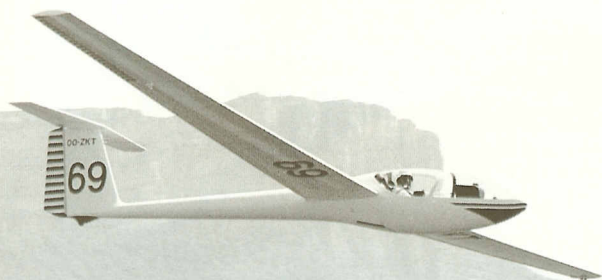


# ligablade



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

19de jaargang - nummer 75  
juli - augustus - september 1998

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

kantoor van afgifte Gent X

# ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur  
BLOSO-erkeningsnummer 08.01



## Abonnementen:

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

## Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

## Secretariaat:

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

## Betalingen:

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

## Redactieteam:

Ary CEELLEN  
tel. + fax: 00 31 (40) 251 24 84  
e-mail: [aeropress@hetnet.nl](mailto:aeropress@hetnet.nl)  
Peter MULLAERT  
tel.: (09) 221 31 57

## Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

kantoor van afgifte Gent X

19de jaargang - nummer 75  
juli - augustus - september 1998

## INHOUD

Redactioneel	2
Nieuws van het secretariaat	2
Logger update	3
Belgische zweefvliegekampioenschappen 1998	3
Fai-nieuws	6
IGC-nieuws	6
EGU-nieuws	8
Zweefvliegtuignieuws	8
De bekendste zweefvliegtuigen in Vlaanderen (21)	11
Het hoekje van de boekenvreter	14
In memoriam Lieven Maes	15
In memoriam Lorne Welch	17
Fotowedstrijd	18
Topsportbeleidsplan	19
Onbekend is onbemind	24
Wedstrijdnieuws	25
Sportcommissie	34
Mededelingen en service	36

## Aan dit nummer werkten verder mee:

E. De Coninck - G. Gildemyn - W. Janssens - I. Lens - M. Louw  
- M. Vanautgaerden e.a. - G. Van den Broeck

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 1998** op het redactieadres.

Foto cover: Walter Van looy (KAZM) op Speed-Astir aan de Gache te Sisteron (foto Kris Van Dam)

---

# REDACTIONEEL

---

1998 zal ongetwijfeld de geschiedenis ingaan als een rampjaar voor de Belgische zweefvliegerij: de ongevallen te Lillers (mei), La Motte du Caire (juni), Bree en Temploux (augustus) hebben in het totaal aan vijf zweefvliegers het leven gekost. Daarnaast is er te Verviers ook een sleeppiloot verongelukt.

Waarom al deze ongevallen op een zo korte tijd, terwijl één enkele dode de laatste jaren al uitzonderlijk was? Toeval, zal men zeggen. Misschien, maar het is nu wel nodig deze ongevallen grondig te analyseren, de passende lessen te trekken en het resultaat te verwerken in de opleiding van toekomstige en de bijscholing van huidige zweefvliegers. Hier ligt een belangrijke en dringende taak voor de Ongevallencommissie en de Raad van Instructeurs.

Gelukkig is er, ondanks het matige weer, ook nog zonder ongevallen gevlogen. Dit Ligablad

bevat dan ook heel wat wedstrijdnieuws. Uit de internationale resultaten blijkt wel dat onze vertegenwoordigers nood hebben aan een beter gestructureerde nationale ploeg. Teamcaptain W. Janssens stelt ons dan ook het Topsportbeleidsplan voor waarmee hij zal proberen dit te realiseren.

Omdat een en ander geld kost, moeten er ook sponsoren gevonden worden om het wedstrijdvliegen financieel bij te staan. Hier doet M. Louw een oproep om hem zoveel mogelijk informatie toe te sturen die hij dan naar de pers kan doorsluizen, want zonder mediabekendheid kan men moeilijk de interesse wekken van sponsoren, die al lang geen mecenasen meer zijn.

Nog vele prettige (en liefst veilige) najaarsvluchten!

Stéphane

---

## NIEUWS VAN HET SECRETARIAAT

---

### Samenaankoop "Flight Recorders"

Gezien het gebruik van een Flight Recorder steeds meer ingeburgerd geraakt, wordt er overwogen om een samenaankoop te organiseren. Het is de bedoeling om in december één of meerdere toestellen te kunnen aanbieden. Het is evenwel noodzakelijk om de interesse van de piloten te kennen alvorens met de dealers te gaan onderhandelen. Vandaar de oproep om je naam door te geven aan het secretariaat, zodat we je verder op de hoogte kunnen houden.

### Nog steeds verkrijgbaar op het secretariaat:

Theorie van het zweefvliegen	725,- BEF	(825,- toegestuurd)
Praktijk van het zweefvliegen	780,- BEF	(880,- toegestuurd)
Elementaire vliegopleiding	200,- BEF	(250,- toegestuurd)
Voortgezette vliegopleiding (NIEUW)	250,- BEF	(350,- toegestuurd)
Veilig Zweefvliegen	300,- BEF	(400,- toegestuurd)
Individueel vliegboekje	80,- BEF	(100,- toegestuurd)
Sticker zilveren FAI-brevet	30,- BEF	(50,- toegestuurd)

---

---

## LOGGER UPDATE

---

Ons vorige Ligablad was nog maar pas van de pers, of een nieuwe logger (GNSS FR) was door de IGC goedgekeurd. Het betreft het loggerdeel van de bekende Filser LX 5000 vluchtcomputer. Hardware: versie 1.0 of later, firmware: versie 6.0 of later, software: versie 3.1 of later van de programma's data-fil.exe, conv-fil.exe en vali-fil.exe, of Filser LXFAI versie 2.0 van juli 1996 of later.

Info: Walter Dittel,  
Erazem Polutnik  
Filser Electronic GmbH

Gewerbstrasse 2  
D-86875 Waal  
Duitsland  
Tel. + 49 82 46 96 990  
Fax + 49 82 46 10 49  
e-mail:  
filser\_electronic@compuserve.com  
Internet <http://www.filser.de>

Of oudere exemplaren van de LX 5000 aan de IGC-eisen kunnen aangepast worden, staat niet in de IGC-documenten vermeld.

---

## BELGISCHE ZWEEFVLIEGKAMPIOENSCHAPPEN 1998

---

Langste proef: 525 km. Snelste vlucht: 115,217 km/h met Yves Jeanmotte op 436 km. Gemiddelde snelheid van de kampioenschappen: 88,160 km/h. Totale afgelegde afstand: 58 457 km, of een flink stuk meer dan de totale omtrek van de Aarde aan de evenaar...

Wie zei nog dat er voor echt kampioenschapsweer naar het buitenland moet uitgeweken worden? Dit jaar zeker niet, zoals blijkt uit bovenstaande gegevens.

1ste opdracht: voor beide klassen een 304 km tochtje boven Duitsland. Dank zij wolkenstraten mooie snelheden: 111 km/h voor de standaardklasse, 105 km/h in de renklasse, met Verviers aan de winst.

2de opdracht: 336 km voor de standaard-, 425

voor de renklasse. Tactiek: wie bespiedt wie? Weer snelheden boven de 100 km/h. Piloten van Verviers dichtbij, maar ditmaal geen zege.

3de opdracht: de wedstrijdcoorts stijgt bij organisatoren en piloten. 525 km voor de renklassers, 436 voor de standaardboys. Reeds bij de start lag de wolkenbasis op 1 500 meter. Yves Jeanmotte wordt de snelste van de kampioenschappen. Enkele ophalers komen pas na middernacht van buitenlandingen terug. Verbijstering komt 's anderendaags, want Paul Janssens moet het wegens slecht ingevoerde keerpuntgegevens in zijn logger met 0 punten stellen. Wie haalt zulke achterstand nog in?

4de opdracht: de euforie duurt verder. 483 km voor iedereen. Maar op het derde been loopt het mis: nevel en zichtbaarheid gaan niet samen...

---

wat Paul Janssens niet belet opnieuw met de zege aan te knopen. Miel De Wachter neemt flinke voorsprong op standaard-Yves Jeanmotte.

5de opdracht: proeven nog steeds boven de 300 km brengen dezelfde winnaars als daags tevoren. En wat moest komen, kwam: minder goed weer, en een (welgekomen) rustdag voor beide klassen.

Komt er een 6de opdracht? Is het te vochtig? Neen, gaat de hemel openbreken? Of toch niet? Om te besluiten dan twee proefjes 204 en 207 km, een peulenschil na al die vorige. Tactisch spelletje brengt spanning: nummer 2, oudere broer van nummer 1, trekt nummer 3 mee in magere stijglucht om jongere broer Manu toe te laten zijn titel veilig te stellen. Dikke zoen van Manu voor Baudouin Litt: "Zonder jou

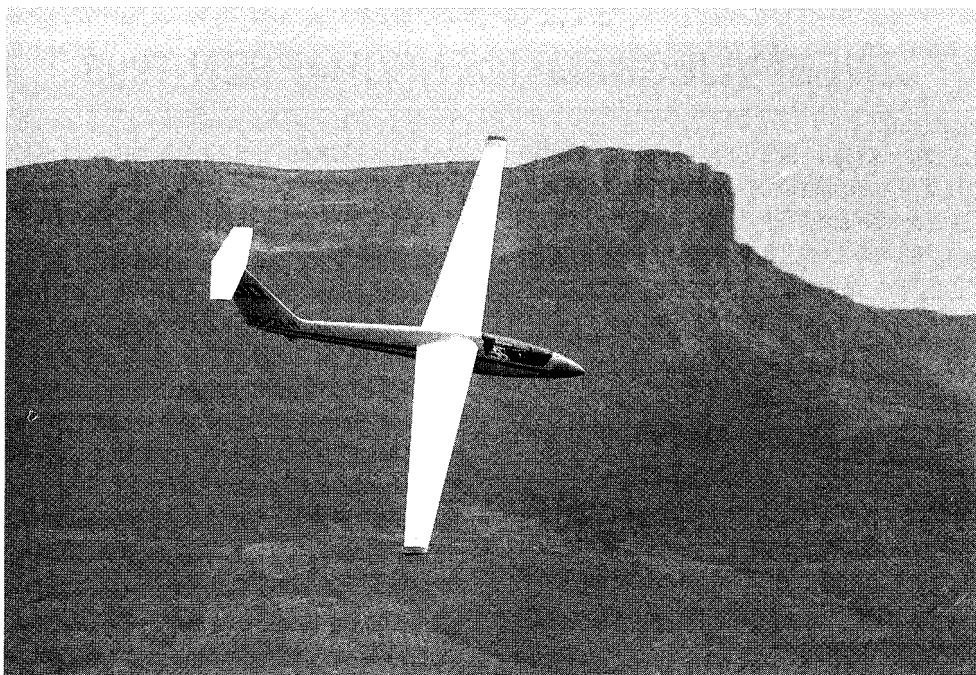
was ik nu geen kampioen!" En lang gezicht voor Patrick Stouffs, die veel te laat beseftte dat hij in de luren was gelegd: hij werd wel 2de maar geen kampioen.

#### **OPVALLEND:**

- Paul Janssens: 4 dagzeges maar geen kampioen;
- Dominique Voortman: met glans geslaagd in zijn directeursexamen;
- Voorzitter Marius Cohard van de Waalse Liga leverde schitterend public relationswerk in zijn dagelijkse communicatie en contacten met zowel militaire als civiele overheid.

Prachtige kampioenschappen 1998 dus, u denkt er beslist ook zo over, evenals

Gill Van den Broeck



Wim Reynders (KAZM) op Cobra 15 te Sisteron (foto Kris Van Dam).

---

## BELGISCH KAMPIOENSCHAP 1998

### Standaardklasse

Piloot	Club	Toestel	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Proef 4	Proef 5	Proef 6	Totaal	
			16.5.98	17.5.98	18.5.98	19.5.98	20.5.98	23.5.98		
			304 km	336 km	432 km	487 km	346 km	204 km		
1	De Wachter Emile	ACK	LS 8	727,27	766,19	864,71	829,80	853,92	560,86	4 602,74
2	Jeanmotte Yves	ACA	Discus	632,80	823,91	896,64	778,08	834,49	557,10	4 523,03
3	Pieraerts Bruno	GLUB	Discus	717,42	752,01	845,20	777,99	744,20	552,01	4 388,82
4	Jaime José	RVA	Discus	826,44	604,46	883,31	604,96	817,21	600,32	4 336,69
5	Brialmont Olivier	ACUL	Discus	617,86	805,04	883,53	702,60	685,73	548,23	4 242,99
6	Natowitz Larry	RVA	Discus	826,93	605,40	884,74	538,45	698,71	632,85	4 187,08
7	De Coninck Eddy	KAC	Pégase	593,47	458,85	587,00	626,94	603,43	535,19	3 404,88
8	Geenen Walter	KAC	LS 7wl	528,36	562,75	586,57	551,07	595,77	314,80	3 139,32
9	Van Camp Luc	KAC	SZD 55	433,49	510,94	561,93	602,81	450,48	350,90	2 910,54
10	Lecocq Phil.	(F)	Pégase	423,80	385,40	469,80	585,32	547,53	463,42	2 875,27
11	Jacqmain Christian	(F)	Pégase	475,03	380,49	391,37	538,45	492,23	327,22	2 604,78
12	Cornellie Olivier	TAC	LS1d	144,99	481,93	563,43	494,43	519,32	398,11	2 602,20
13	Pozzi George	RCNA	Pégase	423,80	329,57	392,28	501,20	373,59	373,36	2 393,80
14	Moulin Stéphane	GLUB	Cirrus	423,80	329,57	392,28	501,20	462,08	244,84	2 353,77
15	Dawant René	GLUB	LS 8	144,99	329,57	423,19	522,65	356,32	324,34	2 101,04
16	Renard Pierre	GLUB	LS 1f	144,99	329,57	392,28	494,43	478,32	213,04	2 052,62

### Rangschikking Renklasse

Piloot	Club	Toestel	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Proef 4	Proef 5	Proef 6	Totaal	
			16.5.98	17.5.98	18.5.98	19.5.98	20.5.98	23.5.98		
			304 km	425 km	525 km	487 km	378 km	205 km		
1	Litt Manu	RVA	Ventus 1	918,70	801,50	843,71	870,68	737,37	447,04	4 619,01
2	Stouffs Patrick	GLUB	Ventus 2	817,90	758,35	859,25	843,39	754,18	516,05	4 549,12
3	Litt Baudouin	RVA	LS 6	923,01	706,02	847,63	868,46	691,29	434,10	4 470,51
4	Bluekens Michel	ACK	ASW 27	816,74	744,96	826,16	802,45	635,46	372,05	4 197,82
5	Janssens Paul	ACK	LS 6	890,23	850,28		903,76	813,77	605,45	4 063,49
6	Cassart P-E.	GLUB	LS 6	680,71	580,80	855,93	683,15	426,66	503,12	3 730,37
7	Lemineur Thierry	RCNA	LS 6	806,50	597,89		629,40	553,59	514,42	3 101,79
8	Bouillon Marc	GLUB	Ventus 1	734,70	315,18	714,20	647,75	325,51	289,65	3 027,00
9	Van Nuffelen Yves	(F)	LS 6	790,54	565,40		626,64	444,21	447,60	2 874,39
10	Van de Steene Michel	CEVV	ASW 20	699,89	519,95	221,30	582,44	440,91	251,36	2 715,85
11	d'Ursel Etienne	GLUB	LS 6	411,80	601,83	201,18	527,79	435,83	341,25	2 519,69
12	Bourgard Paul	RVA	ASW 20		593,49	168,05	745,63	449,91		1 957,07
13	Nizet Michel	RVA	ASW 20	576,69			469,73	325,51		1 371,92

---

## FAI-NIEUWS

---

### De FAI verhuist!

De organisatie, opgericht in 1905 door vertegenwoordigers van België, Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Spanje, Zwitserland en de Verenigde Staten, was sindsdien gevestigd gebleven in haar geboortestad Parijs. Nu heeft de Raad besloten te verhuizen naar Lausanne, Zwitserland. Doorslaggevend hierbij waren de nood aan betaalbare werkruimte met lange-termijn huurmogelijkheden (behoud van de traditionele locatie te Parijs kwam steeds meer in het gedrang), de nabijheid van andere internationale sportfederaties en van het Internationaal Olympisch Comité, beloftes van

steun en financiële toegevingen vanwege regionale, stedelijke en olympische instanties, enz.

### Tweede Wereldluchtvaartspelen toegekend aan Spanje

De tweede uitgave van de Wereldluchtvaartspelen zal op een 10-tal locaties rond Sevilla (Andalusië) plaatsvinden in juni 2001. Openingsceremonie te Sevilla, slotceremonie op het racecircuit van Jerez de la Frontera. Voor het zweefvliegen (WK Wereldklasse) is Lillo (Prov. Toledo - in de regio van La Mancha, de streek van Don Quijote) voorzien, voor het kunstzweefvliegen (WK) Beas de Segura (Prov. Jaén).

---

## IGC-NIEUWS

---

Op de plenaire vergadering van de International Gliding Commission te Parijs in maart j.l. waren afgevaardigden van 28 landen aanwezig. Hier volgen enkele uittreksels uit het uitvoerige verslag. Het volledige verslag kan men inkijken op Internet (<http://www.fai.org/gliding/meetings/igc.minutes.3-98.html>).

mee te brengen. Hier moeten de NAC's echter zelf met hun nationale instanties onderhandelen, gezien luchtruim een strikt nationale bevoegdheid blijft. Er wordt een "IGC Airspace Information Exchange Service" via e-mail opgericht.

### LUCHTRUIM

ICAO stelt voor radiocontact verplicht te maken in luchtruim klasse E. Europe Airsports heeft formeel geprotesteerd. In sommige landen (Nieuw-Zeeland, Nederland) is of wordt de transponder verplicht. De RACAL beantwoordt niet aan de ICAO-normen. "Flexible Use Of Airspace" dreigt nieuwe beperkingen

### SPORTCODE

Een aantal voorstellen voor wijzigingen worden in beperkte kring besproken en daarna aan de vergadering ter goedkeuring voorgelegd. Om tijd te winnen wordt besloten voortaan de idee van wijziging goed te keuren, en de precieze bewoording later vast te leggen. Er wordt o.a. een "kunstmatige buitenlanding" ingevoerd zowel voor foto- als GNSS-FR-procedures.

---

## WERELDKLASSE

Een prijsstijging van 10% (naar 25 300 SFR) wordt door PZL-Swidnik aangevraagd. Het Wereldklasse Subcomité zal de noodzaak van een dergelijke aanpassing onderzoeken. Het probleem van vaste ballast wordt onderzocht. Testvluchten betaald door Scandinavian Airlines zullen de 5 000 m hoogtebeperking doen verdwijnen. De positie van de zwaartepuntshaak werd via computeranalyse gecheckt en correct bevonden; ondanks bedenkingen van sommige gebruikers (en een dodelijk lierongeval in Oostenrijk - n.v.d.r.) mogen hier in geen geval wijzigingen aangebracht worden. Wel moet er bij piloten en liermannen gewerkt worden aan bijscholing voor het lieren van dergelijke lichte toestellen.

## WEDSTRIJDEN

Er wordt unaniem beslist de volgende Juniorenkampioenschappen om te dopen van Europese naar Wereldkampioenschappen. Bijgevolg wordt Terlet 1999 het Eerste Wereldkampioenschap Zweefvliegen voor Junioren. De Sanction Fees blijven echter op Junior i.p.v. Wereldniveau, dus NUL. Inschrijfgeld werd verminderd tot 750 gulden.

De 10de Europese Kampioenschappen (2000) worden toegekend aan Lüsse, bij Berlijn (Duitsland). De wedstrijdzone zal zich ook over de Oder tot in Polen uitstrekken. Standaard- en Renklasse zullen aan de lier starten, enkel voor de Open Klasse is vliegtuigsleep voorzien.

Australië stelt voor ook de Clubkampioenschappen tot Wereldkampioenschappen om te vormen. Dit wordt aanvaard. Australië stelt voor deze eerste Club-WK in te richten te

Gawler, Zuid-Australië, in 2001; ook dit wordt goedgekeurd.

Er wordt bijgevolg voorgesteld om de ganse WK-organisatie om te vormen:

- vanaf 2003: Wereldklasse en Clubklasse nemen deel aan de FAI-WK met één piloot per NAC, in Open Klasse wordt de deelname beperkt tot één piloot per NAC;
- vanaf 2005: 18-m-klasse neemt deel aan de FAI-WK met één piloot per NAC, in Renklasse wordt de deelname beperkt tot één piloot per NAC;
- vanaf 2007: een Teamklasse neemt deel aan de FAI-WK met één ploeg per NAC, in Standaardklasse wordt de deelname beperkt tot één piloot per NAC.

## ONDERSCHIEDINGEN

De Otto Lilienthal-medaille wordt toegekend aan Dr. Manfred Rheinhardt in dank voor zijn OSTIV-werk en 20 jaar voorzitterschap. De Pelagia Majewska-medaille gaat naar Hana Zejdova (Tsjechië) omwille van haar zweefvliegreCORDS.

## VERKIEZINGEN

Peter Ryder gaf zijn ontslag als IGC-Voorzitter, gezien zijn taak als WGC-1999-Directeur. Hij werd tot Erevoorzitter verkozen.

De nieuwe Voorzitter is de Noor Tor Johannessen. Eerste Vice-Voorzitter en Penningmeester: Dick Bradley (VS). Vice-Voorzitters: Bruno Gantenbrink (Duitsland), Eric Mozer (VS), Ake Pettersson (Zweden), Tapio Savolainen (Finland), Brian Spreckley (GB). Secretariaesse: Angela Sheard.

De volgende vergadering zal plaatsvinden te Seattle (VS) op 12 en 13 maart 1999.

---

## EGU-NIEUWS

---

De European Gliding Union hield een algemene vergadering op 15 maart. 13 lidstaten waren vertegenwoordigd, Denemarken en Monaco waren verontschuldigd.

Het heetste hangijzer blijft het luchtruim. EGU was rechtstreeks of via Europe Airsports (EA) vertegenwoordigd op Europese vergaderingen in dit verband. Via EA heeft EGU voorgesteld een financiële enveloppe te voorzien voor gerechtelijke stappen ter verdediging van het recht op toegang tot luchtruim voor sportluchtvaart. EGU heeft ook negatief geantwoord op een ICAO-voorstel voor wederzijds radiocontact bij VFR-vluchten in luchtruim klasse E.

De implementering van de 8,33 MHz frequentieseparatie wordt op de voet gevolgd. Er bestaat reeds een (duur) zend-ontvangtoestel voor zweefvliegtuigen volgens deze nieuwe norm: de Dittel FSG-90. Voorlopig worden de 8,33 MHz-frequenties enkel in het hogere luchtruim ingevoerd. EGU ageert via EA om een aantal frequenties Europawijd voor luchtsporten, waar

onder zweefvliegen, te laten reserveren.

Er wordt voorgesteld om een "eigen verklaring van gezondheidstoestand" als standaard te gebruiken voor solovliegende zweefvliegers. Bij latere invoering van een Europese zweefvliegvergunning zou dit veel gunstiger uitvallen dan de vooropgestelde medische keuring volgens JAR FCL deel 3.

EGU onderhandelt eveneens om te vermijden dat in zweefvliegtuigen enkel luchtvaartgoedgekeurde instrumenten zouden mogen zitten.

Wolfgang Scholze (Duitsland), specialist in dierkundige ecologie, neemt de taak op van Technisch Officier voor Milieuzaken.

De EGU website (<http://altern.org/egu>) wordt in stand gehouden door Martin Hoehle. Die zorgt o.a. voor een regelmatige update van de adressenlijsten.

De volgende algemene vergadering van EGU zal plaatsvinden te Rieti (Italië) op zondag 12 maart 1999.

---

## ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

---

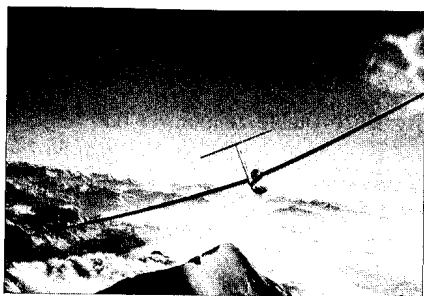
### AKAFLIEG STUTTGART

De 27 studenten waaruit deze akaflieg bestaat, hebben een nieuwe tandemtweezitter in de lucht gebracht: de fs 33 Gavilán (Sperwer). Spanwijdte 20 m, vleugeloppervlak 14,4 m<sup>2</sup>, slankheid 27,8. Het profiel is speciaal ontworpen en draagt de zoete naam AH81K 144/17. Het toestel is 8,98 m lang, heeft een leegge-

wicht van 348 kg, een max. vlieggewicht van 640 kg en een Vne van 280 km/h. Het beste glijtal zou 48 bedragen.

### DG-FLUGZEUGBAU

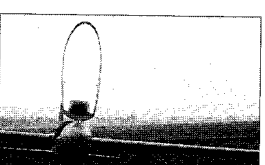
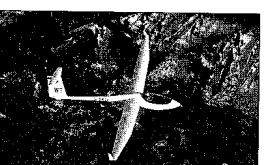
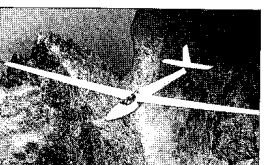
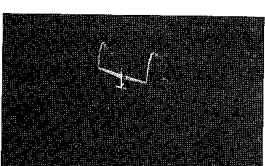
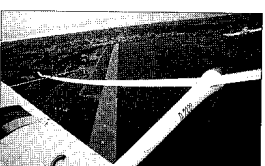
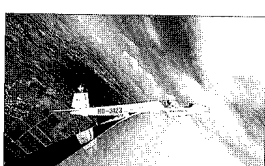
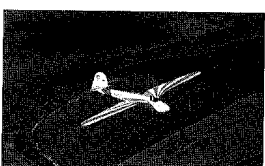
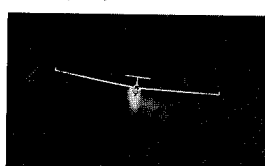
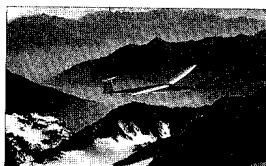
De DG-800B kan nu geleverd worden met een geïntegreerd aanvalsboordwissysteem (Mückenputzer-Garage): in de romp is een nis



The Dynamism and Beauty of gliding – caught once again in our new picture-calendar of thirteen fantastic photographs. On the reverse side of the photographs, 3 lingual information about the gliders, sites and important events. All as a Jubilee Issue, with a new layout, on 48 x 29 cm high quality paper.

# Segelflug- Bildkalender 1999

30th Issue



---

voorzien waar het ondertussen klassiek geworden Pirker & Storka reinigingssysteem aërodynamisch gunstig geparkeerd wordt. Ook de intrekmotoren worden plaatssparend in de cockpitrugwand ingebouwd. Aangezien de rompstructuur voor de wisselgarage diende gewijzigd, kan deze optie enkel op nieuwe toestellen voorzien worden. Verder biedt DG ook een ombouw om DG-100/101 en DG-200/202 te voorzien van een neushaak, aangezien die in Duitsland *conditio sine qua non* is voor het slepen met een motorzwever. De neushaak is sowieso aan te bevelen voor de vliegtuigsleep, gezien de betere stabiliteit in langrichting en het geringere risico op gevaarlijk hoogte nemen boven de sleper.

### **DIAMOND AIRCRAFT**

De Super Dimona motorzwever kan nu ook uitgerust worden met een sleepkabelintreksysteem van Tost. De liertrommel wordt achter de hoofdsteunen in het bagageruim ingebouwd, zodat de vlieger eenvoudig de trekstatus kan controleren via eindmarkeringen op de kabel zelf. De trommel kan zonodig gemakkelijk gedemonteerd worden. Het systeem kost om en bij de 8 000 DEM.

### **ESKILSTUNA GLIDING CLUB**

Deze Zweedse club heeft een Piper Pawnee uitgerust met de 6-cilinder-in-lijn-motor uit een Volvo 960. De testvluchten zijn nu afgesloten, met een totaal van 146 uur en 330 sleepstarts. Een sleep tot 2 300 voet duurt gemiddeld 6,7 minuten, i.p.v. 5,9 minuten met de oorspronkelijke Lycoming. Maar het verbruik is gedaald

van 6,35 liter naar 3,9 liter per sleep. Het geluid is merkkelijk lager (65 ipv 86 dBa) en de uitlaatgassen zijn veel zuiverder.

### **OTTO GRAU**

Deze Duitse zelfbouwer had reeds een Gö-1 Wolf nieuw gebouwd. Nu heeft de 75-jarige na 5 jaar en meer dan 5 000 werkuren een splinternieuwe Rhönsperber ingevlogen. Het ontwerp van de beroemde zweefvliegconstructeur Hans Jacobs dateert van 1935. Het is een middendekker met meeuwenvleugel van 15,3 m spanwijdte.

### **GROUP GENESIS**

De eerste serietoestellen van het Type Genesis 2 lopen van de band in Litouwen. Een ervan nam trouwens deel aan de Europese Kampioenschappen Standaardklasse te Leszno, Polen.

### **ROLLADEN-SCHNEIDER**

Hoewel de LS8-18 nog geen LBA-goedkeuring bezit (die wordt pas deze herfst verwacht), hebben in landen met minder strenge goedkeuringsvoorwaarden reeds 30 bezitters deze 18 m variante verkozen van de standaard LS8a. Zelfs zonder flaps zou dit toestel goed meekunnen in de 18-m-klasse: glijhoek 48. Ten opzichte van de LS8a (79 700 DEM + BTW) valt de LS8-18 (88 700 DEM + BTW, inclusief winglets voor 15 m versie) relatief gunstig uit. Men kan ook de LS8 met voorbereiding voor de opsteektippen bestellen, en die later voor 9 000 DEM bekijken.

---

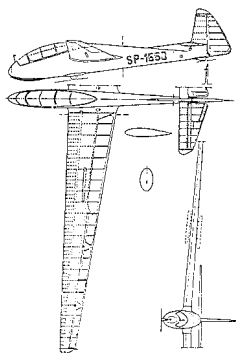
# DE BEKENSTE ZWEEFVLIEGTUIGEN IN VLAANDEREN (21)

---

Voor de voortzetting van onze reeks zouden we eigenlijk eerst de titel moeten veranderen, want "bekendste" is voor de navolgend besproken toestellen zeker niet meer de juiste bepaling - en bovendien mag "Vlaanderen" door "België" worden vervangen, want we hebben de types gekozen uit de inschrijvingen in het Belgische luchtvaartregister.

Er zijn al een paar Polen aan de beurt geweest, en hierna komen er nog twee : de Bocian en de Cobra. Men mag immers niet vergeten dat Polen onder de voormalige Oostbloklanden de grootste producent van zweefvliegtuigen is na Rusland, met de Blanik en andere "exotische" modellen. Sedert de 2de wereldoorlog zijn er al meer dan 5 000 toestellen gebouwd en vooral de laatste jaren is het materiaal- en afwerkingsniveau enorm verbeterd.

## SZD-9 BOCIAN



Aan de letteraanduiding SZD (Szybowkowy Zaklad Doswiadczalny = Instituut voor Onderzoek naar het Zweefvliegen) is al direct

te zien dat het om een toestel van de Poolse producent gaat die de laatste jaren de Jantars en de SZD-55 op zijn naam heeft gebracht. De Bocian is een scholingstweezitter die ook voor prestatievliegen werd ingezet. Hij ontstond in 1952 en het meest gebouwde type, de Bocian C, ging in 1954 in serie.

Het is een vrijdragende middeldekker, volledig van hout en doek vervaardigd. Hij heeft een trapeziumvormige vleugel van 20 m<sup>2</sup> oppervlakte, met een negatieve pijlstand (5,5°) en Schempp-Hirth-remkleppen. Er zitten twee liggers in. Door de opstelling van de stoelen (de achterste heel wat hoger dan de voorste, wat een bijzonder goed uitzicht biedt aan de instructeur achteraan) heeft de romp een zeer karakteristieke vorm, die ook al in de Mucha terug te vinden was. De Bocian werd speciaal opgevat en geïnstrumenteerd voor het oefenen van wolkenvlucht en kunstvlucht, wat in de Oostbloklanden tot het opleidingspakket van beginnende luchtmachtpiloten behoort.

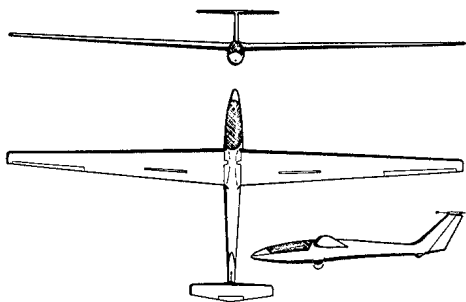
De cockpitkap is tweedelig, het voorste deel klapt zijdelings open en de kap boven de tweede zitplaats schuift naar achteren over de romp. Het onderstel is niet intrekbare en voor het beremde wiel zit een korte schaats. Achteraan is er een slof. De staartvlakken zijn in conventionele opstelling, waarbij opvalt dat het stabilo (voorzien van een Flettner-trim) vrij hoog is aangebracht en het richtingsroer zeer groot is bemeten (speciaal voor de kunstvlucht). De vleugels zijn zijdelings aan de romp bevestigd, zoals bij de Jaskolka en de Mucha, wat een vlotte montage mogelijk maakt.

Met de Bocian werden destijds (tussen 1955 en 1968) niet minder dan 29 wereldrecords gevlogen.

#### Technische gegevens SZD-9 Bocian

Spanwijdte	18,10 m
Vleugeloppervlakte	20 m <sup>2</sup>
Slankheid	16,38
Romplengte	8,21 m
Leeggewicht	342 kg
Vlieggewicht	540 kg
Vleugelbelasting (kg/m <sup>2</sup> )	23,9-27
Minimumsnelheid	52 km/h
Maximumsnelheid	200 km/h
Minimumdaalsnelheid	0,82 m/sec bij 71 km/h
Glijgetal	26 bij 80 km/h

#### SZD-36 COBRA



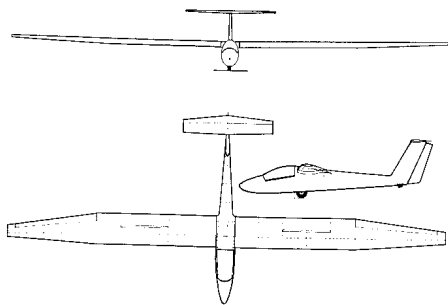
De Cobra is een voor het grootste deel van hout vervaardigde eenzitter, die in 1960 voor het eerst vloog en die door de Polen werd voorgesteld op het wereldkampioenschap in Marfa (VSA), waar ze de 2de plaats behaalden. Net zoals de Foka heeft hij een heel slanke romp met een zeer sterk gepijlde staartvin en een niet-gedempt T-stabilo met een extern tegen-gewicht en een Flettner-trim. Het wiel is intrekbaar en de kap gaat naar voren open. De vleu-

gel, met een kleinere oppervlakte dan die van de Foka, is trapeziumvormig en heeft Schempp-Hirth-remkleppen. Het profiel is het FX61-184, dat we ook terugvinden op de DG 100, de ASW19, enz.). Er zijn ook Cobra's met 17 meter spanwijdte gebouwd (de SZD-39). Het voorste deel van de romp en de vleugelschelp zijn van GVK, waardoor de Cobra het laatste houten toestel van de Polen is. Er zijn 200 exemplaren vervaardigd, waarvan er slechts weinig in het Westen verkocht werden.

#### Technische gegevens SZD-36 Cobra

Spanwijdte	15 m
Vleugeloppervlakte	11,60 m <sup>2</sup>
Slankheid	19,40
Romplengte	7,05 m
Leeggewicht	262 kg
Vlieggewicht	405 kg
Vleugelbelasting (kg/m <sup>2</sup> )	30,4-34,9
Minimumdaalsnelheid	0,65 m/sec bij 73 km/h
Glijgetal	38 bij 97 km/h

#### PILATUS B-4



De Pilatus is een eenzitszweefvliegtuig van metaal, een bouwwijze die buiten de VSA en de Oostbloklanden weinig ingang vond omdat de zelfbouw in clubverband en de herstellingen

---

problemen deden en nog doen rijzen. Bovendien is de profielcorrectheid niet zo gemakkelijk te realiseren als met de kunststof-procédés.

De Pilatus werd in 1960 ontworpen bij de firma Rheintalwerke G. Basten in St. Goar en kreeg de naam Greif-II. Slechts 2 exemplaren werden er gebouwd, maar in 1966 werd de idee weer opgenomen en ontstond de B-4. Oorspronkelijk had het toestel een pendelroer in T-vorm, maar al gauw kreeg het een gedempt hoogteroer aangepast. De prototypes hadden een vast wiel. Later, bij de productie in Zwitserland, kon tussen een vast en een intrekbaar wiel worden gekozen.

De romp bestaat uit twee halve schalen, die zoals bij de Blanik op een uitstekende rand aan elkaar door nieten verbonden zijn. De ligger zit op 40% diepte van de koorde en de vleugelvorm is een karakteristieke rechthoek + trapezium, met aan de vleugeltip een vlakke eindribbe van kunststof, met een onderstuk tegen het krassen op de grond. De vleugelopper-

vlakte van 14,04 m<sup>2</sup> levert een lage vleugelbelasting en goede stijgeigenschappen op, maar beperkt de snelvlieg mogelijkheden. De Schempp-Hirth-remkleppen zitten alleen aan de bovenzijde. In totaal werden van het volledige acrobatische toestel 322 exemplaren gebouwd.

#### Technische gegevens Pilatus B-4

Spanwijdte	15 m
Vleugeloppervlakte	14,04 m <sup>2</sup>
Slankheid	16,03
Romplengte	6,57 m
Leeggewicht	240 kg
Vlieggewicht	350 kg
Vleugelbelasting (kg/m <sup>2</sup> )	23,5-24,9
Minimumdaalsnelheid	0,71 m/sec bij 74 km/h
Glijgetal	31 bij 85 km/h

Peter Mullaert

---

## HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

---

Opnieuw een uitgave van de KNVvL! *Zweefvliegen, Voortgezette Vliegopleiding* (Arnhem, 1998) is opgesteld door Dirk CORPORAAL voor de Commissie Instructie en Veiligheid van de Afdeling Zweefvliegen. Het is het logische vervolg van het vroeger besproken *Zweefvliegen, Elementaire Vliegopleiding*. Het boek (210 x 150 mm) telt 212 blzn. met tal van z/w foto's, tekeningen, tabellen, cartoons, enz.

In Nederland gebeurt de vliegopleiding in drie fasen:

- elementaire vliegopleiding (EVO): hier gaat het vooral om het verwerven van de vaardigheden voor de normale besturing van een zweefvliegtuig;
- voortgezette vliegopleiding fase 1 (VVO-1): vervolmaking van de besturing, noodgevallen, lokaal thermiekvliegen;
- voortgezette vliegopleiding fase 2 (VVO-2): overlandvliegen.

Het hier besproken werk handelt dus over de twee laatste fasen.

---

---

Het eerste hoofdstuk herneemt uitvoerig (22 blzn.) de voorwaarden voor een veilig vliegbedrijf: recente vliegervaring, uitkijken, vliegerschap, meteo, grondactiviteiten...

Dan volgt het hoofdstuk VVO-1: langzaam/snel vliegen, steile bochten, tolvlucht, doellanden, zijwind, slipvlucht, veilig thermiekvliegen en invoegen, afgeplakte instrumenten, flaps, radio, dagelijkse inspectie, parachute.

Enkele tussenhoofdstukken behandelen eenvoudige kunstvlucht (facultatief, staat erbij gedrukt!), thermiek (structuur, voorspelling, aanvliegen en centreren), overlandtheorie (polaire, snelheidsring, final glide), oefeningen met motorzwever (navigatie, veldkeuze).

Vervolgens krijgen wij de oefeningen VVO-2: ophalen, (de)montage, overland vluchtvoorbereiding, vliegtechniek, navigatie, veldkeuze, buitenlanding, keerpuntomroning. Bijzonder belangrijk: het evaluatieprogramma voor kennismaking met een nieuw toestel.

Het laatste hoofdstuk handelt over vliegen met

passagiers, vliegen met waterballast en bergvliegen.

Het duo *Elementaire Vliegopleiding - Voortgezette Vliegopleiding* vormt een bijzonder coherent geheel, dat ongetwijfeld het vroeger verschenen Praktijk van het Zweefvliegen passend vervangt. Het formaat is handig om ook op het vliegveld mee te nemen, zodat de leerling ter plaatse opmerkingen van de instructeur kan noteren of uitdiepen.

Het vervangt geenszins *Theorie van het Zweefvliegen* dat als basiswerk voor de theoretische opleiding onmisbaar blijft. Hier ligt wellicht een volgende opdracht voor de CIV: een beknoptere versie bestemd voor de opleiding van de beginner, waar de elementen voor instructeurs weggelaten worden. Vele leerlingen raken immers in paniek bij het zien van al die bijkomende informatie, nog voor ze ergens te lezen krijgen dat die niet voor hen bestemd is!

Stéphane Vander Veken

---

## IN MEMORIAM LIEVEN MAES

---

*Onze harten staan stil... Op zaterdag 15 augustus is Lieven Maes verongelukt met de Club Libelle OO-ZFF tijdens een buitenlanding in de buurt van Bree. Honderden kwamen hem een laatste groet brengen tijdens de afscheidsplechtigheid op vrijdag 21 augustus. Een van de teksten voorgedragen tijdens die plechtigheid volgt hierna.*

In 1993 kregen we bij de Leuvense Universitaire Aëro-Club een telefoontje met een vraag voor inlichtingen over het zweefvliegen. Het

was een koppel dat met z'n tweeën wou leren zweefvliegen. Ze hadden al theorielessen gevolgd en zochten een club waar ze op flexibele wijze aan recreatief zweefvliegen konden doen. En bij ons waren Sonia en Lieven dus aan het juiste adres. Ze begonnen op onze tweezitter vliegles te volgen in Zwartberg en konden er al meteen van overtuigd worden om diezelfde zomer mee te gaan op zweefvliegkamp naar Hongarije.

Sindsdien zijn ze elk jaar in de zomer meege-

---

weest op kamp. Vier maal naar Hongarije en één keer naar Spanje. Een omvergewaaide boom die hun geparkeerde wagen verpletterde in Hongarije, belette hen niet om daarna terug te gaan. De volksmond zegt dat een zeldzaam ongeluk niet twee keer onmiddellijk na elkaar kan gebeuren... En ook al zaten ze volop in de bouw, toch gingen ze mee op zweefvliegvakantie: een kwestie van niet enkel bakstenen te zien in hun vrije tijd. Alleen dit jaar waren ze er niet bij, want het was blijkbaar tijd om eens aan een andere soort gezinsvakantie te doen.

Tijdens zijn vliegopleiding was Lieven een gedreven leerling die zeker boven het gemiddelde uitstak. In 1994 maakte hij zijn eerste solo-vlucht, die unieke ervaring die elke piloot maar één keer in zijn leven meemaakt, namelijk dat ge het nu eindelijk helemaal zelf kunt doen, op eigen vleugels, zonder kritiek of het verveelde geeuwen van een werkloze instructeur achter uw rug. In daaropvolgende jaren bouwde hij met regelmaat zijn solo vliegervaring op, om vorig jaar net voor de zomer zijn zweefvliegvergunning te behalen. Kort daarna slaagde hij erin tijdens één enkele vlucht zijn drie proeven van het zgn. D-brevet af te leggen: 5 uren vliegen, 1 000 meter hoogte winnen, en naar een 50 km ver gelegen doel vliegen. Weinig zweefvliegpiloten kunnen zeggen dat ze die drie prestaties tijdens één en dezelfde vlucht geleverd hebben.

Dit jaar had Lieven uitsluitend lange vluchten gemaakt ondanks het vaak slechte weer. Blijkbaar had hij niet enkel een neus voor goeie beleggingen, maar ook om er de goede zweefvliegdagen uit te kiezen.

Op de ochtend van 15 augustus hadden ze met drie afgesproken op de carpool parking in Rotselaar om samen in dezelfde wagen richting

Zwartberg te trekken. Na het opbouwen van de zwevers in Zwartberg ging iedereen vol enthousiasme de lucht in. Vooral Lieven. Hij keek er naar uit om nog eens een goeie vliegdag te hebben. In vlucht werd er vrij snel overgeschakeld op de babbelfrequentie en hadden we nog verschillende keren radiocontact met hem. En dan was er alleen nog maar de stilte?

We kenden Lieven in de club als zeer joviaal, altijd klaar voor een lach, niet verlegen om het geven van goed bedoelde steken, en ook niet te beroerd om er zelf te incasseren. Zijn slagzin was dan ook: "van uw vrienden moet ge het hebben". Hij was assertief, had de nodige verantwoordelijkheidszin in het vliegen, was zeker niet geneigd om risico's te nemen en altijd bereid om anderen in de club te helpen.

Wanneer de zwevers na een vermoeiende vliegdag afgewassen moesten worden, was hij meer dan eens de eerste om met water te beginnen spelen. Lieven was vooral een levensgenieter: op kamp zagen we met hoeveel zorg hij zijn sandwiches smeerde. Hij had de mooiste boterhammen!

Elk jaar kwam de club na het zweefvliegekamp bijeen voor een gezellige avond, onze zgn. "après-kamp", om van Hongaarse goulash te genieten en na te kaarten over de voorbije belevenissen. Hij was toen meer dan eens chefkok en animator van dienst.

In Lieven verliezen we een zeer goede vriend, voor wie het vliegen geen doel op zich was, maar een middel tot ontspanning. We zullen hem missen, niet alleen op het vliegveld maar ook tijdens al die andere gezellige activiteiten. De Leuvense Universitaire Aëro-Club is een kleine groep, te vergelijken met een grote familie. Het doet dan ook pijn één van onze "familieleden" te moeten verliezen.

---

Lieven, het zal in de lucht nooit meer zijn zoals voorheen...

De familie Maes-Van Laere en de Leuvense Universitaire Aëro-Club danken iedereen voor hun steun en blijken van medeleven in de

dagen volgend op het ongeluk.

(Deze tekst werd samengesteld door LUAC-leden, opgesteld en voorgedragen door Mark Vanautgaerden, en doorgestuurd via Hartmut Koelman)

---

## IN MEMORIAM LORNE WELCH

---

*Van Guy Gildemyn (GAC) ontvingen we een artikel uit "De Gentenaar" van 9 juni 1998 over de dood van Lorne Welch, bekende Engelse zweefvlieger en auteur van meerdere zweefvliegboeken. Wat was er zo bijzonder met Welch, dat zijn dood een bericht in de "grote" pers waard was?*

Wel, op zijn belevenissen in Duitse krijgsgeschiedenis was de film "The great escape" met o.a. Steve McQueen gebaseerd. Lorne werd in 1942 tijdens een strategische bommenwerperopdracht neergehaald en belandde in de Stalag Luft III. Daar hielp hij de ontsnapping van 76 gevangenen organiseren via een 90 meter lange tunnel. Hijzelf was echter reeds vroeger ontsnapt door een Duits uniform aan te trekken en de poort buiten te wandelen. Hij poogde tevergeefs een vliegtuig te stelen om naar Zweden te vluchten.

Hij werd weer opgepakt en naar de Oflag 4c te Colditz gestuurd, een kasteel op een rots. Daar hielp hij bij de constructie van de Colditz Cock, een tandem-tweezits zweefvliegtuig dat de krijgsgevangenen in het geheim bouwden onder de nok van het dak. Bedoeling was het tuig te lanceren via een hellend vlak op het dak, en te glijden tot een meer op 300 m van de kasteelmuur. Het toestel was uit recuperatie-

hout, overtrokken met blauw en wit geruite lakens, en als stuurkabels diende veldtelefoonraad. Het zweefvliegtuig werd wel volledig afgewerkt, maar nooit gebruikt, en het kasteel werd door de geallieerden veroverd op 15 april 1945.

Na de oorlog zou Lorne met zijn vrouw Ann een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van de Engelse zweefvliegscène. In 1950 was hij de derde mens die het Kanaal overvloog met een zweefvliegtuig: van Redhill naar Brussel (338 km) in een Weihe. In 1955 maakte hij samen met Frank Irving de allereerste overvlucht met een tweezitter, van Lasham naar Leuven (408 km).

Lorne nam 4 maal deel aan de Wereldkampioenschappen, was testvlieger voor heel wat naoorlogse zweefvliegprototypes, recordhouder en hoofdinstructeur van de Surrey Club. Zijn echtgenote Ann was 8 maal teamcoach van de Britse nationale ploeg en Directeur van de Wereldkampioenschappen 1965 te South Cerney. Samen of afzonderlijk schreven ze een reeks zweefvliegboeken. Lorne overleed op 81-jarige leeftijd in zijn woonplaats te Farnham. Ann blijft bijzonder actief en was onlangs nog te zien in een BBC-uitzending over zweefvliegen.

---

# FOTOWEDSTRIJD

---

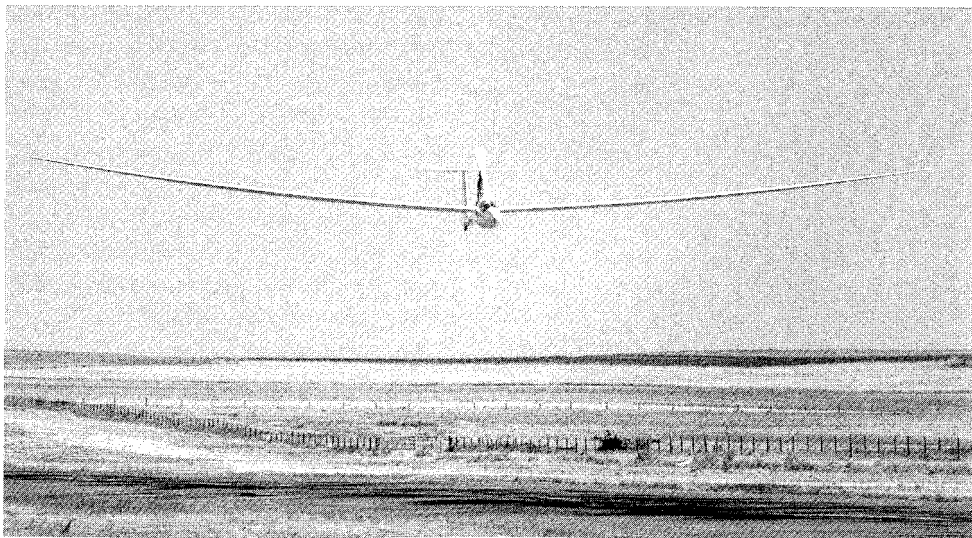
Eén november is de deadline voor deelname aan de jaarlijkse fotowedstrijd van de Liga. Dit Ligablad is met andere woorden uitermate geschikt om nog eens het reglement te herhalen.

Alle inzendingen zijn welkom, maar deelnemers met een winnaarsmentaliteit houden toch best rekening met het volgende :

- als deelnemer moet je in principe lid zijn van de Liga van Vlaamse Zeevliegclubs;
- de foto's moeten vanzelfsprekend met zeevliegen te maken hebben. Er zal beoordeeld worden op originaliteit, compositie, technisch niveau, enz. Ik leg er nog maar eens de nadruk op dat je geen gesofistikeerde weet-ik-veel-camera-met-zoomlens in je bezit moet hebben om kans te maken. Leuke vakantie-foto's of zelfs keerpuntfoto's kunnen soms verrassend uit de hoek komen;
- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn

of eerder hebben deelgenomen aan de fotowedstrijd van de Liga;

- de inzending moet van groot formaat zijn: minstens 18 x 24 cm. (gelieve van dia's een afdruk te maken op dit formaat). Zowel zwart-wit als kleurenfoto's zijn toegelaten;
- aan de winnaars zal later gevraagd worden om de negatieven in te zenden voor publicatie en controle. Deze negatieven worden na het symposium gegarandeerd terugbezorgd aan de rechtmatige eigenaar. De ingezonden afdrucken blijven echter in het bezit van de Liga, die er ook de publicatierechten van krijgt. Zodoende hebben we steeds een voorraad aan foto's, waarvan het Ligasecretariaat of de redactie van het Ligablad handig gebruik kunnen maken;
- voeg bij de foto's uw naam, adres, telefoonnummer en club (lieft op een etiket of een



*Start van een Duitse ASW 22 BM te Fuentemilanos (foto Walter Van looy).*

---

kleefbriefje); geef uw foto's een (originele) titel en graag ook enkele andere details zoals plaats en datum van opname, betrokken piloot, type toestel,...

- per deelnemer mogen er maximum vijf foto's worden ingezonden. Er zal dan een voorselectie gebeuren door de jury en de beste foto van elke deelnemer komt uiteindelijk in aanmerking voor een prijs;
  - iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn opnames;
  - de jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan bovenvermelde criteria voldoen of van bedenkelijk niveau zijn (op zedelijk of ander gebied) te weren uit de competitie;
  - door deelname aan deze wedstrijd verklaart u zich akkoord met de beslissing van de jury.
- Alle foto's moeten toekomen op het Ligasecre-

tariaat (dus niet rechtstreeks bij de redactie van het Ligablad), eventueel via de ligaverantwoordelijke van je club of (à la limite) via Ivo Lens. Er zijn zoals elk jaar geldprijzen te winnen : respectievelijk 3 000, 2 000 en 1 000 BEF. Tel daar dan nog de onmetelijke roem bij die je verwerft in de zweefvliegerij, en je moet bijna geflipt zijn om niet deel te nemen. Dus meedoen is zeker de boodschap!

Tenslotte nog even dit : LVZC-leden die het wel zien zitten om mee in de fotojury te zetelen zijn steeds welkom. Vermoedelijk volstaat één enkele vergadering (ergens half november) om de foto's te beoordelen. Leden van de fotojury maken uiteraard zelf geen kans op een prijs. Wie zich geroepen voelt, kan een seintje geven: (016)20 14 22.

Ivo Lens

---

## TOPSPORTBELEIDSPLAN

---

Definitie: regeling en taakomschrijving rond het wedstrijdvliegen in verband met de kernploeg.

### **DE BELGISCHE ZWEEFVLIEGFEDERATIE (BZF)**

De Belgische zweefvliegafederatie, afdeling zweefvliegen van de Koninklijke Aëroclub van België, is in dienst van de Belgische zweefvliegers en zorgt ervoor dat de leden van de clubs kunnen zweefvliegen. De BZF wordt in haar werk bijgestaan door adviescommissies.

De BZF is verantwoordelijk voor de inhoud van het topsportbeleidsplan. De aanpassingen van het topsportbeleidsplan gebeuren op advies

van de selectiecommissie, de sponsoringcommissie, de teamcaptain, de kernploeg, of de BZF zelf. Deze aanpassingen dienen voor 1 november goedgekeurd te worden.

### **Relatie van de BZF met de betrokken commissies**

#### *1. Selectiecommissie (SC):*

De BZF kan tussenkomen als

- de SC voorstellen tot aanpassingen van het topsportbeleidsplan doet;
- in geval van heirkracht.

#### *2. Teamcaptain (TC):*

- de BZF is verantwoordelijk voor de rechten en plichten van de teamcaptain;

- de teamcaptain dient jaarlijks, in de maand november, de volgende stukken aan de BZF voor te leggen:

- a. zijn verslag van het voorbije seizoen;
- b. zijn beleidsverslag voor het komende seizoen (1 november tot 31 oktober);
- c. zijn financieel verslag van het voorbije seizoen (1 november tot 31 oktober);
- d. zijn begroting.

### 3. Sponsoringcommissie (SPC):

- de BZF beoordeelt de wedstrijdbegroting en ziet toe op de besteding van de wedstrijdgel-den;
- de BZF gebruikt al haar middelen om de sponsoring van de kernploeg te bevorderen;
- de sponsoringcommissie dient jaarlijks (in de maand november) haar financieel verslag aan de BZF ter goedkeuring voor te leggen.

### 4. Kernploeg (KP)

- de BZF is verantwoordelijk voor de kernploegreglementen;
- de BZF is verantwoordelijk voor de contracten die met de door de KBAC uitgezonden piloten gemaakt worden.

## DE SELECTIECOMMISSIE (SC)

Doel: de SC heeft een adviserende functie t.o.v. de BZF en heeft een verantwoordelijkheid voor het samenstellen van de kernploeg door toepassing van de selectiecriteria. De SC is mede verantwoordelijk voor het topsportbeleidsplan.

### Algemeen:

De SC bestaat uit 8 leden, waarvan 6 stemge-rechtigd:

- 3 personen aangeduid door de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (LVZC);
- 3 personen aangeduid door de Fédération

des Clubs Francophones de Vol à Voile (FCFVV).

De teamcaptain en een vertegenwoordiger van de kernploeg hebben uit hoofde van hun functie eveneens zitting in de SC, echter zonder stemrecht.

Beslissingen worden genomen bij meerderheid van stemmen. In geval van stakende stemmen is de stem van de voorzitter doorslaggevend.

### Beleid:

De SC is verantwoordelijk voor het bijhouden en eventueel aanpassen van de selectiecriteria. De SC doet daartoe voorstellen tot aanpassen van het topsportbeleidsplan bij de BZF. Deze wijzigingen dienen per 1 november in het beleidsplan verwerkt te zijn. De SC is mede verantwoordelijk voor de uitvoering van het topsportbeleidsplan.

### Nationale kampioenschappen (NK):

De SC stelt de eisen vast voor de toelating tot de NK. Aan de hand van deze eisen wordt door de SC de lijst van de voorgeselecteerde zweefvliegers voor de NK opgesteld. De SC beoordeelt en beslist over de deelname aan de NK van diegenen die niet voldoen aan deze eisen.

### Kernploeg (KP):

Onder verantwoordelijkheid van de SC wordt aan de hand van uitslagen van de NK de lijst van piloten samengesteld die kans maken op een plaats in de KP. Vanuit de bovengenoemde "procedures voor selectie en rangorde van de KP" wordt door de SC in principe voor 1 november de samenstelling en de rangorde in de KP voorgesteld en ter goedkeuring voorgelegd aan de BZF. De SC kan ook tussentijdse wijzigingen in de samenstelling en rangorde van de kernploeg voorstellen, eventueel op voordracht van de teamcaptain. Na 1 novem-

---

ber kan enkel door heikracht de samenstelling en rangorde van de KP nog veranderd worden.

## **EUROPESE KAMPIOENSCHAPPEN (EK) WERELDKAMPIOENSCHAPPEN (WK):**

Volgens de door de SC vastgestelde rangorde van de KP wordt de deelname aan de EK en WK bepaald. Voor uitzending naar EK en WK bekijkt de SC welke trainingsactiviteiten minimaal noodzakelijk zijn om een redelijke kans op succes te hebben. De SC kan daarbij extra ervaringseisen of trainingseisen stellen, bijv. wegens moeilijk of risicovol terrein. Deze worden tijdig bekend gemaakt.

### **Overige internationale FAI-wedstrijden:**

De SC stelt de procedure voor selectie en rangorde vast voor de uitzending naar de overige FAI-wedstrijden (dames - clubklasse - junioren enz.).

## **DE TEAMCAPTAIN (TC)**

### **Benoeming:**

De kernploeg wordt geleid door een teamcaptain, die op voordracht van de piloten van de kernploeg door de BZF wordt aangesteld. De aanstelling van de teamcaptain dient plaats te vinden op de eerste vergadering van de BZF na elke WK-zweefvliegen. Deze vergadering moet binnen de drie maanden na het einde van elke WK-zweefvliegen plaatsvinden.

### **Functies:**

- leiding geven aan de kernploeg;
- leiding geven tijdens de uitzending naar de Europese- of Wereldkampioenschappen;
- plannen van de kernploegactiviteiten;
- opstellen van de begroting voor alle kernploegactiviteiten en ter goedkeuring voorleg-

gen aan de BZF;

- coördineren en regelen deelname kernploegleden aan buitenlandse wedstrijden;
- coördineren en regelen deelname kernploegleden aan de Europese- en Wereldkampioenschappen;
- beheren van beschikbare goederen en financiële middelen ten gerieve van de kernploeg;
- rapporteren en adviseren in het belang van de kernploegactiviteiten bij de BZF, de SC en de SPC;
- optreden als bemiddelaar tussen de wedstrijdleiding en de Belgische deelnemers, behartigen van belangen van de Belgische deelnemers tijdens de wedstrijd;
- adviseren van de wedstrijdleiding tijdens teamcaptainsvergaderingen en desgewenst optreden als jurylid;
- beheren van het budget dat uitgetrokken wordt voor algemene teamkosten;
- rapporteren van het wedstrijdverloop en voorleggen van financiële verantwoording bij de BZF;
- optreden als vertegenwoordiger van het Belgische team;
- deel uitmaken van de sponsoring- en selectiecommissie samen met een vertegenwoordiger van de kernploeg.

## **DE SPONSORINGCOMMISSIE (SPC)**

### **Samenstelling:**

- 3 Nederlandstaligen;
- 3 Franstaligen;
- de teamcaptain;
- één vertegenwoordiger van de kernploeg.

De teamcaptain en de vertegenwoordiger van de kernploeg hebben geen stemrecht in de sponsoringcommissie. Beslissingen worden genomen bij meerderheid der stemmen; in



---

## **Beleid:**

Het beleid van de SC ten aanzien van de KP wordt vastgelegd in overleg met de teamcaptain en de kernploegvertegenwoordiger. Zij overleggen weer met de KP. Specifieke selectiecriteria die gelden voor een bepaald EK of WK worden tijdig (circa 1,5 jaar van te voren) door de SC aan de kernploeg bekendgemaakt.

## **Rechten en plichten van de kernploegleden:**

Kernploegleden dienen ten minste één maal in twee jaren aan een internationale meerdaagse (> 5 dagen) wedstrijd deel te nemen. Kernploegleden dienen per 2 jaar tenminste 3 meerdaagse wedstrijden te vliegen.

Kernploegleden kunnen in overleg met de teamcaptain gebruik maken van de aanwezige technische en materiële faciliteiten en zijn dan verantwoordelijk voor juist gebruik en in goede staat terugbezorgen op de afgesproken datum. Kernploegleden komen in aanmerking voor door de sponsoringcommissie beschikbaar gestelde financiële tegemoetkomingen voor deelname aan internationale wedstrijden. Kernploegleden hebben voorrang bij aanmelding voor internationale wedstrijden door de KBAC.

Kernploegleden worden geacht mee te werken aan het geven van voortgezette opleiding aan aspirant-wedstrijdpiloten. Kernploegleden verplichten zich binnen het redelijke mee te werken aan de uitvoering van taken nodig voor het verkrijgen van sponsoring. De voorzitter van de SC wordt volledig op de hoogte gehouden van eventuele onderhandelingen en bespreekt de eventueel benodigde inbreng met de kernploegleden.

Individuele sponsoring dient te worden gemeld en is tijdens uitzendingen naar EK en WK en daarmee verbonden activiteiten slechts toe-

gestaan na overleg en met toestemming van de SC.

Kernploegleden die deelnemen aan buitenlandse wedstrijden dienen een volledig wedstrijdverslag aan de SC te doen toekomen.

## **RECHTEN EN PLICHTEN VAN KERNPLOEGLEDEN DOOR DE KBAC AFGEVAARDIGD NAAR EK EN WK**

De piloten verklaren zich (mede voor hun helpers) door ondertekening akkoord met de regeling die voor dit evenement is getroffen. Hieronder vallen ook de door de SC opgestelde voorwaarden, die voortvloeien uit met de sponsors gemaakte overeenkomsten. In deze regeling is opgenomen welke financiële vergoeding de betreffende kernploegleden ontvangen ter dekking van de kosten van deelname aan de wedstrijd. Alle kosten die buiten deze regeling vallen, zijn voor rekening van de piloot.

Van de teamleden wordt verwacht dat zij zich ervan bewust zijn de KBAC te vertegenwoordigen en zich conform te gedragen. Teamleden worden geacht mee te werken aan een optimale nieuwsvoorziening door de voor het betreffende evenement aangewezen PR-functionaris, en bij te dragen aan de informatievoorziening naar de Belgische zweefvliegers toe d.m.v. lezingen voor clubs enz. De KBAC is niet aansprakelijk voor letsels aan personen of schade aan materiaal voortvloeiend uit deelname aan WK of EK of andere buitenlandse wedstrijden.

De piloten dienen alle noodzakelijke verzekeringen af te sluiten zoals vereist door de KBAC, de organisatoren van de wedstrijd, de Belgische wet en de wet van het land van organisatie.

(via W. Janssens)

---

## ONBEKEND IS ONBEMIND

---

In de schoot van de Belgische Zweefvliegafdeling is sedert kort een sponsoringcommissie actief. Je kent dat wel: 't zijn knapen die aan een firmadeur aankloppen, met een mooie brochure het zweefvliegen in de wolken praten en... de hand uitsteken!

't Is hoegenaamd niet simpel om die hand vol te krijgen: het zweefvliegen is nu eenmaal een stille sport en komt daar nog bij dat de piloten behalve in eigen kring- over hun prestaties vrijwel met geen woord reppen. Zijn we dan zo bescheiden?

"Zweefvliegers zijn aardige vogels" is een mooie slogan, maar je kan die moeilijk aan de man brengen als je de vogels niet hoort zingen. Kortom, als we onder een cumulus blijven hangen, zal Jan Modaal nooit iets van ons horen.

Vandaag staat de sponsoringcommissie vrijwel met lege handen. We proberen dat te verhelpen door de media in te schakelen: de sportredacties van radio, tv en geschreven pers zullen uitgenodigd worden om kennis te maken met piloten, met het zweefvliegen en met het sportbeleid.

Als we eenmaal een voet in huis hebben, moeten we iets van ons laten horen: een regelmatige aanwezigheid in de media (een reportage over zweefvliegen, de voorstelling van een club, het portret van een toppiloot, een verslag van prestaties tijdens een knalweekend, een verslag van een wedstrijd) is een belangrijk pluspunt als

je bij een sponsor aan de bel hangt.

We kijken uit naar een sponsoring met klasse. 't Is immers de bedoeling het topsportbeleid een steuntje in de rug te geven en meer bepaald het Belgische team op de WK van Bayreuth in 1999.

Naast dit materieel aspect is aanwezigheid in de media ook bijzonder nuttig om domme en foutieve informatie over het zweefvliegen uit de wereld te helpen: "De piloot geraakte plots in moeilijkheden en moest in allerijl en ten einde raad zijn heil zoeken in een noodlanding op de akker van landbouwer Omer Verdickt. Diens vrouw was danig van de kook. Als bij wonder vielen er geen gewonden"...

Ik ben bereid de informatie over het reilen en zeilen in onze sport op te vangen en in gepaste vorm naar de media te sluisen. 't Is nogal wiesdes dat we geen frontpagina kunnen verwachten, maar 't is de regelmatige aanwezigheid die voor ons van belang is.

Korte verslagen (telegramstijl is OK) kunnen gestuurd worden naar mijn adres:

Martelarenlaan 239

3010 Leuven

Tel./fax: (016)26 05 87

E-mail: Louw.Emile@village.uunet.be

Dat doen we dus!

Miel Louw

---

# WEDSTRIJDNIEUWS

---

## HANDICAP DER KEMPEN - VICTOR BOIN 1998

Voor de 18de maal werd door de Kempische Aëroclub de Handicap der Kempen ingericht. Tevens werd dit jaar voor de Victor Boin trofee gevlogen in de Standaardklasse. De inrichters hielden hun hart vast, want de 2 voorgaande edities konden door slecht weer niet doorgaan en opnieuw waren de weersvooruitzichten niet schitterend.

Toch meldden zich 64 piloten aan de start: 15 voor de Clubklasse, 26 voor de Standaardklasse en 23 voor de Open-Renklasse.

Zaterdag werd een proef uitgeschreven en tegen de verwachtingen in was het weer thermisch en exploiteerbaar voor een wedstrijdvlucht in alle klassen.

Als eersten startten de piloten van de Standaardklasse voor hun Victor Boin proef; een Gesloten Omloop in driehoek van 158 km over Ravenstein en Malden Aëro.

De Clubklasse startte voor een proef van 92 km over Gilze Aëro, Den Bosch en terug.

Voor de Open-Renklasse werd een B-proef uitgeschreven: een Heen en Terug van 151 km over Malden Aëro.

Onder een bijna volledig gesloten bewolking vonden de piloten in het eerste deel van hun vlucht goede en frequente thermiek. Met een stevige rugwind bereikten de meesten het verst gelegen keerpunt zonder veel problemen. De Clubklasse was echter niet zo fortuinlijk, want hier diende het keerpunt Gilze Aëro eerst aangevlogen, wat voor enkelen een moeilijke opdracht bleek te zijn.

Toch slaagden 2 piloten van de Clubklasse er in het traject te voltooien: Luc Lammerant (LUAC) op Club Libelle en Theo Stockmans (KVDW), die uiteindelijk winnaar werd, op Pilatus B4. Derde werd het duo Bart Van der Gain - Hans Van der Meij (Gelderse) op ASK 23.

Van de Open-Renklasse volbrachten 8 piloten de opdracht, overtuigend gewonnen door Eddy Huybreckx (ACK) die er met zijn Ventus in slaagde een snelheid te realiseren van 86 km/h. Tweede werd Michel Bluekens (ACK) op ASW 27 en op de derde plaats eindigde Ton De Bruine (VCH) op DG 600.

In de Standaardklasse werd hard geknokt om tegen de toenemende wind in en met afnemende thermiek de thuishaven te bereiken. In het zicht van de haven strandde Walter Geenen (KAC) met nog amper 12 km voor de boeg. Franz Van Autreve (KFC) overbrugde 135 km, wat na handicapberekening net niet volstond om Walter Geenen van de eerste plaatst te houden. Paul Van Den Borne (KAC) kwam 1 km minder ver dan Franz en werd daardoor derde.

Dank zij de enthousiaste inzet van alle piloten werd het voor alle klassen een wedstrijd-dag en kon de Victor Boin voor de Standaardklasse dit jaar uitgereikt worden aan Walter Geenen van de Kempische Aëroclub.

De dag werd afgesloten met de vertrouwde B.B.Q. en we gingen allen rusten voor de komende dag waarvan nog meer verwacht werd. Het weer besliste er echter anders over. Buiig weer diende zich aan en het wachten leidde uiteindelijk tot het afgelasten van de zondag.

Toch werd het na 2 uitgaven opnieuw een wed-

strijd. Hoewel we ons dit jaar met te weinig moesten tevreden stellen, zien we nu al uit naar de volgende editie met vanzelfsprekend nog beter weer.

Dank aan zij die erbij waren.

## Eddy

### Clubklasse

01	KVDW	Stockmans Theo	PILATUS B4	509,56
02	LUAC	Lammerant Luc	CLUB LIBELLE	486,98
03	GEZC	V. D. Gain / V. D. Meij	ASK	385,82
04	GEZC	Reyers H. / Reyers M.	CLUB LIBELLE	336,44
05	KAC	Wouters / Meerts	TWIN AST1R	303,49
06	GEZC	V. D. Stelt / Houtman	ASK 21	286,11
07	KAC	Lauwers Louis	KA 6	145,24
08	KAC	Van Deun / Loos	PUCHACZ	129,06
09	ZHVC	Pelder / Brouwer	ASK 21	117,84
10	KAC	Van Gael / Nuydens	ASK13	112,23
11	KAC	Van Erck Thomas	KA 6	104,22
12	LV	Albert / Szygula	ASK21	095,15
13	ZAC	Beyls Nico	CIRRUS 18M	087,54
14	VCH	De Gloppe / Dorrepaal	TWIN AST1R III	000,00
15	ELZC	Jungbl. / Holk. / Broe.	KA7	000,00

### Standaardklasse

01	KAC	Geenen Walter	LS	408,16
02	KFC	Van Autreve Franz	STD-LIBELLE	407,04
03	KAC	Van Den Borne Paul	JANTAR ST 3	395,59
04	LUAC	Bovin Stefan	ASW 19 ST.	386,12
05	ACK	Kimpe Manu	CIRRUS STD	371,58
06	NUAC	Teuling / Vermeulen	DISCUS	352,65
07	GEZC	Roelofs / Scheffer	DISCUS	347,89
08	AZM	Van Putten Frank	DG 300	343,54
09	LSV	Schmelzer Bert	DISCUS BT	325,61
10	GEZC	Bakkenes / Van Gils	CIRRUS STD	317,26
11	KAC	Van Rooy Koen	JANTAR ST 2	316,73
12	KAC	Lenders Danny	DG 300	298,88
13	KAC	Lauwers Guy	ASW 15	297,07

14	ACK	Theunis Patrick	LS 1 F	285,06
15	ALB	Janssens Wil	CIRRUS STD	279,30
16	ALB	Verheyen / Speetjens	LS 4	274,65
17	KAC	Jansen Hugo	LS 1 D	247,36
18	KAC	Geenen Tom	LS 1 F	201,05
19	ZHVC	Muller Jan	DISCUS CS	143,86
20	EZAC	Van Eenaeme Frank	JANTAR ST 3	108,27
21	ACN	Regeer Hans	HORNET	088,40
22	ALB	Piccart / Appellants	DG 300	000,00
23	ALB	Van Pee Guy	DG 300	000,00
24	GLC	Tetteroo Patrick	LS	000,00
25	ACK	Van Dingenen Paul	DISCUS	000,00
26	ACK	De Wachter Emiel	LS 8	000,00

### Open/renklasse

01	ACK	Huybreckx Eddy	VENTUS A 16,6	400,00
02	ACK	Bluekens Michel	ASW 27	369,64
03	VCH	De Bruine Ton	DG 600	353,38
04	VZA	De Preter / Wagemans	ASH 25 M	348,34
05	ACK	Bongaerts Eric	ASH 26 E	333,37
06	KAC	Taeymans S.	PIK 20	321,51
07	KAC	Peeraer Herman	ASW 20	309,82
08	AZM	Van Dam Kris	DG 202/17M	309,82
09	WBAC	Lemmens Johan	MINI-NIMBUS	300,40
10	KAC	Van Rooy Jan	PHÖBUS-C	270,93
11	BAC	Wauters Flor	DG 400 M	256,74
12	KAC	Wouters Peter	ASW 20 B 16,6	255,99
13	WBAC	Jans Henk	LS 6 17,5M	212,41
14	WBAC	Klunder Nijland / Seton	DG-500/22M	205,32
15	VZA	Sebreghts / Lambert	ASW 20 C 16,6	201,65
16	KAC	Van Loon Jos	PIK 20 E	194,56
17	KAC	Snels Andre	ASH 26 E	184,81
18	KAC	Kennes Ad	MOSQUITO	156,53
19	KAC	Van Erck Jan-Bart	ASW 20	101,43
20	GOZC	Teikamp Victor	Ventus CT	000,00
21	KAC	De Wijs Bert	DG 800/18M	000,00
22	WBAC	Van breemen Fred	VENTUS 2/18	000,00
23	WBAC	Cremers Ger	PIK 20 D	000,00

**9DE EUROPESE  
ZWEEFVliegKAMPIOENSCHAPPEN  
LESZNO, 18.07.98 - 01.08.98**

We ontvingen jammer genoeg geen verslag over deze competitie; hier volgen dus louter de droge cijfers.

**Standaardklasse**

01	C64 CRABB PAUL	IERLAND	LS 8	8717
02	Y4 SCHRAMME R.	DUITSLAND	DISCUS 2A	8467
03	Z8 SCOTT TIMOTHY	ENGELAND	LS 8	8428
04	L8 BASTIAANSE RIEN	NEDERLAND	LS 8	8355
05	PM FRACKOWIAK PAWEL	POLEN	LS 8	8328
06	E1 CHEETHAM RUSSELL	ENGELAND	LS 8A	8267
07	P HALASI GABOR	HONGARIJE	DISCUS CS	8211
08	AT TAIMIOJA ANTTI	FINLAND	DISCUS A	8200
09	3Y WEISS HERBERT	DUITSLAND	LS 8A	8141
10	D2 ABOULIN LAURENT	FRANKRIJK	DISCUS 2	8092
11	KO HAHN MANFRED	ZWITSERLAND	LS 8	8086
12	D7 MARSH BRIAN	ENGELAND	LS 8A	8036
13	EC EDSLEV UFFE	DENEMARKEN	LS 8A	7938
14	SU BREIDAHL HENRIK	DENEMARKEN	DISCUS	7867
15	AI ENGSTROM JESPER	ZWEDEN	LS 8A	7772
16	YB SOUBRIER ERIC	FRANKRIJK	DISCUS 2	7770
17	L3 TICHY PETR	TSJECHIË	DISCUS	7745
18	BC NIERADKA ZBIGNIEW	POLEN	SZD 55-1	7738
19	LZ KUBOVCIK VILIAM	SLOWAKIJE	DISCUS CS	7604
20	ZT GAUMANN MARKUS	ZWITSERLAND	DISCUS B	7503
21	3C COSTA CORRADO	ITALIË	LS 8	7373
22	UNOLEUCHOVIUS AGNE	ZWEDEN	LS 8A	7309
23	SE OLE ARNDT	DENEMARKEN	LS 8A	7236
24	MP SELEN SJAAK	NEDERLAND	LS 4A	7228
25	IE INAEBNIT EDUARD	ZWITSERLAND	DISCUS B	7045
26	BD ZAWIRSKI DARIUSZ	POLEN	SZD 55-1	6966
27	CE TRNKA JIRI	TSJECHIË	DISCUS CS	6926
28	2G GRINZA GIANCARLO	ITALIË	SZD 55	6867
29	NA NURMIRANTA HANNU	FINLAND	LS 8	6819
30	KB KASSAI BELA	HONGARIJE	DISCUS CS	6734

31	C65 CRABB STEVEN	IERLAND	LS 8	6450
32	73 SZABO PETER	HONGARIJE	DISCUS	6294
33	EN SKLALSKIS STASYS	LITOUWEN	GENESIS-2	6148
34	GF MONKKONEN KAI	FINLAND	LS 7	6022
35	<b>ED DE WACHTER EML</b>	<b>BELGIË</b>	<b>LS 8</b>	<b>6010</b>
36	L7 DIVOK MAROS	SLOWAKIJE	DISCUS B	5986
37	<b>XV JOSE JAIME</b>	<b>BELGIË</b>	<b>DISCUS B</b>	<b>5966</b>
38	GH BUITINK GERT	NEDERLAND	DISCUS B	5958
39	<b>OB NATOWITZ LARRY</b>	<b>BELGIË</b>	<b>DISCUS B</b>	<b>5229</b>

**Renklasse**

01	99 OBERMAYER HANS	DUITSLAND	VENTUS 2A	8778
02	HP GRUND MICHAEL	DUITSLAND	VENTUS 2A	8709
03	EI BAUDER KARL E.	DUITSLAND	VENTUS 2A	8671
04	BS POZNIAK MARIUSZ	POLEN	ASW 27	8584
05	DW WATT DAVID	ENGELAND	VENTUS 2A	8532
06	EQ BERNARD ERIC	FRANKRIJK	VENTUS 2A	8514
07	VX KAWA SEBASTIAN	POLEN	ASW 27	8496
08	WO JANOWITZSCH W.	OOSTENRIJK	VENTUS 2B	8370
09	VS GHIORZO STEFANO	ITALIË	VENTUS 2A	8243
10	27 WUJCZAK STANISLAW	POLEN	ASW 27	8242
11	K1 KAY ALISTER	ENGELAND	VENTUS 2A	8157
12	1R RAIMOND STEVEN	NEDERLAND	ASW 27	8094
13	IO JONES STEVE	ENGELAND	VENTUS 2B	8066
14	GT GOSTNER THOMAS	ITALIË	VENTUS 2	8054
15	V7 GULYAS GYORGY	HONGARIJE	VENTUS 2B	8049
16	PC PETERSSON AKE	ZWEDEN	VENTUS 2	7970
17	EW HOYEAU FREDERIC	FRANKRIJK	VENTUS 2A	7899
18	KV OYE STIG	DENEMARKEN	VENTUS 2C	7692
19	SV SABECKIS VYTAUTAS	LITOUWEN	LAK 17A	7676
20	AZ NETUSILOVA ALENA	TSJECHIË	VENTUS 2A	7669
21	Y GALETTO GIORGIO	ITALIË	VENTUS 2A	7654
22	L6 ROMEIJN HENRY	NEDERLAND	LS 6C	7582
23	LF KREJCIRIK PETR	TSJECHIË	VENTUS C	7399
24	H1 HARTL WOLFGANG	OOSTENRIJK	ASW 27	7343
25	SM KNUD MOLLER	DENEMARKEN	VENTUS C	7302
26	LE LEMBLE KLAUS	ZWITSERLAND	DG 800S	6964
27	WS SUCKSDORFF MARTTI	FINLAND	LS 6	6910
28	LS STARKL LUDWIK	OOSTENRIJK	ASW 27	6754

29	55	KRISTIAN HANSEN	DENEMARKEN	VENTUS C	6722	09	Zweden	7387
30	KK	KOIVULA MARTTI	FINLAND	LS 6	6630	10	Tsjechië	7289
31	ZV	TOMANA JAROSLAV	TSJECHIË	VENTUS B	6616	11	Hongarije	7155
32	BE	ERIKSSON BORJE	ZWEDEN	LS 6	6493	12	Italië	7118
33	WT	THEISINGER GEORG	DUITSLAND	ASW 27	6448	13	Zwitserland	7100
34	8	CORNEILLIE OLIVIER	BELGIË	LS 6	6286	14	Finland	6798
35	AL	LEHTO ANTTI	FINLAND	LS 6B	6195	15	Slowakije	6298
36	LI	KOZAR JOZEF	SLOWAKIJE	VENTUS C	6083	16	Litouwen	6193
37	BP	KOFLER CHRISTIAN	ZWITSERLAND	DG 800S	5907	17	België (!)	5875
38	7F	FOLTIN VLADMIR	SLOWAKIJE	VENTUS B	5519			
39	Y41	STANAITS JURGIS	LITOUWEN	VENTUS	4759			

### Open klasse

01	KS	SCHWENK ULI	DUITSLAND	ASW 22BL	9240
02	X	BACK JOCHEN	DUITSLAND	NIMBUS 4M	8811
03	A	CENTKA JANUSZ	POLEN	ASW 22BL	8799
04	7	TRIEBEL CLAUS	DUITSLAND	NIMBUS 3	8519
05	AA	KUNTZ REGIS	FRANKRIJK	ASW 22B	8516
06	VW	KURSTJENS GERRIT	NEDERLAND	NIMBUS	8309
07	AD	HENRY JULIEN	FRANKRIJK	NIMBUS 4M	8155
08	LOT	RUBAJ TOMASZ	POLEN	ASH 25	8061
09	Y1	STEPANEK JIRI	TSJECHIË	NIMBUS 3D	7370
10	77	HALASZ LASZLO	HONGARIJE	NIMBUS 3	7335
11	XX	KUBITSCH GYORGY	HONGARIJE	NIMBUS 4	6668
12	176	INNES DAVID	ENGELAND	NIMBUS 4T	6080
13	V1	SHEARD PETER	ENGELAND	NIMBUS 4T	5960
14	VV1	URBANI LUCA	ITALIË	NIMBUS 4D	5914
15	X3	MONTI ROBERTO	ITALIË	NIMBUS	5735

### Europese Zweefvliegbeker

01	Duitsland	8420
02	Frankrijk	8160
03	Polen	8154
04	Engeland	7692
05	Nederland	7589
06	Ierland	7586
07	Oostenrijk	7489
08	Denemarken	7460

### 10DE INTERNATIONALE EUROPESE CLUBKLASSE ZWEEFVLIEGKAMPIOENSCHAPPEN

De Europese Clubklassekampioenschappen werden dit jaar ingericht te Jihlava, Tsjechische Republiek, van 27 juni t/m 11 juli. Het weer speelde niet echt mee, en op deze twee weken waren er slechts 5 geldige wedstrijddagen. Enkele statistieken: door 53 deelnemers werden er slechts 258 starts gemaakt, met 125 buitenlandelingen als gevolg!

Op 27 juni werd een 204 km driehoek uitgeschreven, ondanks onweersdreigingen. Toen de laatste deelnemer startte, kwamen reeds de eerste buitenlandingsmeldingen binnen! Slechts tien zwevers slaagden er in de proef te ronden. Snelste was Frank Hahn met 55,14 km/h. Jesper Engstrom moest ten gevolge van schade bij de buitenlanding opgeven. Ook de LS 1 van Pavel Louzecky was gehavend, maar werd nog dezelfde avond hersteld.

Op 29 juni moesten de vliegers een 317 km veelhoek omronden. Het weer zag er beter uit dan het eigenlijk was, en 17 toestellen gingen tegen de vlakke. Toch haalde dagwinnaar Michael Seischab een gemiddelde van 76,25 km/h, duidelijk beter dan twee dagen voordien.

Ook de volgende dag werd er gevlogen, tussen twee buienlijnen door. Proef: veelhoek 247 km.

Weer kwamen er slechts 10 piloten rond, waarbij dagwinnaar Axel Reich 77,19 km/h haalde. Een groep zwevers kwam op een tussenbeen over Jihlava in thermieknoed: allen moesten de strijd staken en "buitenlanden" op het startvliegveld.

1 juli, derde vliegdag op rij: er wordt een 200 km veelhoek voorzien. De snuffelaar meldt 3 m/s en weldra is de ganse groep in de lucht. Tijdens de proef begint het te Jihlava te regenen. Geen enkele vlieger haalt het doel, op het vliegveld lijkt er wel een show voor zweefvlieg-aanhangwagens aan de gang. Milos Dedera raakt het verst: 141,9 km.

En dan de laatste wedstrijddag: 3 juli. Weer een veelhoek, ditmaal 219 km. Met 1 500 m wolkenbasis en 2 m/s slagen op één na alle vliegers er in de proef te ronden, ongetwijfeld tot grote opluchting van de ophalers. De pechvogel is Paul Fritche op LS4. Dagwinnaar Tomas Suchanek op Standaard Cirrus haalt het beste gemiddelde van de ganse competitie: 96,33 km/h.

Dan volgde een ganse week bar slecht weer, waarbij nog een paar keer vruchteloos opgebouwd werd. Het mocht niet baten, en op 11 juli werden de winnaars geëerd: De Duitser Frank Hahn (ASW 15 A) haalde het op de Tsjech Tomas Suchanek (Standaard Cirrus) en op de Duitser Axel Reich (Libelle). Hieronder de volledige wedstrijduitslag.

	Naam	Land	Toestel	Punten
01	HAHN Frank	Duitsland	ASW 15A	3187
02	SUCHANEK Tomas	Tsjechië	St. Cirrus	3180
03	REICH Axel	Duitsland	Libelle	3042
04	WARTHA Thomas	Duitsland	LS 1f	3041
05	CUMING Mike	Engeland	St. Libelle	3031
06	FOLTIN Vladimir	Slowakije	Cirrus 75	3014
07	DEDERA Milos	Tsjechië	ASW 15B	2980
08	LUYAT Claire	Frankrijk	Pégase	2954

9	KREJCIRIK Petr	Tsjechië	ASW 15B	2947
10	JORDY Mike	Engeland	Pégase 101	2923
11	WEITZEL Holger	Duitsland	LS 4	2918
12	VEPREKOVA Jana	Tsjechië	ASW 19B	2862
13	HUISKES Harry	Nederland	ASW 19B	2831
14	HOELGAARD Mogens	Denemarken	St. Libelle	2827
15	LOUZECKY Pavel	Tsjechië	LS 1f	2825
16	TRNKA Jiri	Tsjechië	ASW 15B	2815
17	MONTIGNY Richard	Frankrijk	C 101	2805
18	JANCIK Dominik	Slowakije	ASW 19B	2714
19	SVIRIDOVA Tamara	Rusland	Jantar st. 3	2637
20	GUSTAVSSON Borje	Zweden	Jantar st.	2618
21	GENDRON Yannick	Frankrijk	C 101	2598
22	CESNEK Jan	Slowakije	VSO - 10	2593
23	GEIGER Tobias	Duitsland	LS 1c	2591
24	STEPANEK Jiri	Tsjechië	ASW 19B	2542
25	SEISCHAB Michael	Duitsland	ASW 19	2538
26	ORRATER Benny	Zweden	Hornet	2516
27	KUZNETSOV Yuri	Rusland	Jantar st. 3	2501
28	BIELAWIEC Slawomir	Polen	Jantar st. 3	2416
29	NOLZ Herbert	Oostenrijk	LS 1a	2337
30	LARSSON Hans	Zweden	St. Cirrus	2257
31	ZIEGERHOFER Herbert	Oostenrijk	ASW 19B	2240
32	MULLER David	Nederland	St. Cirrus	2196
33	BOYE-MOLLER Arne J.	Denemarken	St. Cirrus	2185
34	MOTUZA Vldas	Litouwen	Jantar st. 2	2127
35	ZALUKAS Mindaugas	Litouwen	Jantar st. 2	2108
36	KIRCHBERGER Florian	Duitsland	St. Libelle	2061
37	KOOL Remco	Nederland	Cirrus 75	2055
38	DIVOK Maros	Slowakije	VSO - 10	2044
39	EIBEL Heinz	Oostenrijk	ASW 19	2042
40	WEINGANT Dietmar	Oostenrijk	ASW 15B	1996
41	KUPEC Jiri	Tsjechië	ASW 15B	1975
42	NUBLING Bernd	Duitsland	ASW 19B	1966
43	GILBERT Thomas	Australië	VSO - 10	1832
44	SHAND Jonathan	Australië	VSO - 10	1810
45	VARGA Tibor	Hongarije	Jantar st. 2	1764
46	FRITCHE Paul	Engeland	LS 4	1725
47	GALVELYTE Jurgita	Litouwen	Jantar st. 2	1717

48	HUBER Rudolf	Oostenrijk	St. Cirrus	1712
49	KOTVAS Ivan	Slowakije	VSO - 10	1639
50	CAMPBELL Bruce	Australië	VSO - 10	1578
51	KROMKA Jan	Slowakije	VSO - 10	1530
52	DOWNAR Arkadiusz	Polen	Jantar st. 3	1410
53	ENGSTROM Jesper	Zweden	LS 1f	0064

## BAVARIAGLIDE 1998

Op zaterdag 22 augustus werd de laatste testwedstrijd voor de WK '99 afsloten: de Bavariaglide 1998 ging met negen wedstrijddagen op 14 mogelijke succesrijk ten einde. 120 vliegers uit 23 landen waren erbij, en behalve Afrika was elk werelddeel vertegenwoordigd. 107 zweefvliegtuigen kwamen aan de start.

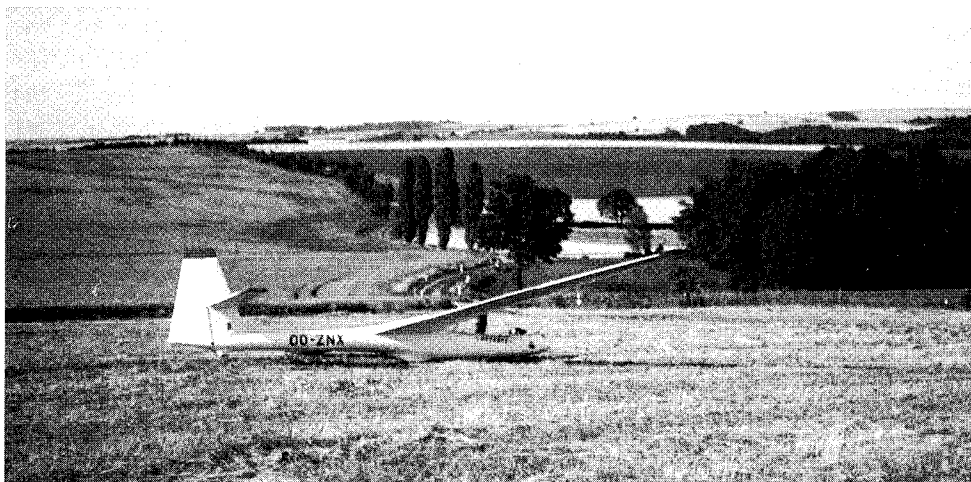
Het gebeuren in de standaardklasse herinnert aan de pas afgesloten EK: ook hier waren er twee gebroeders die de concurrentie het hoofd boden. In Leszno waren het twee Ieren, nu twee Zwitsers: slechts twee punten scheidden Daniel en Thomas Frey, eerste en tweede, kort gevolgd door de Amerikaan John Byrd. Deze was er op de laatste wedstrijddag in geslaagd

de bronzen medaille te veroveren, door in helingstijgwind over het Fichtelgebirge te vliegen en als een der weinigen het doel te bereiken.

In de Open Klasse stonden drie Duitsers op het podium, met aan de top de kampioen van Duitsland Holger Karow, later in de wedstrijd afgelost op hetzelfde toestel door Robert Schröder en Michael Sommer. Meer dan 500 punten scheiden deze ploeg van Europees kampioen Uli Schwenk, die op de tweede plaats belandde. Derde was Natalie Lübben, die met twee dagoverwinningen de mannen wist af te schudden.

De lauweren gingen in de Renklasse naar een piloot die zonder teamvliegen zeer regelmatige en voortreffelijke resultaten wist te oogsten: Milos Dedera uit Tsjechië. Hij eindigde met 400 punten voorsprong, hoewel hij een proef moest vliegen met defecte snelheidsmeter en vluchtcomputer. Tweede was de Australiër Brad Edwards, Wereldkampioen 1991, voor de Brit Alister Kay.

De repetitie voor de WK is dus geslaagd. Wedstrijddirecteur Peter Ryder en Sportleider



Avondstemming: buitenlanding van de KFC-Puchacz nabij Dresden (foto Stéphane Vander Veken).

Walter Eisele vormen duidelijk een voortreffelijk organisatie-team, en zij werden op de prijsuitreiking uitbundig gefeliciteerd. Voor de leden van de lokale club, LSV Bayreuth, betekende de Bavariaglide drie weken hard werk, voorbereidingen niet meegerekend. Natuurlijk waren er ook enkele haperingen, maar die zullen na analyse wellicht weggewerkt worden, opdat de WK '99 een onverdeeld succes mogen zijn.

Hieronder volgen de resultaten van Bavariaglide 1998

### Standaardklasse

1	6995	FREY DANIEL	LS 8	Zwitserland
2	6993	FREY THOMAS	LS 8	Zwitserland
3	6979	BYRD JOHN	DISCUS BT	Vereinigde Staten
4	6948	LAUER GERD PETER	LS 8	Duitsland
5	6846	GOEOK BENG T	LS 8	Zweden
6	6820	OTTOSSON CURT-OLL	LS 8	Zweden
7	6790	ICHIKAWA MAKOTO	LS 8	Japan
8	6745	WEISS HERBERT	LS 8	Duitsland
9	6729	BUCHTHAL MICHAEL	DISCUS B	Duitsland
10	6648	SEYFFERT D.B.	ASW 24	Nederland
11	6621	TERNHOLT NIELS	LS 8	Denemarken
12	6582	AVANZINI LUCIANO	LS 8	Italië
13	6560	ENGSTROEM JESPER	LS 8	Zweden
14	6510	WELLS MARTYN	LS 8	Engeland
15	6477	DAVIS ANDREW	DISCUS 2	Engeland
16	6464	COUTTS JOHN	LS 8	Nieuw-Zeeland
17	6453	SMIT MARTIN	LS 8	Nederland
18	6438	HARRISON GRAE	LS 8	Nieuw-Zeeland
19	6383	KIESSLING MARIO	DISCUS 2	Duitsland
20	6377	KRAIS JOACHIM	DISCUS BT	Duitsland
21	6366	SAUTTER KURT	DISCUS BT	Duitsland
22	6272	LEUCHOVIVUS AGNE	LS 8	Zweden
23	6262	BRIGLIADORI RICCA	DISCUS 2	Italië
24	6252	DIVOK MAROS	DISCUS B	Slowakije
25	5925	HACKETT NICHOLAS	LS 8	Engeland

26	5924	RAUDSANDMOEN GEIR	LS 8	Noorwegen
27	5882	SCHRAMME/ZIEG R./	DISCUS 2	Duitsland
28	5643	MARUJAMA TAKESHI	LS 8	Japan
29	5302	GOEKE GUNDULA	LS 8	Duitsland
30	5291	HAUSS DIDIER	DISCUS 2	Frankrijk
31	5268	<b>DE WACHTER EMIEL</b>	<b>LS 8</b>	<b>België</b>
32	5093	SKEDELJ JANI	DISCUS B	Slovenië
33	5068	HOLLESTELLE ED	SZD 55	Canada
34	4913	NADLER DAVE	LS 4	Vereinigde Staten
35	4770	CAILLARD JEAN MAR	DISCUS 2	Frankrijk
36	4638	SELEN BAER	LS 8	Nederland
37	4585	CREGO EDUARDO	ASW 24	Argentinië
38	4466	KUNATH/MILKO A./T	LS 8	Brazilië
39	4325	LINDENBERG KAI	SZD 55	Duitsland
40	4000	ENDRERUD JAN OLAV	DISCUS B	Noorwegen
41	3365	SVIRIDOVA TAMARA	JANTAR 3	Rusland
42	2996	KUZNETSOV JUR I	JANTAR 3	Rusland
43	2990	SCHISCHLAKOWA VER	DISCUS B	Rusland

### Renklasse

1	6993	DEDERA MILOS	VENTUS 2	Tsjechië
2	6596	EDWARDS BRAD	ASW 27	Australië
3	6456	KAY ALISTER	VENTUS 2	Engeland
4	6398	THEISINGER MARTIN	ASW 27	Duitsland
5	6373	MEUSER WERNER	VENTUS 2	Duitsland
6	6216	KREJCIRIK/LOU P./	VENTUS 1	Tsjechië
7	6118	TACKE THORSTEN	VENTUS 2	Duitsland
8	6086	WILLS JUSTIN	LS 6/W15	Engeland
9	6024	TERMAAT RONALD	DG 800S	Nederland
10	5998	SCHMID BERND	VENTUS 2	Duitsland
11	5931	HAUSER FRIDOLIN	VENTUS 2	Zwitserland
12	5865	GOSTNER THOMAS	VENTUS 2	Italië
13	5857	TAYLOR BRUCE	ASW 27	Australië
14	5849	TROTTER PETER	LS 6/W15	Australië
15	5843	GHIORZO STEPHANO	VENTUS 2	Italië
16	5829	NAPOLEON ERIC	VENTUS 2	Frankrijk
17	5758	TRUNK HERMANN	VENTUS 1	Zwitserland
18	5718	MEMMERT DIETHER	VENTUS 1	Duitsland

19	5626	PETTERSSON AKE	LS 6/W15	Zweden	15	5974	MAY ROBIN	ASH 25	Engeland
20	5481	AX GOERAN	ASW 27	Zweden	16	5968	GRUND/BACK M./H.	ASH 25	Duitsland
21	5464	LEMBLE KLAUS	DG 800S	Zwitserland	17	5886	KREMER EDGAR	ASW 22BL	Duitsland
22	5303	BAUMANN ANDREAS	LS 6A	Zwitserland	18	5810	RABEDER/KRO. K./J	ASH 25	Oostenrijk
23	5295	BODE TASSILO	ASW 27	Duitsland	19	5805	THUT DANIEL	ASH 25	Zwitserland
24	5286	ARONSSON BENGT	LS 6B	Zweden	20	5390	KOCEVAR UROS	NIMBUS 3/25.5	Slovenië
25	5244	MARUI MITSURU	VENTUS 2	Japan	21	5250	BRASHER GARY	NIMBUS 3/25.5	Australië
26	5159	HANSEN KRISTIAN	VENTUS 1	Denemarken	22	5029	REHN EGON OTTO	ASH 25	Brazilië
27	5152	BREITENFELDER JUE	LS 6C/15	Duitsland	23	3908	REBENSTOCK/BE K./	ASH 25	Duitsland
28	5121	RASMUSSEN ARNE	LS 6A	Noorwegen	24	3373	RAKITSKI DMITRI	JANTAR 2B	Rusland
29	4968	BRECKEL/BARTH F./	ASW 27	Duitsland	25	2506	JANSEN/AYGAT D./J	ASH 25	Australië
30	4856	VAN BREEMEN MARC	VENTUS 2	Nederland					
31	4642	TABART TRACEY	VENTUS 1	Australië					
32	4590	KUIJPERS FERDI	ASW 20C	Nederland					
33	4076	LANGELUEDDEKE KLA	ASW 24	Duitsland					
34	4066	RENDLA TOMAS	ASW 20C	Tsjechië					
35	3943	KOSAR JOZEF	VENTUS 1	Slowakije					
36	3941	GALETTIO GIORGIO	VENTUS 2	Italië					
37	3791	THALER MIHAEL	DG 600	Slovenië					
38	3239	ZIMMERM./LAUE P./	LS 8	Duitsland					
39	2968	WEINREICH GISELA	LS 6/W15	Duitsland					
40	1854	BARROIS JEAN-DENIS	SZD 56	Frankrijk					

## Open klasse

1	7610	SCHROEDER/KAR R./	NIMBUS 4	Duitsland
2	7091	SCHWENK ULI	ASW 22BL	Duitsland
3	7029	LUEBBEN NATALIE	ASW 22BLE	Duitsland
4	7013	CENTKA JANUSZ	ASW 22B	Polen
5	6911	KURSTJENS GERRIT	NIMBUS 4	Nederland
6	6832	BUCHANNAN E. JOHN	NIMBUS 3/25.5	Australië
7	6785	BAUMG./GANT. S./B	NIMBUS 4T	Duitsland
8	6581	WUJCAK/FRACKO ST.	ASH 25	Polen
9	6549	SOERBYE ERLEND	NIMBUS 4DM	Noorwegen
10	6477	KOPSIEKER CARSTEN	NIMBUS 3D	Duitsland
11	6459	LHERM/PARIS G./D.	ASH 25	Frankrijk
12	6395	SCHILD RUEDI	NIMBUS 3/25.5	Zwitserland
13	6383	HERZOG/RAST K./J.	ASH 25	Zwitserland
14	6186	LODES HARTMUT	ASW 22BL	Duitsland

## ENKELE BELGISCHE RESULTATEN IN BUITENLANDSE WEDSTRIJDEN

### Issoudun

De Belgen waren traditiegetrouw goed vertegenwoordigd op de internationale kampioenschappen van Issoudun. En zij behaalden dan ook de zege zowel in de Standaardklasse met Vico Verstreken op LS 8a (VV) als in de Renklasse met Paul Janssens op LS 6a (PJ). In de Open Klasse, die tegelijkertijd fungeerde als Frans Kampioenschap Open Klasse, werd de Duitser Knauss winnaar op ASW 22BLE (NX), voor de Fransman Vincent-Genod op Ventus 2c 18 m (!) die zo de titel van Franse Open-klassekampioen behaalde.

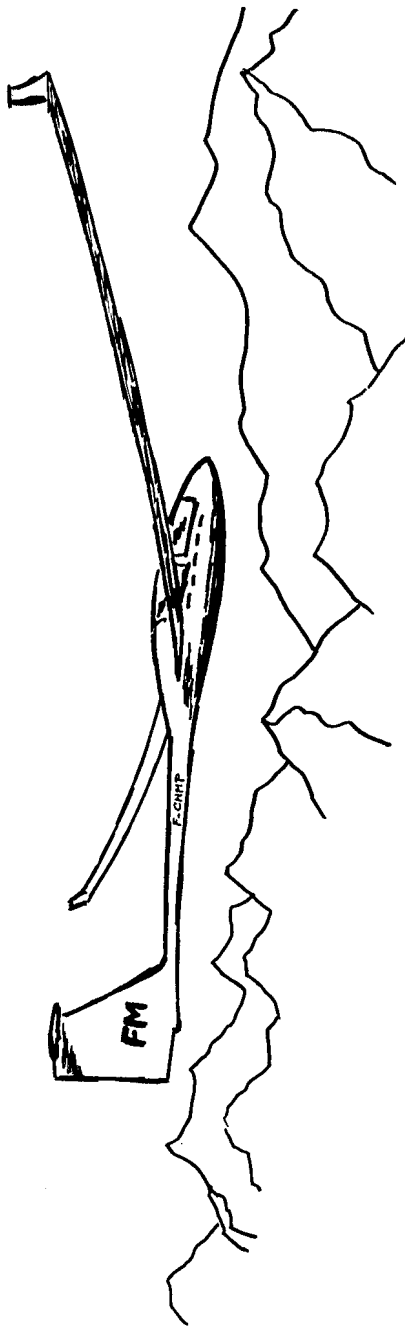
### Vinon

De jaarlijkse bergvliegwedstrijd "Coupe du Verdon" ging dit jaar gepaard met de regionale zweefvliegkampioenschappen voor Provence-Alpen-Azurenkust. De enige Belgische deelnemer, Luc De Mey, wist de eerste plaats te behalen op ASH 25L (YK), voor de Zwitser Dieter Muehlethaler op ASH 25 (XL) en de Fransman Nicolas Veron, die Regionaal Kampioen werd, op LS 8 (ER).

---

# **JAARLIJKSE FOTOWEDSTRIJD VAN DE LIGA**

**Deelnemende foto's in te zenden vóór 1 november 1998 :**  
**Ligasecretariaat, Termikkelaan 9, 2530 Boechemout**  
(ofwel de ligaverantwoordelijke van je club)



Alle inlichtingen : Ivo Lens  
Bondgenotenlaan 151 bus 5  
3000 Leuven  
016/20.14.22

---

# SPORTCOMMISSIE

---

25 maart 1998

## 1. GOEDKEURING VERSLAG OVER DE VERGADERING VAN 25.03.1997

Dit verslag wordt zonder opmerkingen goedgekeurd.

## 2. HOMOLOGATIE VAN PRESTATIES

Zie verder.

De Voorzitter stelt voor een vervaldatum te bepalen voor de homologatie van de prestaties. De Commissie gaat hiermee akkoord en bepaalt dit termijn op 12 maanden na de realisatiedatum van de prestatie.

P. Stouffs vraagt of een Belgische piloot, die zijn bevoegdverklaring instructeur behaalde te Saint-Auban, in België kan officiëren. Alvorens een beslissing te nemen, wenst de Commissie het advies te bekomen van de Belgische Zweefvliegfederatie. Het gaat hier niet om enige twijfel betreffende de kwaliteit van de opleiding, maar het schijnt dat de piloot geen voorafgaandelijke toelating gevraagd heeft aan zijn club.

## 3. HOMOLOGATIE VAN RECORDS EN BESTE PRESTATIES

De recordaanvragen van dhr. Johan Luyckx werden gecontroleerd. Het betreft hier in feite "beste prestaties vanuit België" (zie verder).

Een nieuwe lijst van deze beste prestaties zal opgesteld worden op basis van de nieuwe FAI-normen en zal daarna gepubliceerd worden.

De nieuwe lijst van records wordt aanvaard en zal tevens gepubliceerd worden. Deze zal rekening houden met het afstandrecord van

G. Peeters (1 043 km).

## 4. REGLEMENTEN VAN MANIFESTATIES

De Commissie ontving volgende reglementen:

- Challenge Tournai Air Club / Concours International du Pays Blanc;
- 10de Benelux kampioenschappen Zweefvliegen;
- 14de Keiheuvel Internationale Zweefvliegwedstrijd.

## 5. RESULTATEN VAN MANIFESTATIES

De Commissie bekrachtigt de resultaten van volgende manifestaties:

- Kiewit Cup (30 & 31 mei);
- 5de Kaiser wedstrijd (16 & 17 mei);
- Internationale Zweefvliegwedstrijd (22 mei); wedstrijd geannuleerd wegens dodelijk ongeval.

## 6. NIEUWE SPORTCOMMISSARISSEN

Een examen voor Nederlandstalige kandidaten werd op 15 mei in Antwerpen georganiseerd en gecontroleerd door Jos Aerts en Patrick Pauwels. De Commissie dankt hen hiervoor. 13 kandidaten hebben het examen afgelegd en 10 zijn geslaagd. (zie verder).

## HOMOLOGATIES

### Vergunningen en bevoegdverklaringen

a. Theoretisch examen

ADRIAENSEN Geert	BLOCKX Jef
APPELTANS Danny	BOSMANS Eric
BAATEN Thomas	DANIELS Eddy

DAVIDS Birgitte	SMETS Hans	THIELEMANS Jeff	VAN GERVEN Kristof
DELAERE Tarkild	THIBAU Hugo	VANDERPUTTEN Joris	
GUILLAUME Ronny	THIBAU Jan		
HOPPENBROUWERS G.	VAN AELST Marc	c. Duur 5 uur	
HOSKENS Hans	VAN DEN BRANDE Al.	HUYBRECKX Tim	VAN DONINCK Joris
KNAEPS Philip	VAN DE POL Nadine	JACOBS Alex	VAN ERCK Thomas
LANSBERGEN Ben	VAN DOOREN Kevin	MAES Lieven	WOUTERS Bart
LEGASSE Jeroen	VAN GAEL Jürgen	VANDEWALLE Johan	
MELIS Tim	VAN UFFELEN Guido		
OP DE BEECK Jan	VERHAEGEN Yves	d. Bekomen het Zilveren Kenteken	
PEETERS Danny	WECKX Patrick	COUSSEE Chris	PALINCKX Luc
ROSEZ Jean-Marie	WILLEMS Tony	LOOS Walter	VANDERPUTTEN Joris
		MAES Lieven	VAN GERVEN Kristof

b. Vergunning zweefvlieger

BERX Simon	JACQUEMIJN Hans
BOECKX Gert	KOGLER Klaus
DE SWERT Guillaume	VANDEKERCHOVE J.
ENGELEN André	VANDENDRIESSCHE S.
HAWKINS Pamela	VANDERPUTTEN Koen
HERMANS Jean	VAN ERCK Thomas
JACOBS Alex	WAUMANS Jan

c. Bevoegdverklaring Passagier

DE MEY Yves	HAWKINS Pamela
DE WILDE Guido	TORFS Frans

e. Bevoegdverklaring Hulpinstructeur

BELLEN Pieter	VANDERPUTTEN Paul
---------------	-------------------

f. Bevoegdverklaring Instructeur

VAN ISHOVEN Philip
--------------------

## FAI-PRESTATIES

### D brevet

a. Hoogtewinst 1 000 m

COUSSEE Chris	VAN ERCK Thomas
JACOBS Alex	VAN GERVEN Kristof
KÖGLER Klaus	WAUMANS Jan
TUYAERTS Harry	WOUTERS Bart

b. Afstand 50 km

LOOS Walter	PALINCKX Luc
-------------	--------------

### E brevet

a. Hoogtewinst 3 000 m

SZEKER Jozef
--------------

b. Vrije afstand 300 km

LAUWERS Guy	MEERTS Filip
-------------	--------------

c. Bekomen het Gouden Kenteken

SZEKER Jozef
--------------

### F brevet

Doelvlucht 300 km

LAUWERS Guy	MEERTS Filip
-------------	--------------

## NIEUWE SPORTCOMMISSARISSEN

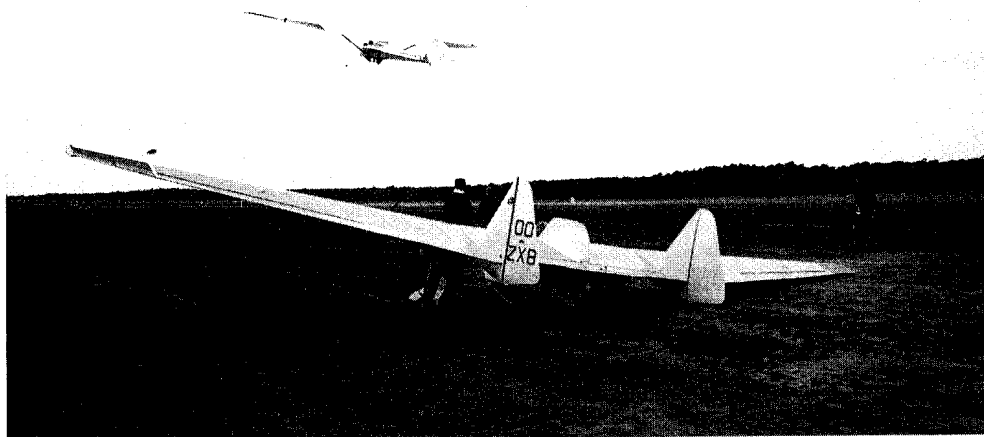
BEERSAERTS Guy	98457
DE BUSSER Hubert	98458
DE REYS Eddy	98459
DRIESEN Richard	98460
HUYGEN Baert	98461
MATHIEU Sébastien	98462
THEUNIS Patrick	98463
VAN CAELENBERG Iwein	98464
VANDEBEECK Luc	98465
VANOSMAEL Piet	98466

---

Beste prestaties vanuit België

Eenzitter motorzwever (Ventus BT 16,6 m),  
heen-en-terug afstand: EBZH - Aue Bad Hattdorf  
- EBZH , 04.06.1998: Johan LUYCKX, 693,9 km.

Eenzitter motorzwever (Ventus BT 16,6 m),  
snelheid heen-en-terug 500 km: EBZH - Aue  
Bad Hattdorf - EBZH , 04.06.1998: Johan  
LUYCKX, 72,22 km/h.



*Fauvel AV36 klaar voor de start te Woensdrecht. Aan de lier een Slingsby T21B. (foto Kris Van Dam).*

---

## MEDEDELINGEN EN SERVICE

---

**TE KOOP:** Pik 20 D. Tel. (03)383 41 20.

**TE KOOP:** (1) ASK-13; (2) gesloten gekeurde  
aanhangwagen type Langenfeld voor 15-m  
zwever. Tel. (056)42 41 73.

**TE KOOP:** Ka2B OO-ABC, open aanhangwa-  
gen met hoes, info Note H., tel. (02)270 90 84  
na 18 uur.

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

**TE KOOP:** ASH 26 E OO-LAU bj. '95, volledige  
uitrusting w.o. radio Becker, LX5000-LX20,  
Security-valscherf, éénmansmontage, Cobra-  
aanhangwagen met zonnepanelen. Motorstand  
19 uur. Prijs o.t.k. Tel. (011)54 04 66, fax  
(011)55 16 26.

**TE KOOP:** zuurstofinstallatie Eros, gekeurde  
fles, compleet. Hoogtemeter; elektrische bocht-  
aanwijzer klein model 4,5 V; grondpost Dittel  
720 kan.; kast voor grondpost met lader; auto-  
antenne + magneet. Tel. (03)321 43 11.

---