlucht in de Alpen,
overleed vriend Gert Huybreckx.

De Zweefvlieggemeenschap neemt eerbiedig deel
aan de rouw van de familie.