

# ligablad



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

19de jaargang - nummer 76  
oktober - november - december 1998

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

kantoor van afgifte Gent X

# ligablade

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur  
BLOSO-erkenningnummer 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 Boeuchtout  
tel.: (03) 454 33 34  
fax: (03) 454 33 88  
e-mail: lvzc@snv.be  
internet homepage: <http://www.snv.be/lvzc>

## Betalen:

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

## Redactie team:

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  
Baarle-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 76  
oktober - november - december 1998

## INHOUD

Redactioneel	2
Uitlaatklep	2
Nieuws van het secretariaat	4
Charronbeker 1998	6
Fotowedstrijd 1998	12
Sportcode update	14
Logger update	16
Samenaankoop flight recorders	17
Zweefvliegtuignieuws	18
Het hoekje van de boekenvreter	20
In memoriam Antoon en Françoise Bostyn	21
Wie ben jij, zweefvlieger?	22
Het dierenrijk	26
Veiligheid	
- Gordels kunnen levens redden	28
- Invloed van de zwaartepuntsligging	29
Wedstrijdnieuws	30
Evenementenkalender	33
Sportcommissie	34
Mededelingen en service	36

## Ran dit nummer werkten verder mee:

E. De Coninck - I. Lens - M. Louw - P. Pauwels - G. Piccart -  
D. Roggeman - A. Servranckx - T. Stockmans - H. Warie

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

Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht  
**vóór 20 februari 1999** op het redactieadres.

Foto cover: "Steep Dive", 2de prijs fotowedstrijd LVZC. Blanik L-13 OO-ZRL  
boven Kunovice, Tsjechië. Piloten P. Stinckens en B. Neyens  
(foto Albert Stinckens)

---

## REDACTIONEEL

---

Hier zijn we alweer met ons eindejaarsnummer. Traditiegetrouw bieden we u de resultaten van de Charronbeker (details over de vluchten worden naar alle clubs opgestuurd) en van de Fotowedstrijd. Viel de eerste gezien het slechte weer eerder zwakjes uit, dan kende de tweede een groot succes.

Verder zijn er onze klassieke rubrieken, en een nieuwkomertje: "Uitlaatklep". Een vleugje psychologie kan af en toe ook geen kwaad, en on-

dergetekende waagt zich in dit nummer aan een analyse van de types zweefvliegers (niet de toestellen, de mannen en vrouwen achter de stuurknuppel!). Hopelijk mag hij zich daarna nog op een vliegveld vertonen zonder kogelvrij vest...

En nu de winter goed begonnen is (waar was de zomer?): prettig winterwerk en tot volgend jaar!

Stéphane

---

## UITLAATKLEP

---

*Deze nieuwe rubriek is een voorstel van Miel Lauw, die ze dan meteen zelf inhuldigt. De bedoeling is dat LVZC-leden hier meer contro-versiële thema's zouden aankaarten. Reacties zijn gewenst en zullen gepubliceerd worden, en iedereen kan een ander thema aansnijden, op voorwaarde natuurlijk dat de teksten niet recht-uit beledigend zijn. Anonieme berichten gaan de papiermand in. Iedere schrijver blijft verantwoordelijk voor zijn productie.*

### **BONUS-MALUS**

Op het voorbije symposium van de Liga heeft een meerderheid van piloten zichzelf in de puntenberekening van de Charronbeker (waarom niet overigens "Ligabeker"?) een royale bonus toegekend voor vluchten in competitieverband. Ik was daar radicaal tegen met het argument dat het niet fair is een meerwaarde toe te kennen voor een vrijwillig gekozen prestatie.

Ik wens niet te zeuren over de manier waarop dat voorstel voorgeschoteld werd, maar het moet me van het hart dat voor velen (maar een minderheid dus) die bonus uit de blauwe hemel kwam gevallen. Die minderheid was aangewezen op spontane reacties en heeft bakzeil moeten halen. Zat de meerderheid dan juist? Ik betwijfel het. De toekomst zal het uitwijzen. En er is nog iets anders.

We leven al jaren met die akelige "-20 %" voor vluchten met start in het buitenland. Valt dat nog te pruimen? Bij vertrek in Schaffen, Balen, Zwartberg en zo, zitten we - als het een beetje meevalt - meteen boven Nederland, Duitsland en Frankrijk. Krijgen we, eens over de grens, een boete?

Waarom moeten piloten bij vertrek uit het buitenland dan gepenaliseerd worden? Wie heeft die "-20 %" ooit uitgevonden? 't Is maar een vraag, evenals de vraag waarom piloten die deelnemen aan een wedstrijd voor de

Charronbeker een smak punten meer verdienen dan ze ooit gevlogen hebben.

In nummer 58 van het Ligablad (april-mei-juni 1994) heb ik de prehistorie van de Charronbeker verteld. Mijn vraag op het einde van dat artikel blijft nog altijd een open vraag. Dit even terzijde. Als we evenwel teruggaan naar the roots, is de Charronbeker in het leven geroepen om de competitie te stimuleren tussen piloten en clubs. Een waardemeter dus voor de prestaties van piloten en clubs. Wordt een competitie dan niet vervalst als een deelnemer sowieso een bonus op zak heeft?

De Charronbeker is een faire competitie. Het lijkt me dus billijk dat om 't even welke bonus en om 't even welke malus (penalisatie) eruit

moet verdwijnen. Alleen de handicapfactor is een correct gegeven, niet om enig voordeel te geven maar om de lat gelijk te leggen.

Een atleet die in Mexico iets hoger springt dan in Kortrijk-Dutssel krijgt toch ook geen "-20 %" aan zijn broek voor zijn prestatie. En de knaap met een sprongetje in Kortrijk-Dutssel kan bezwaarlijk een bonus van wat centimeters toevoegen aan de lat. Of toch!?

Waarmee zijn we bezig?

Elke vlucht is uniek. Als we het zo kunnen houden (zonder min en zonder plus) zitten we goed en krijgen we weer een competitie op niveau.

Miel Lauw

## ***NOODVALSCHERMEN***

- *REPACK, PLOOIEN EN ONDERHOUD*
- *JAARLIJKSE INSPECTIE*
- *VERKOOP OP MAAT*

**RONNY VERVAET**

Maalstraat 16, 8560 Moorsele

Tel : 056/50 63 90 Fax : 056/ 50 43 59

Email : jera@skynet.be



Member of the Parachute Industry Association

---

# NIEUWS VANUIT HET SECRETARIAAT

---

## PR-dag

Op 18 september II., een dag met thermiek tussen de reeks van regendagen, had een "Kennismakingsdag met de zweefvliegsport" plaats. Vertegenwoordigers van Bestuur van de Luchtvaart, Regie der Luchtwegen, ATS/AIS en Meteo, Luchtmacht, verzekeraars waren aanwezig. In de voormiddag werden toelichtingen gegeven over onze sport, de vereisten, de opleiding, de organisatie van onze vereniging en de relatie naar nationale en internationale instellingen en organisaties. Na de lunch maakten de genodigden een initiatievvlucht met een Twin Astir of Janus. Deze open en constructieve dag werd afgesloten met een drink op een zonnig terras! Dank aan A.C.K. voor de ter beschikking gestelde accommodatie en materiaal.

## Technische Controle

Vanuit het trieste, natte najaar stappen we direct het winterwerkseizoen binnen. De procedure voor het aanvragen van de inspectie voor de verlenging van de luchtwaardigheid van de toestellen blijft ook dit jaar ongewijzigd. Wie hierover meer informatie wenst, kan de betreffende circulaires vinden in de "Documentatiemap Technische Controle" die in elke club aanwezig is, of kan contact opnemen met een Technische Controleur van zijn club. Uiteraard kan men bij problemen steeds terecht bij Coördinator Aloïs Van den Borne (tel. 014/65 59 37) of voor administratieve aangelegenheden op het secretariaat. Speciaal voor de privé-eigenaars doen we een oproep om de controle tijdig aan te vragen ... de Technische Controleurs willen ook graag vliegen bij de start van het nieuwe vliegseizoen!

## Nieuwe Technische Controleurs

Nadat de kandidaten geslaagd waren voor het theoretische examen op 6 december 1997 begonnen zij met hun stageperiode. Een vormingsdag op 19 september te Weelde sloot de opleidingsperiode af. Op 31 oktober II. hebben de 5 kandidaat technische controleurs met goed gevolg hun finale praktische proef afgelegd en dit in aanwezigheid van de heer Meurrens van het Bestuur van de Luchtvaart. Dank aan de K.V.D.W. zowel voor de ter beschikking gestelde accommodatie als voor de geboden hulp, zodat dit examen vlot is verlopen.

De nieuwe bevoegdverklaarden zijn:

Marcel Gerits (L.V.), Johan Kieckens (V.Z.P.), Henri Note (K.V.D.W.), Jozef Szekér (D.A.C.) en Marnix Van Yper (G.A.C.).

De bevoegdverklaring van de volgende technische controleurs werd hernieuwd tot 30-09-2001:

N. De Brie, C. Claessens, P. Wouters (A.C.B.); L. Van Baelen, F. Verstreken (A.C.K.); L. Kinet, W. Janssens (ALB.); A. Ceulemans, W. Van Looy (K.A.Z.M.); L. Beerts, G. Peeters (D.A.C.); R. Maes (G.A.C.); W. Geenen, A. Kennes, A. Van den Borne, J. Wouters (K.A.C.); U. Arteel, W. Desmet, H. Torner (K.F.C.); B. Ballet, H. Koelman (L.U.A.C.); J. Thys (L.V.); L. Uyttersprot, (V.Z.P.); Ph. Martin (Z.A.C.); M. Ruymen, E. Vandewalle, W. Vandewalle (K.V.D.W.).

## BLOSO-Toelage Sportverzekering - Goed nieuws !

Voor het werkingsjaar 1998 is er opnieuw een toelage voorzien voor de collectieve sport-

verzekering. Deze bedraagt in het totaal 351 327,- BEF. Dit bedrag zal als volgt worden uitbetaald:

368,- BEF per piloot jonger dan 65 jaar;

210,- BEF per piloot ouder dan 65 jaar.

Om het werk eenvoudig te houden zal de verrekening via de clubs lopen. Zij zullen het respectievelijke bedrag verrekenen met de individuele bijdrage voor 1999.

### Individuele bijdrage voor 1999

De Raad van Beheer verklaarde zich op 6 oktober II. akkoord met de ontwerp-begroting voor 1999 en behield de individuele bijdrage op het niveau van 1998. D.w.z. : 2 950,- voor leden jonger dan 65 jaar en 2 360,- voor leden ouder dan 65 jaar. Deze bedragen zijn als volgt samengesteld:

	Leden -65 jaar	Leden +65 jaar
Bijdrage voor de verzekering	1 370,-	780,-
Bijdrage Ligablad	80,-	80,-
Bijdrage voor de werking	1 500,-	1 500,-

### Symposium 1999

Zoals reeds werd aangekondigd, zal het symposium plaats hebben op zaterdag 30 januari 1999 in het Provinciaal Vormingscentrum te Malle. Het ondertussen standaard geworden programma omvat de jaarlijkse conferenties voor instructeurs en sportcommissarissen. Voor de sportcommissarissen wordt het een verplichte bijscholing vermits er nogmaals een aantal onderwerpen in de F.A.I.-Sportcode werden gewijzigd. Alle betrokkenen ontvangen een persoonlijke uitnodiging. Het namiddagprogramma omvat o.m. een voordracht van de Duitse zweefvlieger-fotograaf-cineast Klaus Dieter Zink. Zie ook de aankondiging verder in dit blad.

### Zweefvliegkalender 1999

Zoals de voorbije jaren liepen de bestellingen weer vlot binnen. Begin november was alles reeds uitverkocht! Aan alle kopers van harte dank voor de steun!

### Verkrijgbaar op het secretariaat:

KNVvL-publicaties:

Theorie van het zweefvliegen	725,- BEF (825,- toegezonden)
Praktijk van het zweefvliegen	780,- BEF (880,- toegezonden)
Elementaire vliegopleiding	200,- BEF (250,- toegezonden)
Voortgezette vliegopleiding	250,- BEF (350,- toegezonden)
Veilig zweefvliegen	300,- BEF (400,- toegezonden)

KBAC-Instructeursboekje  
wordt gratis ter beschikking gesteld

### Wedstrijdcommissie -

#### Stage overlandvliegen voor beginners

Tijdens de vergadering van de Raad van Beheer van oktober werd het voorstel goedgekeurd om in 1999 opnieuw een stage te organiseren, evenwel zonder leeftijdsbeperking voor de deelnemers. Een financiële ondersteuning wordt alleen voorzien voor jonge piloten (tot 25 jaar). Wie wil deelnemen stuurt of faxt een berichtje naar het secretariaat met vermelding van zijn persoonlijke gegevens, zijn vliegervaring en het mogelijk te gebruiken toesteltype. Een gedetailleerd programma zal later worden toegestuurd.

---

Individueel vliegboekje 80,- BEF  
(100,- toegezonden)

Zilveren C-sticker 30,- BEF  
( 50,- toegezonden)

tijdens dit werkingsjaar! Laat ons zo blijven verder werken!

Aan allen een fijne jaarwisseling en een vliegvleug 1999 !

Oprechte dank aan de ondernemingen die onze vereniging steunden:

**DHL/EAT, Aviabel, B.A.S., Daedalus , Omob, Sport's Sales en Bau-Verlag.**

Dank aan alle leden en in het bijzonder de clubverantwoordelijken, coördinatoren en taakverantwoordelijken voor de vlotte samenwerking

---

## CHARRONBEKER 1998

---

Graag had ik dit artikel aangevat met andere bewoordingen dan "het is weer niet zo'n fantastisch seizoen geweest", maar gezien de meedogenloze regenstromen die neerdaalden op ons kleine landje en daarbuiten is deze uitdrukking meer dan toepasselijk.

Het is dan ook niet meer dan logisch dat iedereen zijn verwachtingen heeft gesteld op het nieuwe seizoen, dat dan moet toelaten deze sombere, natte en eeuwigdurende moesson te vergeten.

Dat sommige piloten tussen al deze regendagen door nog enkele superdagen wisten uit te plukken is voor velen een raadsel. Inderdaad, zoals u in de bespreking van de statistieken, door Dirk Roggeman uitgewerkt, kan lezen, was het niet al kommer en kwel. De maand mei en het beginweekend van juni leverden enkele zweefvlieghoogdagen. Op het einde van juli was het terug bingo met 2 weekenddagen. Zo zie je maar, een zweefvlieger kent geen rust. Hij moet altijd klaar staan: bereid en voorbereid.

Dit resulteert uiteindelijk in de rangschikking die u in deze editie terugvindt.

De onderscheiden categorieën worden aangevoerd door volgende laureaten:

in de Clubklasse:  
STOCKMANS Theo van KVDW;

in de Standaardklasse:  
DE CONINCK Eddy van KAC;

in de Open-Renklasse  
JANSSENS Paul van ACK;

in de Motorklasse:  
LUYCKX Johan van Albatros;

in de Tweezitterklasse:  
PEETERS Gaston van DAC;

De Clubrangschikking wordt aangevoerd door de Diestse Aëroclub DAC.

De "BEKER VOOR DE GROOTSTE AFSTAND" werd gewonnen door PEETERS Gaston met een proef van 620 km.

De Charroncommissie houdt eraan de winnaars hartelijk te feliciteren met het behaalde resultaat.

We zijn er van overtuigd dat hun prestatie voor iedereen een stimulans is om onze Charroncompetitie elk jaar opnieuw weer boeiend en spannend te maken, vol gezonde en sportieve rivaliteit met als belangrijkste doel te-

gemoet te komen aan de enige authentieke  
drijfveer die ons steeds weer naar daarboven

doet terugkeren: het plezier van het vliegen.

Eddy

### STANDAARDKLASSE

1.	DE CONINCK EDDY	KAC	9932,2
2.	GEENEN WALTER	KAC	9234,2
3.	VAN CAMP LUC	KAC	9063,2
3.	DE WACHTER EMIEL	ACK	9063,2
5.	VAN ROOY KOEN	KAC	5068,4
6.	DEMUNTER HEDWIG	DAC	4746,7
7.	VERHEYEN DANNY	ALB	4588,0
8.	BOVIN STEFAN	LUAC	4314,8
9.	DEKONINCK JOZEF	ACK	4196,7
10.	LIEBEN KELLY	DAC	4008,5
11.	REYNDERS WIM	AZM	4005,3
12.	VANDEBEECK LUC	KVDW	3939,3
13.	VAN DEN BORNE PAUL	KAC	3856,9
14.	SNOEKX MARCEL	ALB	3793,4
15.	JANSSSENS WIL	ALB	3752,4
16.	DAMMEN STEFAAN	ACK	3655,4
17.	VAN AUTREVE FRANZ	KFC	3532,0
18.	VEKSTREKEN VICO	ACK	3481,7
19.	VAN PEE GUY	ALB	3455,7
20.	GEUENS FERDINAND	ACK	3388,5
21.	AERTS JOACHIM	DAC	3341,5
22.	BRASPENNING LOUIS	ACB	3281,4
23.	SPEETJENS JAN	ALB	3224,3
24.	DE REYS EDDY	KVDW	3218,7
25.	THEUNIS PATRICK	ACK	3193,9
26.	LENDERS DANNY	KAC	3173,8
27.	LAUWERS GUY	KAC	3167,9
28.	JANSEN HUGO	KAC	3150,0
29.	DE CALUWE E.	ACK	3128,2
30.	APPELTANS PETER	ALB	3088,2
31.	METTEN JOHAN	ALB	2862,2
32.	PICCART GUY	ALB	2571,1
33.	DEMUYNCK JEAN-PIERRE	KFC	2481,6
34.	BELLEN PIETER	DAC	2328,0
35.	DE WINTER DANNY	VZP	2226,1
36.	GEENEN TOM	KAC	2140,7
37.	DEWERCHIN EDWARD	KFC	2082,7
38.	VAN MULDER JOS	LV	1861,0
39.	BAERTS MICHEL	ALB	1797,1
40.	DESCHRYVER MARC	KAC	1420,4
41.	LOUW EMIEL	DAC	1398,5
42.	VANOSMAEL PIET	KVDW	1393,2
43.	DRIESEN RICHARD	KVDW	1329,5
44.	CLAEYS LEON	GAC	1219,0
45.	MEYERS YVO	ALB	1001,2

46.	VAN GERVEN KRISTOF	LV	1001,0
47.	DE LEGER FREDDY	ALB	0899,3
48.	JENNEN RIK	ACK	0836,9
49.	VAN BAELEN CHRIS	DAC	0630,6
50.	BREMS HERMAN	LV	0513,0

### OPEN-/RENKLASSE

1.	JANSSSENS PAUL	ACK	10007,7
2.	BLEUKENS MICHEL	ACK	9437,5
3.	PEETERS GASTON	DAC	8388,8
4.	RUYMEN MARC	KVDW	5158,1
5.	PEERAER HERMAN	KAC	4607,1
6.	BECKERS JOHAN	DAC	4592,2
7.	SZEKER JEF	DAC	4536,7
8.	SNELS ANDRE	KAC	4369,2
9.	GHEYSEN FILIP	KFC	4282,4
10.	VAN DAM KRIS	AZM	4060,9
11.	VAN ROOY JAN	KAC	3708,4
12.	VLANCKEN LUDO	DAC	3672,9
13.	ROGEMAN DIRK	KFC	3590,9
14.	PEETERS JAN	ACB	3543,2
15.	TIMMERMAN VITAL	LV	3503,7
16.	PAREDIS RENE	LV	3082,7
17.	CLAESSENS CARL	ACB	2997,0
18.	KENNES AD	KAC	2935,7
19.	TAEYMANS STAN	KAC	2903,8
20.	VAN PUTTEN FRANK	AZM	2886,3
21.	PEETERS STEVEN	DAC	2813,5
22.	DIERICKX BERT	DAC	2762,7
23.	VANGOSSUM WILLY	DAC	2349,6
24.	VANDER VEKEN STEPHANE	KFC	2343,9
25.	ABICHT PHILIPPE	ACK	2278,6
26.	VAN GAEL PETER	KAC	2223,4
27.	RUYMEN YVES	KVDW	2192,4
28.	VERSTAPPEN BERT	DAC	1835,6
29.	BREUGELMANS LIESBETH	DAC	1828,1
30.	PEETERS KOEN	DAC	1642,3
31.	VAN BAELEN LOUIS	ACK	1632,9
32.	VAN ERCK JAN BART	KAC	1541,5
33.	RUYMEN ANDRE	KVDW	1005,0
34.	WOUTERS PETER	KAC	0676,5
35.	JANSSSENS ALFONS	ACK	0668,4
36.	VAN LOON JOS	KAC	0505,0

**CLUBKLASSE**

1.	STOCKMANS THEO	KVDW	5859,8
2.	CHARLTON MALCOLM	DAC	4314,4
3.	BEYLS NICO	ZAC	4136,7
4.	LAMMERANT LUC	LUAC	4085,7
5.	KLIJNSMA DANIEL	DAC	3282,8
6.	HUYGEN BART	KVDW	3236,2
7.	TERRAS EDDY	KFC	2697,8
8.	VERBOOMEN JODY	DAC	2626,1
9.	VAN DE PUT RUDY	ACK	2601,0
10.	BAEKEN WILLY	LV	2414,3
11.	BEERSAERTS GUY	KVDW	2215,9
12.	JANSEN STIJN	ACK	1868,8
13.	VALVEKENS EDUARD	KVDW	1616,0
14.	VANDERPUTTEN JORIS	VZP	1562,7
15.	VAN GUYSE WILLY	ALB	1528,0
16.	MERTENS HUGO	ALB	1504,0
17.	VAN ERCK THOMAS	KAC	1493,1
18.	VAN DEN EYNDE TOM	ACK	1420,4
19.	PLESSERS JACKY	ALB	1381,0
20.	COOMANS RUDI	KVDW	1332,6
21.	FILLEUL NICO	ACB	1211,5
22.	LEBEAU FRANCIS	DAC	1185,7
23.	JANSSSEN DAVID	LV	1090,8
24.	VERBOOMEN GILBERT	DAC	1038,3
25.	SERMEUS KURT	DAC	1029,5
26.	MATHIEU SEBASTIEN	KVDW	0955,0
27.	THEUNISSEN RAF	LV	0922,0
28.	COLBRANT ERIC	ACK	0893,0
29.	JACQUES WILLY	LV	0882,0
30.	WAUMANS JAN	KVDW	0864,2
31.	HUYBRECKX TIM	ACK	0816,0
32.	WYAUX ANDRE	KVDW	0785,0
33.	VANDEWALLE JOHAN	KVDW	0781,0
34.	FEYAERTS PATRICK	LV	0772,0
35.	SMOLDERS WERNER	DAC	0746,0
36.	WOUTERS BART	ACK	0737,0
37.	DELEU JAN	GAC	0736,0
38.	GEUENS STIJN	ACK	0728,0
39.	VANDENDRIESSCHE STEPHAN	ACK	0714,0
40.	HAERINCK LUC	VZP	0695,0
41.	VANDEWALLE ERIC	KVDW	0685,0
42.	VANDERPUTTEN KOEN	VZP	0680,7
43.	PALINCKX LUC	ACB	0679,5
44.	VANDEKERCHOVE JOHAN	KVDW	0674,0
45.	VERMEYLEN LUC	ALB	0649,0
46.	VAN HIMBEECK CARL	VZP	0615,6
47.	DE KROCK BART	DAC	0614,7
48.	ERDREICH YVES	KFC	0610,0

49.	GILDEMYN GUY	GAC	0609,0
50.	NARINX PETER	LV	0608,8
51.	BERX TOM	DAC	0589,0
52.	VAN AALST MARC	AZM	0558,0
53.	DESPEGEL LUC	KFC	0555,0
54.	AERTS MARK	ACK	0553,0
55.	BOSMANS KOEN	DAC	0521,0
56.	BRUYNDONCKX JORG	LUAC	0515,0
57.	TORFS FRANS	KVDW	0511,0
57.	STRACKX PETER	DAC	0511,0
59.	BERX SIMON	ALB	0510,9

**TWEEZITTERKLASSE**

1.	PEETERS GASTON	DAC	6494,3
2.	GOVERS PATRICK	ACK	6264,5
3.	PEETERS STEVEN	DAC	4894,2
4.	BOYEN ETIENNE	KVDW	3231,3
5.	SZEKER JEF	DAC	2982,5
6.	VWANCKEN LUDO	DAC	2790,9
7.	JANSSSENS PAUL	ACK	2326,6
8.	VANDEWALLE ERIC	KVDW	2142,1
9.	JANSSSEN DAVID	LV	2101,3
10.	ALBERT PATRICK	LV	2003,7
11.	PICCART GUY	ALB	1865,4
12.	MARTIN PHILIPPE	ZAC	1847,5
13.	DEMUNTER HEDWIG	DAC	1825,8
14.	KINET LUC	ALB	1668,7
15.	PAREDIS RENE	LV	1395,7
16.	HUYBRECKX MARC	ACK	1278,3
17.	CLAESSENS PETER	ALB	1272,6
18.	LOOS WALTER	KAC	1258,7
19.	BEYLS NICO	ZAC	1226,7
20.	SPEETJENS JAN	ALB	1210,4
21.	SNOEKX MARCEL	ALB	1102,8
22.	APPELTANS PETER	ALB	1084,5
23.	LIEBEN KELLY	DAC	1068,0
24.	VAN HOUTTE JACKY	ALB	0999,2
25.	RUYMEN MARC	KVDW	0960,0
26.	CALLEWAERT GEERT	ALB	0915,7
27.	VAN ROOY KOEN	KAC	0645,7
28.	PEETERS KOEN	DAC	0632,8

**MOTORKLASSE**

1.	LUYCKX JOHAN	ALB	8165,0
2.	STAVAST DIRK	LV	7100,1
3.	SCHMELZER BERT	ACK	4681,4
4.	HUYBRECKX MARC	ACK	3599,1
5.	BONGAERTS E.	ACK	2892,0
6.	LENS THEO	DAC	1366,8

## CLUBBRANGSCHIKKING

	Club	Totaal	Aant. Pil.	Gemidd./Pil.
1.	DAC	89 390,0	35	2 554,0
2.	ACK	86 342,7	28	3 083,6
3.	KAC	77 075,8	22	3 503,4
4.	ALB	54 890,1	25	2 195,6
5.	KVDW	44 085,3	22	2 003,8
6.	LV	29 252,1	15	1 950,1
7.	KFC	22 176,3	9	2 464,0
8.	ACB	11 712,6	5	2 342,5
9.	AZM	11 510,5	4	2 877,6
10.	LUAC	08 915,5	3	2 971,8
11.	ZAC	07 210,9	3	2 403,6
12.	VZP	05 780,1	5	1 156,0
13.	GAC	02 564,0	3	0 854,6
14.	ZKB	00 000,0	0	0 000,0

## ANALYSE

De punten zijn geteld en wat te verwachten was, is uitgekomen: het bar slechte zweefvliegweer in 1998 heeft het aantal punten laag gehouden: men moet rekenen op een globale achteruitgang van minstens 30% t.o.v. 1997!

Enkele cijfers:

\* Totaal aantal punten: 450.905,9 (1997: 619.504,3 en 1996: 531 890,7) door 179 piloten (1997: 242 en 1996: 227), dit is een gemiddelde van 2.519 punten/piloot. Er moet dan nog rekening gehouden worden met het feit dat dit jaar de vluchten gevlogen op wedstrijden nog 30% meer punten opleverden!

\* De verdeling over de verschillende klassen was als volgt: OR-klasse 36 deelnemers (+2), S-klasse 50 deelnemers (-10), C-klasse 59 deelnemers (-42), T-klasse 28 deelnemers (-12), M-klasse 6 deelnemers (-1).

\* Een overzicht van de ingediende vluchten verdeeld over soort en vertrekplaats:

AANTAL ingediende PROEVEN met vertrek vanuit

	Binnenland		Buitenland		Totaal	
	1998	1997	1998	1997	1998	1997
AARD						
DU					140	198
HW	7	6	3	9	10	15
CC	1	2	1	2	2	4
D	1	6	2	7	3	13
GO	96	71	21	25	117	96
DRFAI	115	216	45	43	160	259
FAI+	42	55	4	8	46	63
TOTAAL	262	356	76	95	478	648

\* AANTAL ingediende KM overland:

Binnenland: 57.167,6 (1997: 86.099,6)  
 Buitenland: 22.177,0 (1997: 27.395,3)  
 Totaal: 79.343,6 (1997: 113.494,9)

\* De proeven die de meeste punten opleverden werden toch niet alle op wedstrijden gevlogen. Zoals vorig jaar werden ze op 1 uitzondering na vanuit België gestart:

*OR-klasse:* P. Janssens (ACK) op 18/5: 3656,3 punten (LS6, wedstrijd binnenland)

*S-klasse:* E. De Coninck (KAC) op 19/5: 3651,8 punten (Pégase, wedstrijd binnenland)

*C-klasse:* T. Stockmans (KVDW) op 25/7: 2504,3 punten (Pilatus B4, binnenland)

*T-klasse:* P. Govers (ACK) op 8/7: 2703,0 punten (Janus C, wedstrijd buitenland)

*M-klasse:* J. Luyckx (ALB) op 4/6: 3043,4 punten (Ventus BT, binnenland)

De grootste proeven:

*OR-klasse:* G. Peeters (DAC) op 19/8: 749,4 km (ASW17, buitenland)

*S-klasse:* E. De Coninck (KAC) op 25/7: 527,0 km (Pegase, binnenland)

*C-klasse:* T. Stockmans (KVDW) op 25/7: 408,1 km (Pilatus B4, binnenland)

*T-klasse:* P. Govers (ACK) op 8/7:  
551,0 km (Janus C, wedstrijd buitenland)  
*M-klasse:* J. Luyckx (ALB) op 4/6:  
693,9 km (Ventus BT)

De prijs voor de proef met vertrek vanuit België die de grootste afstand opleverde (rekening houdende met handicap en uitgezonderd M-klasse) gaat naar:

G. Peeters (DAC): 535,8 km (met handicap), d.i. 621,5 km zonder handicap met ASW17 op 17/5

Hij wordt gevolgd door:

E. De Coninck (KAC): 506,7 km (met hand.), d.i. 527 km zonder handicap met Pegase op 25/7

S. Taeymans (KAC): 484,0 km (met hand.), d.i. 513 km zonder handicap met PIK20D op 1/6

\* Aantal ingediende vluchten > 300 km:  
108 (1997: 182), waarvan 69 binnenland + 39 buitenland (1997: 130 + 52)

Aantal ingediende vluchten > 500 km:

20 (1997: 41), waarvan 9 binnenland + 11 buitenland (1997: 26 + 15)

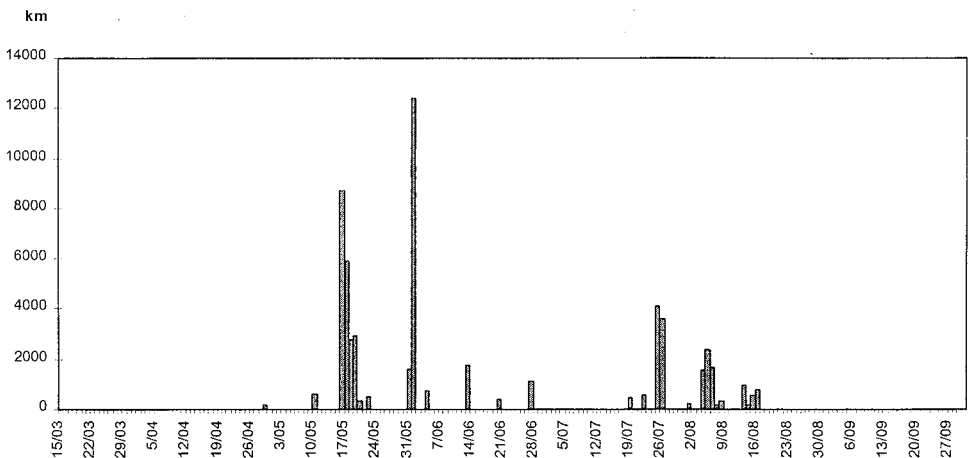
\* De dagen waarop veel afstand gevlogen werd in 1998 waren toch bijzonder weinig talrijk, en zelfs een reis naar het buitenland kon weinig goedmaken. Zie hier de dagen waarop de meeste km overland voor de Charron-beker bij elkaar werden gevlogen:

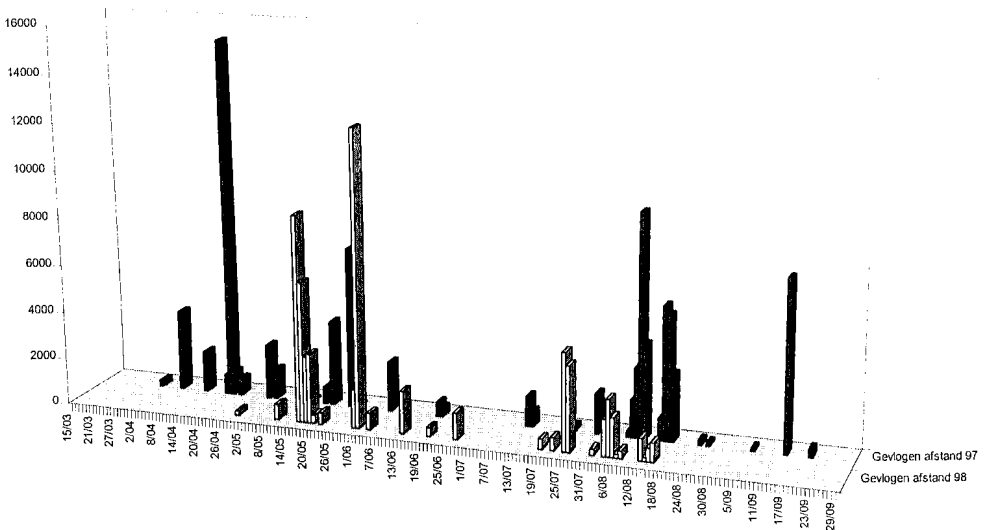
Binnenland		Buitenland	
1/6	12.417,9 km	25/7	4.009,2 km
16/5	8.695,1 km		
17/5	5.922,7 km		
25/7	4.100,6 km		
26/7	3.568,5 km		

Dit betekent dat op amper 5 verschillende dagen (allemaal weekend of gebruikelijke verlofdagen!) zowat 50% van alle ingediende kilometers werden gevlogen!

Na 16/8 werd geen enkele afstandsvlucht meer aangemeld!

### Gevlogen afstand 98





De grafieken hebben alleen betrekking op de vluchten met vertrek vanuit Benelux.

\* De dagen waarop vanuit België proeven van meer dan 500 km zijn ingediend:

Datum	Aantal
18/5*	2
16/5	2
25/7	2
4/6*	1
17/5	1
1/6	1

\* De data met een sterretje vielen buiten het weekend of gebruikelijke verlofperiode.

\* 1998 is ook het jaar dat voor de eerste maal een flinke bonus werd gegeven aan proeven gevlogen tijdens wedstrijden en maar liefst 116 van de 478 ingediende vluchten werden op wedstrijden gepresteerd.

De invoering van deze bonus werd hier en daar met gemengde gevoelens onthaald en moet op het ogenblik van het opstellen van dit verslag nog grondig geëvalueerd worden. Een simulatie van de rangschikking zonder de 30% bonuspunten bij wedstrijdvluchten leert dat er lichte verschuivingen in de uitslag zouden zijn, ook op de ereplaatsen in enkele klassen. Men moet ook vaststellen dat er inderdaad op wedstrijddagen grotere vluchten buiten de wedstrijden gevlogen zijn. Wordt ongetwijfeld vervolgd.

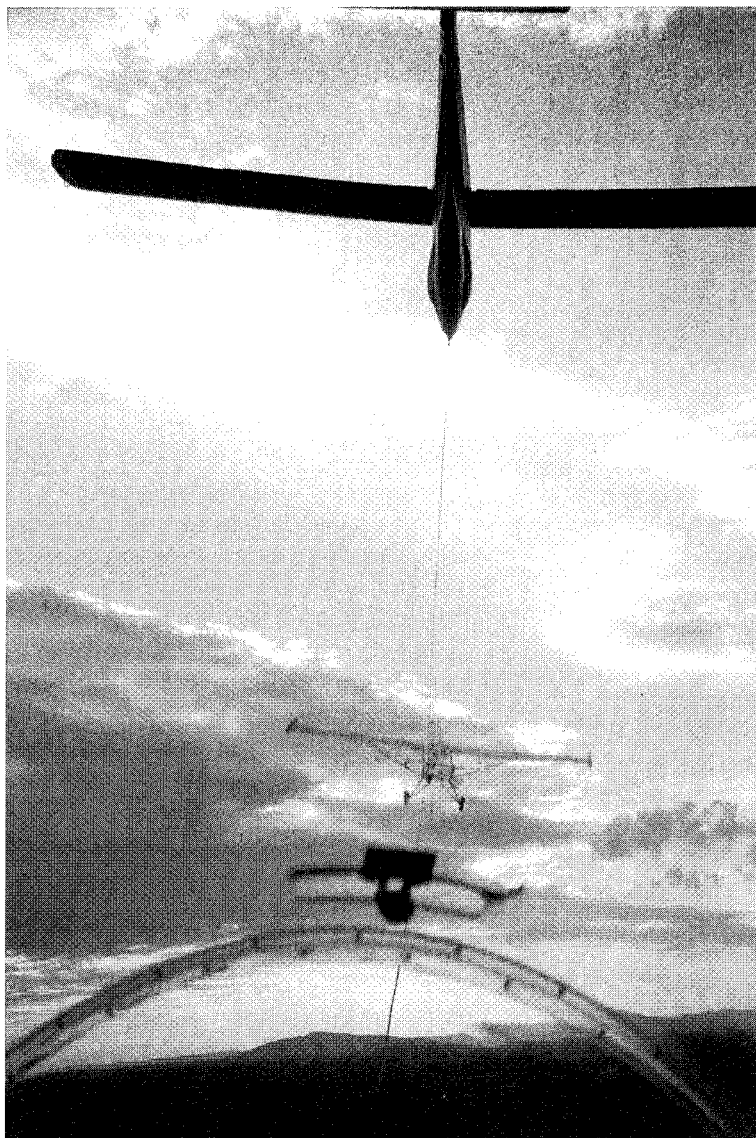
In 1998 had iedereen die slecht presteerde dus een valabel excuus: het slechte weer. En de meesten kunnen dus hopen op een beter resultaat in 1999. Nu ja, een slechter seizoen kan moeilijk.

Dirk Roggeman

---

## FOTOWEDSTRIJD ZWEEFVLIEGEN

---



*Gobé in dubbelsleep boven Hongarije, 1ste prijs fotowedstrijd LVZC (foto Stefan Bovin)*

Het is bewezen: sensibilisering helpt! De fotowedstrijd van de Liga was dit jaar een enorm succes. Maar liefst een 50-tal (ja, u leest het goed) inzendingen vonden de weg naar het Liga-secretariaat. Ook de kwaliteit van de ingezonden foto's was van een dermate hoog niveau, dat we moreel verplicht zijn om van de inzendingen verder gebruik te laten maken door de redactie van het Ligablad, maar ook door de mensen die zich bezig houden met allerlei promotiecampagnes, enz.

De jury had het dus eens te meer niet gemakkelijk om een winnaar aan te duiden. Om tot een eerlijk resultaat te komen, heb ik een nieuw beoordelingssysteem in het

leven geroepen. Verschillende specialisten mochten, onafhankelijk van mekaar, een quotering

---

geven. Daarnaast was er ook een (beperkte) lekenjury die haar zegje mocht doen. Het jongste jurylid was mijn elfjarig neefje. Ik ben te rade geweest bij jong en oud, mannelijk en vrouwelijk, emotioneel en kordaat,... enfin, een representatief deel van de zweefvliegbevolking.

Zoals reeds gezegd, het was een moeilijke keuze. Maar alle juryleden waren akkoord over het toekennen van de eerste prijs aan Stefan Bovin (LUAC). Hij maakte een foto van een Hongaarse Gobe in dubbelsleep. Het gaat hier om een zeer sterke compositie met een mooie achtergrond op de koop toe, kortom een zeer zeldzame foto. Zeg nooit meer dat de Gobe een lelijk "vliegend potlood" is! De tweede laureaat is Albert Stinckens (Limburgse Vleugels) met een Blanik in "steep dive": knap acro-nummer-

tje. Het is niet zo eenvoudig om een dergelijke opname te realiseren. De derde prijs gaat naar ons buitenbeentje. Robert Vervoort (Aéroclub Brasschaat) zond een gans stripverhaal in. Enerzijds is dat misschien niet echt wat we hadden vooropgesteld. Anderzijds was de foto met de Teddybeer enorm ludiek en origineel. Robert heeft er veel werk van gemaakt. Goed zo!

Mijn welgemeende dank gaat naar alle deelnemers. Hopelijk wordt de fotowedstrijd van volgend jaar een even groot succes. We spreken af op het jaarlijkse symposium om alle inzendingen van dichtbij te bekijken, het is zeker de moeite waard.

Ivo Lens

# 4e Nationale Zweefvliegfuif

Zaterdag 13 maart 1999

**Deuren: 22.00**



**Zaal Rumba**  
**Kiekenstraat (zijstraat oude markt)**  
**Leuven**

V.V.K.: 60,-  
Kassa: 80,-



---

## LOGGER UPDATE

---

Te laat voor de vorige editie van het Ligablad heeft de IGC de goedkeuring bekendgemaakt van nog een nieuwe logger: de LXN Colibri van LX Navigation (2 september). Op 26 oktober kwam er reeds een tweede versie van die goedkeuring, omdat het toestel ondertussen een motorgeluidssensor bezit, waardoor het nu ook voor motorzwevers in aanmerking komt. Hardware: versie 1.0 of later, firmware: versie 1.0 of later, software: versie 4.2a of later van de programma's data-lxn.exe, conv-lxn.exe en vali-lxn.exe.

Info: Erazem Polutnik, Ctomir Rojnik  
LX Navigation D.O.O.  
Tkalska 10  
3000 CELJE  
Slovenië  
Tel. + 386 63 490 46 70  
Fax + 386 63 490 46 71  
E-mail [erazem.polutnik@fs.uni-lj.si](mailto:erazem.polutnik@fs.uni-lj.si)  
of [avionic2@mail.siol.net](mailto:avionic2@mail.siol.net)  
Website :  
<http://members.xoom.com/lxnav/>

In het totaal zijn er nu dus 14 modellen (soms met variantes) van 8 verschillende constructeurs beschikbaar. Voor de sportcommissarissen begint het zo stilaan onoverzichtelijk te worden: hoewel de procedures zover mogelijk eenvormig gehouden werden, zijn er toch minstens 8 verschillende softwares nodig om de

gegevens te downloaden, soms bijkomende software om de gegevens om te zetten naar het IGC-formaat, dat dan weer moet geëvalueerd worden met nog andere software.

De evaluatiesoftware is enkel bij Filser als free-ware te bekomen. De Cambridge evaluatiesoftware van een recente generatie kan men ook downloaden, maar is slechts beperkt bruikbaar voor niet-Cambridge gelogde vluchten (tijdsbeperking t.o.v. vluchtdatum). Er is heel wat commerciële evaluatiesoftware op de markt, maar de prijzen zijn niet altijd mals, en de compatibiliteit met een bestaande computer en zijn software soms dubieus.

Dat niet alle sportcommissarissen erin slagen zelf al die software bij te houden, spreekt voor zich. En op enkele uitzonderingen na hebben ze ook geen laptop, onmisbaar nu er ook vast ingebouwde loggers zijn! Dus zijn ze voor het downloaden van de gegevens op de piloot zelf aangewezen, wat m.i. zeker geen ideale situatie is.

Een dringende taak voor de IGC lijkt dan ook het samenstellen van één softwarepakket waarmee alle goedgekeurde GNSS Flight Recorders kunnen gedownload worden en de vluchten geëvalueerd. Dat pakket zou free-ware zijn en voorzien in updatemogelijkheden voor nieuw toegelaten FR's. En als het nog even kan in een versie die compatibel is met zo veel mogelijk computers ook van oudere generaties, zodat elke club het met een goedkope tweedehandse laptop kan stellen!

---

# SAMENAANKOOP FLIGHT RECORDERS

---

Zoals gemeld in vorig Ligablad heeft een werkgroep onder leiding van Jozef Dekoninck en bestaande uit ervaren wedstrijdvliegers alsook ervaren FR-gebruikers enkele Flight Recorders geëvalueerd.

Op basis van de echte noden enerzijds, de geboden mogelijkheden en de prijs anderzijds, is de werkgroep tot de conclusie gekomen dat op dit ogenblik de VOLKSLOGGER VL 1.0 de beste prijs/kwaliteitsverhouding biedt.

Thans wordt deze FR ons aangeboden voor 31 470 BEF, inclusief voedingskabel, programma

in drie talen en de voorziene update in 1999. In functie van het aantal aangekochte toestellen kan er nog een bijkomende korting verkregen worden.

Deze aanbieding loopt tot 20 januari a.s., de levering is voorzien tegen midden februari 1999.

Wie aan deze samenaankoop wil deelnemen, stuurt onderstaande bon onmiddellijk terug naar het secretariaat. ▼

Begin februari ontvangen de inschrijvers de nodige betalingsinstructies.

## SAMENAANKOOP F.R. VOLKSLOGGER VL 1.0

Ondergetekende ..... (naam)

.....  
..... (adres)

wenst een F.R. VL 1.0 aan te kopen.

..... (handtekening)

---

# ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

---

## **Aeromot**

Deze Braziliaanse firma heeft nu een Beneluximporteur voor de Super-Ximango toermotorzwever, ex-Fournier RF-10. Het kunststof-toestel met Rotax 912 motor is thans verkrijgbaar in zuiver GVK alsook in koolstofversie. Importeur is Ximango Benelux, Werner Austermann in Weert (NL).

## **DG Flugzeugbau**

De firma heeft net haar 25-jarig bestaan gevierd. Twee nieuwe toestellen liggen op de ontwerptafel: de DG-1000, een tweezitter in dezelfde categorie als de Duo-Discus, en de DG-700, een lang verwachte opvolger voor de standaard DG-303. De eerste vlucht van de DG-1000 zou in het tweede kwartaal van 1999 moeten plaatsvinden. Voor de DG-700 is het afwachten tot het volgende millennium.

## **Edgley Sailplanes Ltd**

Na de eenzitter EA-9 Optimist, moderne versie van de ASK 18, plant Edgley de bouw van een tweezitsversie volgens dezelfde constructieprincipes: structuur in Fibrelam en doekbespanning. 250 000 GBP worden voor de ontwikkeling geïnvesteerd. Het toestel zou in het jaar 2000 beschikbaar moeten zijn.

## **Fliegergruppe Renthall**

Deze club heeft een nieuw modulair concept voor lieren ontwikkeld. Het systeem steunt op een hydraulische aandrijving. De kern is een industriële dieselmotor met rechtstreeks gekop-

pelde hydrauliekpomp. Alternatief kan men ook een benzine- of elektromotor gebruiken. De kabeltrommelmodules zijn volledig onafhankelijke eenheden met eigen reductiesysteem en hydraulische motor. Men kan dus een variabel aantal van deze modules gebruiken, waarbij enkel pneumatische en hydraulische leidingen moeten gekoppeld worden aan de kernmodule via de stuurhutmodule. Sturen gebeurt volledig hydraulisch, terwijl de aandrijfmotor met constant toerental draait.

## **Jaxida Cover**

Deze Deense firma biedt op maat gesneden hoezen voor zweefvliegtuigen aan. Ze zijn waterdicht, beschermen tegen UV-straling en condensatie. Daarenboven (dixit de firma) bevordert de speciale binnenstof het zelfpolieren van het oppervlak bij wind en aan-en-uitdoen van de hoezen. Gewicht: 7 à 12 kg naargelang het type toestel.

## **Mechta**

Het Me7 lichte zweefvliegtuig is nu in een verbeterde versie leverbaar als Me8. De cockpit werd vergroot en ergonomisch verbeterd, toegankelijkheid voor onderhoud werd eveneens verbeterd, er is een grotere bodenvrijheid, versterkte structuur, automatische roeraansluitingen, enz. Er is voortaan een versie met in trekbare thuisbrengermotor beschikbaar.

## **Nitsche Flugzeugbau**

De AVO 68 Samburo toermotorzwever is nu ook verkrijgbaar met een tweewielonderstel. De

---

benen bestaan uit een aluminiumbeugel met gunstige dempingseigenschappen. De nieuwe versie van dit toestel vloog voor het eerst eind september.

### **Noin Aéronautique**

Claude Noin heeft reeds een aantal ultralichte motorzwevers op zijn actief staan. Op 16 september vloog voor het eerst zijn nieuwe telg, de Excel. Het is een klassiek zweefvliegtuig met T-staart, volledig uit kunststof, met een vaste motor (JPX D-320 luchtgekoelde tweecylinder tweetakt 18 pk) en duwschroef achter de cockpit. De eerste proeven, met vaste schroef, gaven een startlengte van 300 m en 2 m/s stijgen. Met de vouwbare schroef die nog in ontwikkeling is, zou de glijhoek van deze éénzitter 1:30 moeten zijn, met 0,65 m/s minimum daalsnelheid. Met een leeggewicht van 165 kg en een vleugelbelasting van maximaal 25 kg/m<sup>2</sup> valt dit toestel moeiteloos binnen de nieuwe ULM-voorschriften. Voorziene prijs: minder dan 200 000 FRF inclusief BTW, met standaard instrumenten en pyrotechnische reddingsparachute.

### **Rochelt**

Günter Rochelt heeft weer een heel bijzonder zweefvliegtuig ontwikkeld: de Solair 2 is een elektromotorzwever die op zonne-energie kan starten. De zonnecellen die de vleugelbovenzijde bedekken, leveren 2,2 kW aan een 35 kg wegende accu, die dan tijdens 12 minuten 6,5 kW kan leveren, genoeg voor 1,5 à 2 m/s stijgen. Het toestel heeft een sikkelvormige vleugel en een V-staart. De twee vouwpropellers staan op de uiteinden van de staartvlakken. Dank zij de koolstofconstructie weegt het 20 meter toestel slechts 130 kg leeg (zonder

accu). Jammer genoeg is Rochelt ondertussen overleden, zodat de toekomstige ontwikkeling van dit toestel onzeker is.

### **Technische Universiteit Warschau**

De ploeg die verantwoordelijk tekende voor de ontwikkeling van de PW-5 Wereldklassezwever heeft nu een prototype klaar van een tweezitsversie. De PW-6 werd in september aan de pers voorgesteld en lijkt sterk op zijn kleine broertje. De proefvluchten zijn midden juli begonnen. Spanwijdte is 16 m, vleugeloppervlak 15,25 m<sup>2</sup>, leeggewicht 320 kg, maximum vlieggewicht 540 kg met 35,4 kg/m<sup>2</sup> vleugelbelasting. De glijhoek zou 1:34 bedragen, de minimum daalsnelheid 0,75 m/s bij 80 km/h, en de overtreksnelheid 68 km/h. Wellicht wordt het toestel geproduceerd door PZL Swidnik, die ook de PW-5 bouwt.

### **Technoflug**

De constructeur van de Piccolo heeft nu een nieuw prototype motorzwever klaar. De TFK-2 Carat is gebouwd rond een verstevigde Discusvleugel met winglets. Het is een laagdekker met vaste motor in de neus en elektrohydraulisch intrekbaar tweewielonderstel plus zwenkbaar staartwiel. Het meest opvallende is de tweebledschroef: die vouwt namelijk naar voren samen! Het vouwsysteem gebruikt gasdrukveren, en beide bladen zijn onderling gekoppeld, zodat slippen geen eenzijdige ontvouwing kan veroorzaken. Open- en dichtvouwen geschieden automatisch. De motor is een 54 pk Sauer viercilinder. Met een leeggewicht van 325 kg voelt de Carat aan als een standaardklasser met volle waterballast. Voorziene glijhoek is 1:35 bij 105 km/h, minimum daalsnelheid 0,75 m/s bij 90 km/h.

---

# HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

---

Het weer heeft ons dit jaar parten gespeeld, zodat we heel wat tijd hadden om de meteorologische theorie opnieuw door te nemen. Het boek van Tom BRADBURY, *La Météorologie du Vol à Voile*, Cépaduès éditions, Toulouse 1998 (170 x 240 mm, 254 blz. met vele kaarten en schema's en enkele z/w. foto's) kwam dan ook als geroepen. In feite gaat het hier om een vertaling en bewerking van *Meteorology and Flight, A Pilot's Guide to Weather*, verschenen in 1988. Het werd echter aangevuld door R. Vaillant en J.-P. Fièque, respectievelijk voor het emagram en de gunstige weersgesteldheden voor zweefvliegen in Frankrijk. Ook Denise Cruette, experte qua golfstijgwinden, droeg haar steentje bij.

Wie nog niet in Frankrijk vloog, vraagt zich wellicht af: "Emagram, wat is dat nu weer?" Blijkbaar zijn de weerkundigen er nog steeds niet in geslaagd tot een eenheidsvorm te komen voor het formulier waarop de toestandskromme van de atmosfeer wordt weergegeven. Bij ons spreekt men van een temp-diagram (T, log p), in Nederland van een aërologisch diagram, in Engeland van een tephigram (hoofdassen: temperatuur en entropie, loodrecht op elkaar, 45° verdraaid t.o.v. het papier), in Frankrijk van een emagram (hoofdassen: temperatuur en druk, 45° op elkaar). Al deze formulieren bieden voor de zweefvlieger dezelfde praktische mogelijkheden: grafische berekeningen voor begin thermiek, cumulusvorming, evolutie van de wolkenbasis, invloed van inversie, enz. Het gebruik van emagram en tephigram wordt hier uitvoerig uit de doeken gedaan, en is zonder moeite te extrapoleren naar onze temp-diagrammen.

Naast de klassieke hoofdstukken over algemene luchtcirculatie, hoge- en lagedrukgebieden, fronten, stabiliteit en instabiliteit, gaat Bradbury dieper dan vele andere handboeken in op de praktische kant van het herkennen en/of uitbaten van fenomenen als cumulusvorming en -organisatie, cumulonimbus, golfstijgwinden al dan niet in combinatie met cumulus, lokale winden... Een belangrijk deel van het werk is ook gewijd aan de analyse van weerkaarten, satellietfoto's en voorspellingen.

Aangezien Frankrijk voor vele Belgische zweefvliegers nog steeds het (min of meer betaalbare) zweefvliegvakantieland bij uitstek lijkt, en het Noorden sowieso door een aantal Belgische clubs druk bevlogen wordt, is het bijgevoegde hoofdstuk over gunstige weersituaties aldaar best nuttig. En een uitgebreid glosarium van weerkundige woorden maakt het lezen van dit werk voor de doorsnee zweefvlieger toegankelijker. Het boek is gemakkelijk verkrijgbaar (kredietkaart) via Airpress, Libre réponse 13362-75E, F-75533 Paris Cedex 11, Frankrijk, tel. + 33 (0)1 49 29 44 22, fax + 33 (0)1 49 29 44 23.

Een beetje lichtere lectuur kan nooit kwaad: lees dan Wally KAHN, *A Glider Pilot Bold*, Jardine Publishers, Lasham 1998 (150 x 209 mm, 176 blz., z/w. foto's). Wally begon met zweefvliegen in 1945 in Duitsland als lid van de Britse bezettingstroepen. Een van de "officieuze" instructeurs was de befaamde Pit van Husen, opvolger van Wolf Hirth als leider van de zweefvliegschool Grunau en latere drijfveer achter de Oostenrijkse centra van Aigen en Niederöblarn.

---

Met veel humor schetst hij zijn eigen vliegerloopbaan (hij was meermaals recordhouder en nam deel aan heel wat nationale en internationale kampioenschappen, en kreeg van de FAI het Tissandier diploma voor zijn inzet voor de zweefsport), maar vooral die van een aantal Britse "grote mannen" zoals Robert Kronfeld, Derek Pigott, Philip Wills, Sproule, Slingsby... Er is ook het verhaal van het zweefvliegcentrum Lasham en de 20-jarige strijd voor het behoud ervan.

Maar dit werk biedt ook een ruime verzameling van zweefvliegliederen, en zelfs een heus zweefvliegmelodrama! Voor de boekenvreter is er dan nog een vrij uitvoerige bibliografie van Britse zweefvliegboeken. Men kan het boek verkrijgen (kredietkaart) via de BGA, Kimberley House, Vaughan Way, Leicester LE1 4SE, Engeland, tel. + 44 (0)116 2531051, fax + 44 (0)116 2515939.

Vermelden we nog het verschijnen van het eerste nummer van een nieuw tijdschrift: *Motorgliding International*, gezamenlijk uitgegeven door de BGA en de SSA. Het proefnummer telt 32 blz., waarvan ongeveer de helft in kleur. De redactieploeg rond Gillian Bryce-Smith (ex-Sailplane and Gliding) telt heel wat grote namen van het zweefvliegen, zoals Tom Knauff (USA, topinstructeur en meermaals wereldrecordhouder), Tom Bradbury (UK, meteoroloog, zie hierboven), Derek Pigott (UK, topinstructeur en testvlieger), Jochen Ewald (D, luchtvaartjournalist) en vele anderen. Het eerste nummer ziet er veelbelovend uit, maar we zullen nog even wachten om een oordeel te vellen.

Verkrijgbaar via de BGA (zie hoger).

Stéphane Vander Veken

---

## IN MEMORIAM ANTOON EN FRANÇOISE

---



Ligablad 75 was reeds ter perse toen het vreselijke nieuws bekend werd: jarenlange KFC-clubsecretaris Antoon Bostyn en zijn vrouw Françoise waren tijdens hun vakantie in Zuid-Afrika dodelijk verongelukt bij een frontale botsing van hun campingcar met een vrachtwagen. De verslagenheid in de club was groot, want zonder hen konden we ons de vereniging niet meer indenken.

Antoon begon met zweefvliegen bij de ZAC in 1961, toen nog te Moorsele. In 1964 huwde hij met Françoise Van De Walle. In 1965 werd Ann geboren, en in 1970 volgde Mieke. In 1971 werd in de Kortrijk Flying Club een zweefvliegsectie opgericht, en in 1973 kwam Antoon die vervoegen.

Daar kon hij zijn werklust botvieren, want in 1978 werd hij clubsecretaris, een functie die hij tot zijn dood met hart en ziel zou blijven uitvoeren.

---

Van enkele enthousiastelingen groeide de zweefvliegafdeling in die periode tot een heuse onderneming met ca. 120 leden, twee sleep-toestellen, 8 clubtoestellen, een twintigtal privé-toestellen, 1200 m<sup>2</sup> loodsen... De administratie werd er in die jaren ook niet eenvoudiger op, maar Antoon bleef de stijgende lasten met de glimlach het hoofd bieden. Met al je problemen kon je bij hem terecht, en je werd steeds al kind aan huis ontvangen.

Hier droeg Françoise haar niet onbelangrijke steentje bij: voor haar was het moederinstinct immers niet beperkt tot haar eigen kroost: jarenlang speelde zij kotmadam voor studenten van de KULAK, en alle clubleden waren bij haar welkom. Je kreeg stevast je plaats aan tafel bijgezet als je toevallig binnenviel rond etens-tijd. En op clubfeesten was Françoise steeds druk in de weer om sfeer te scheppen. Net voor het vertrek van de noodlottige reis had ze nog de bedeling van het middageten verzorgd voor de eerste van de jaarlijkse zweefvliegstages.

Naast KFC had Antoon er sedert 1988 een tweede vereniging bij: Leiveughels v.z.w., die een deel van het K.F.C.-zweefvlieg materiaal beheert. Daar was hij voorzitter-manusje-van-alles. Hoeveel werk hij verzette, werd eigenlijk pas duidelijk toen hij verdwenen was: zijn taken werden over een tiental mensen verdeeld.

Een jaar geleden was Antoon met pensioen gegaan en hoopte een beetje meer tijd voor zichzelf te hebben. Hij droomde er reeds lang van Zuid-Afrika te bezoeken, en via Graham, een Kaapse zweefvlieger die een paar maanden bij KFC te gast was, ging die droom in augustus in vervulling. Bij de Cape Gliding Club kon hij een thermiekvlucht maken boven een besneeuwd berglandschap, een vreemde ervaring voor hem, zo vertelde hij Graham.

Antoon en Françoise hebben tijdens hun droomreis hun laatste start gemaakt. Moge het een mooie vlucht worden, en tot ziens in de eeuwige thermiekvelden.

Stéphane

---

## WIE BEN JIJ, ZWEEFVLIEGER?

---

De zweefvliegfauna is een allegaartje van individuen met zeer diverse achtergronden. Maatschappelijk milieu, opvoeding, opleiding, zouden hen moeten scheiden, maar de zweefvliegsport verenigt hen in wat men gemakshalve een club noemt. Daar moeten ze zich zo goed mogelijk integreren in het verenigingsleven. Naargelang capaciteiten en karakter zal ieder zijn plaats innemen. Er is voor elk wat wils, maar natuurlijk zijn bepaalde rollen aangenamer dan andere. En wie niet oplet, wordt snel het "lelijke eendje" van zijn club, een zeer ongemakkelijke positie.

Daarom bieden we hier een verfijnde typologie van de zweefvlieger aan, met commentaar over de compatibiliteit met het verenigingsleven. Absolute volledigheid kunnen we jammer genoeg niet garanderen, enerzijds omdat de omvang van zo'n studie de publicatie in dit tijdschrift onmogelijk zou maken, anderzijds omdat de meest extreme gevallen om redenen van zelfbehoud werden weggelaten (wij wensen niet te wedijveren met Salman Rushdie). Aangezien dames jammer genoeg slechts een minderheid van de zweefvliegers uitmaken, zullen wij systematisch het mannelijk gebruiken in

---

deze studie. Gelieve hierin geen seksistische bedoelingen te zien.

## 1. BEGINNERS

### a. De doorsnee leerling

Dit is het meest voorkomende geval in deze klasse. Hij komt regelmatig naar het vliegveld, vordert zonder noemenswaardige problemen, wordt meestal genegeerd door meer gevorderde piloten, maar integreert zich stilaan. Om deze integratie te bevorderen hebben bepaalde clubs een peterschapsysteem uitgedacht, waarbij een oude rot het groentje begeleidt en hem binnenloodst in de vrij gesloten kring van de gevestigde zweefvliegers. Voor hem is volharding onontbeerlijk.

### b. De slijmbal

Hij heeft alle zweefvliegboeken geblokt alvorens zich in te schrijven. Hij is er vast van overtuigd dat hij alles weet, ten minste qua theorie, stelt strikvragen aan de instructeur of aan andere clubleden. Indien de instructeur over een ijzersterk zenuwstelsel beschikt, zal hij er misschien in slagen al deze energie in positieve banen te leiden: de slijmbal kan een uitmuntend propagandist worden voor de zweefvliegsport, indien men er in slaagt zijn excessen te milderen. Anders zullen de overige clubleden hem wel bijbrengen dat "trop is teveel", en dat hij beter naar een andere vereniging overstapt... of naar een andere sport. N.B.: er is geen rechtstreeks verband tussen de theoretische kennis van de slijmbal en de kwaliteit van zijn vliegtuigbesturing!

### c. De kandidaat lijnpiloot, subtype 1

Hij is verliefd op alles wat vliegt, en begint met zweefvliegen omwille van zijn jeugdige leeftijd en/of beperkte financiële middelen. Hij heeft gelezen dat zweefvliegen de beste leerschool

is, en zet zich 200% in voor de club. Later wordt hij lierman, sleeppiloot, instructeur, of zelfs bestuurslid als de oude dag komt. Zo'n jonge snaak wordt door ieder clublid graag gezien, en hij integreert zich bijzonder snel. Gezien zijn laaiend enthousiasme voor alle vliegactiviteiten blijft hij meestal zijn club trouw, ook al wordt hij (zoals veel van zijn gelijken) gezagvoerder bij Sabena!

### d. De kandidaat lijnpiloot, subtype 2

Die wil lijnpiloot worden omwille van de salaris of om gemakkelijk meisjes te versieren (dit subtype is niet geschikt voor dames). Wat komt die in 's hemelsnaam verrichten in een zweefvliegclub? Wellicht heeft hij dezelfde initiële problemen als subtype 1. Maar hij wil enkel vliegen met welbepaalde instructeurs (liefst met minstens een prof-IFR motorvergunning), spreekt enkel met de beroeps piloten in de club, en wekt antipathie bij alle andere clubleden. Als hij dan eindelijk zijn motorvergunning op zak heeft, kijkt hij minachtend neer op de zweefvliegers. Zelf beroepsvlieger geworden, aarzelt hij niet om kwaad te spreken over "die klootzakken van zweevers" die hem verplichten om veiligheidshalve af en toe de ogen op te slaan van zijn geliefd instrumentenbord. Mijd hem als de pest!

### e. De eeuwige leerling

Gebrek aan talent? Of was het gewoon tegen-slag? Reeds vanaf het begin bleef hij de andere leerlingen achterna hinken. Hij slaat een weekend over, dan twee. Weldra duikt hij slechts sporadisch op, maakt een lesvlucht, verdwijnt weer enkele weken. Hij integreert zich moeilijk, want de generaties leerlingen gaan te snel voorbij. Indien hij toch de tijd gehad heeft om enkele vrienden te maken bij de mensen die samen met hem begonnen, zal hij weldra gewoon als passagier met hen meevliegen. Hij



*"En toch zal ik er in geraken", 3de prijs fotowedstrijd LVZC  
(foto Robert Vervoort)*

wordt stilaan een symbool, een graag geziene gast die ieder doet terugdenken aan de tijd toen hij zelf nog een groentje was.

## **2. SOLOVLIEGERS EN DOORSNEE ZWEEFVliegBEWIJSHOUDERS**

### **a. De intermitterende**

Hij heeft zijn doel bereikt toen hij solo mocht of zijn ZVB behaalde. Nu vliegt hij nog af en toe om zijn vergunning te behouden. Hij gaat er prat op vlieger te zijn, en maakt veel propaganda voor de sport en de club. Indien hij nu ook nog als clublid meevalt en niet aarzelt de handen uit de mouwen te steken als hij toevallig aanwezig is, gaat hij binnen de vereniging een lange en plezierige carrière tegemoet. Jammer genoeg zijn er ook sommigen die enkel toekomen als alles reeds buiten staat, er toch in slagen een toestel te bemachtigen tijdens de

beste uren van de dag, en er steevast van onder muizen voor men ook maar een vliegtuig binnenzet. De vereniging kan ze missen als kiespijn.

### **b. De stamgast**

Hij zet zich meer in voor de club dan voor het zweefvliegen zelf. Natuurlijk heeft hij zijn vergunning, misschien zelfs een FAI-prestatiebrevet, en hij vliegt regelmatig. Eerst aangekomen is hij ook de laatste om het vliegveld te verlaten. Hij is steeds bereid om zijn beurt af te staan, om te vliegen op de minst gewilde kist, om luchtdopen te geven op de ideale 500-km dag. Hij zorgt voor een leuke sfeer, vult het vluchtenblad in, beheert de grondactiviteiten indien geen instructeur aanwezig is. Hij geeft ook

spontaan uitleg aan eventuele toeschouwers, of biedt een gratis vluchtje aan de knaap die steeds maar weer achter de omheining staat te gluren naar die mooie witte zweefvliegtuigen. Zonder hem en zijn gelijken is een vereniging slechts een lege huls. Hij vertegenwoordigt de clubspirit in hoogsteigen persoon. Absoluut onmisbaar!

### **c. De duurvlieger**

Vlieguren zijn zijn enige passie. Hij stijgt op bij het eerste vleugje stijgwind, en landt slechts wanneer er echt geen nulletje meer uit te persen valt. De echte duurvlieger verlaat slechts hoogst uitzonderlijk de onmiddellijke omgeving van het vliegveld, hij vliegt van de ene servicepomp naar de andere en blijft zo hoog mogelijk om het risico niet te lopen zijn dag te verknallen door een vroegtijdige landing. Indien hij een eigen toestel bezit, bewondert men zijn

---

doorzettingsvermogen en stelt hem als voorbeeld voor de beginners die er weer eens doorgevallen zijn en klagen over de korte vluchten. Indien hij de oude clubkist gebruikt die anders toch in een hoek van de loods blijft staan, wordt hij ook nog geduld. Maar wee hem indien hij dit soort prestatie te vaak herhaalt op het toptoestel van de vereniging: men zal zijn egoïsme aan de kaak stellen en allerhande middelen aanwenden om hem voortaan dat plezier te ontzeggen.

### **d. De would-be overlandvlieger**

Aangespoord door de toogverhalen van de oude rotten brandt hij van verlangen om de lokale kegel te verlaten. Hij heeft de passende kaarten verzameld, de A.I.P. geraadpleegd, Reichmann geblokt. Hij oefent met de McCreadyring, de rekenschief of de vluchtcomputer, poogt van elke landing een perfecte doelanding te maken. Misschien heeft hij reeds een G.P.S. gekocht en oefent ermee aan de grond en in vlucht. Maar als hij aan de zenuwachtige kant is, kan hij zeer lang in dit stadium blijven steken. Hier moet de oplettende instructeur hem een duwtje geven, zodat hij eindelijk de beslissende stap waagt. Indien hij daarentegen te driest is, belandt hij waarschijnlijk in een veld nog vlakbij zijn thuishaven. Als alles goed verlopen is, zal hij vol optimisme herbeginnen tot hij die drommelse 50 km-proef afgelegd heeft.

## **3. DE OUDE ROTTEN**

### **a. De overlandvlieger**

Eens zijn D-brevet op zak heeft hij de smaak voor het overlandvliegen te pakken, lokale vluchten vindt hij eerder vervelend. Stilaan worden zijn proeven groter. In het begin ligt hij wel vaak buiten, maar met wat ervaring worden zijn ambities steeds beter aangepast aan de weersgesteldheid. Zonder veel heisa wordt hij een expert overlandvlieger. De would-be overlandvlieger komt bij hem te rade. De Charronbeker geeft

hem een maatstaf om zijn vorderingen te meten, zet hem aan om elk jaar zijn vorige score te verbeteren. Soms verwerpt hij echter de vooraf gekozen proef, hij volgt gewoon het beste weer en geniet puur vliegplezier in plaats van te knokken om kost wat kost een keerpunt te bereiken. Meestal koopt hij een eigen toestel om niet te vaak het clubmateriaal te monopoliseren.

### **b. De FAI-brevetjager**

Na het zilveren kenteken wil hij zo snel mogelijk de volgende behalen. Gezien de bescheiden weersgesteldheid hier te lande zal hij meestal verplicht zijn te reizen, zijn vakantie door te brengen in gunstiger oorden, hetzij voor de afstandproeven, hetzij voor de hoogtewinsten, of zelfs voor beide. De wet van Murphy zorgt er wel voor dat zijn verblijf aldaar samenvalt met een weersituatie die slechts zeer vaag herinnert aan wat de zweefvliegbladen aanprijzen. Volgende stap in zijn zoektocht: een beter toestel. Aangezien een standaardkist niet volstaat, wordt het dan maar een renklasser of zelfs een open klasser. Maar die zijn vrij zeldzaam in de clubs, dus zit er niets anders op dan er een te lenen, te charteren... of te kopen! Voor de 1000 km zijn zweefvliegtuistappen naar Spanje, Zuid-Afrika of Australië een must! Dit soort brevettenjacht gaat al snel een vermogen kosten. Maar men kan het ook gematigder doen, al duurt het wat langer.

### **c. De recordjager**

Dit type vertoont heel wat gelijkenissen met het vorige, maar hier volstaan brevetten niet (meer). Sneller en verder, dat is zijn lijfspreuk. Tot vorig jaar was hij daarvoor verplicht zwaar te investeren in topmateriaal en verre reizen. De nieuwe FAI-recordindeling biedt hem nieuwe mogelijkheden, dank zij de invoering van een 15m- en een Wereldklassecategorie. En sommige wereldrecords kan men voorlopig zelfs in Europa vestigen!

---

#### d. De wedstrijdvlieger

Hij wenst zich rechtstreeks met andere zweefvliegers te kunnen meten. Daarenboven is competitie een krachtig stimulans, die ieder aanzet zichzelf te overtreffen om minuten, seconden te winnen die hem scheiden van zijn tegenstander. Dat die tegenstander meestal een vriend is, doet er niet toe. De wedstrijdvlieger neemt eerst deel aan enkele kleinere competities, en vordert stilaan naar nationaal niveau. Tot zover kan clubmateriaal volstaan, zeker in clubklasse. Als zijn resultaten bevredigend

zijn, zal hij waarschijnlijk een toptoestel wensen in een FAI-klasse. Meestal betekent dit een zware eigen investering, want clubs met dergelijk materiaal zijn schaars. Doel: deelname aan de nationale kampioenschappen, dan een plaats op het podium en, wie weet, de titel? Voor wie echt goed is en volhardt, staat een plaats in de kernploeg te wachten, met een deelname aan Europese- en Wereldkampioenschappen in het vizier.

*(wordt vervolgd)*

---

## HET DIERENRIJK

---

Heeft zweefvliegen iets te maken met dieren? Ja zeker! Vele oudere zweefvliegtuigen dragen de naam van een vogel, zoals de Ka2 Rhönzwaluw (Rhönschwalbe), de Ka7 Rhönadelaar (Rhönadler), de Bergvalk (Bergfalke) en de Mus (Spatz), en wanneer twee Vlaamse ezels naar het Mekka van het zweefvliegen trekken, Frankrijk, dan geeft dat vonken.

Sedert enkele jaren trekken ze naar hetzelfde vliegplein met zakken vol verwachtingen en elke dag hetzelfde stramien: 8 uur opstaan, 9 uur monteren en wassen, de dagvluchtplanning opmaken met driehoeks- of heen-en-terugvluchten. Gezien het steeds in de tweede helft van augustus is, start de thermiek nogal laat, en omdat ze in hun overmoed te grote vluchten voorzien voor hun Musjes eindigt de dag steeds op dezelfde wijze: rond 20-21 uur telefoon in het clubhuis: "Ik lig buiten op een ander vliegplein of ergens in een veld." Ze gebruiken steeds dezelfde aanhangwagen omdat deze zich heel goed leent tot demonteren en laden van beide Musjes (om beurt!).

Gezien de transport-omvang is stoppen om iets

te eten of te drinken heel moeilijk, en wordt er in een of ander dorp waar men 's avonds pétanque speelt nog een broodje met merguezworstje en een Kronenbourgbiertje uit het flesje verschalkt.

Daar de weg door het stadscentrum in de richting van het startplein moeilijk is, nemen ze steeds de weg door de historische bovenstad. Het eerste jaar vershoten de plaatselijke inwoners zich een bult, maar nu na al die jaren zijn er zelfs al ouderen die hun zakuurwerk op 23 uur zetten als ze de aanhangwagen HOREN voorbijhobbelen over de voorhistorische kasseien.

Ja, nog een pittig detail: de vloer van de aanhangwagen bestaat uit aluminiumplaten met klinknagels vastgezet. Het is werkelijk "The Sound of Music", met schijnbaar twee stokdove ezels in het sleepvoertuig, die eens aangekomen op het vliegplein zalig moe in hun koffer duiken, hun oordopjes verwijderen en van wolkes dromen voor de "Big Perfo", en de volgende dag het ganse ritueel herhalen.

I-A, I-A, of India Alfa, India Alfa!

India Achille

---

---

# WEDSTRIJD NIEUWS

---

## 21STE INTERNATIONALE ZWEEFVLIEG- WEDSTRIJD HOCKENHEIM 1999

De Sportflieger-Club Hockenheim nodigt uit tot de 21ste uitgave van deze welbekende wedstrijd, die uitgeschreven wordt voor Club/Tweezitterklasse, Standaardklasse, Renklasse en 18m/Open klasse. De competitie loopt van 24 april t/m 2 mei 1999, met trainingsmogelijkheden van 21 t/m 23 april. Verschillende piloten per toestel zijn toegelaten. De deelnemer met de langste reisweg krijgt sowieso een beker! Er worden maximum 80 toestellen toegelaten. Contactadres: zie evenementenkalender.

## DE KIEWITCUP 1998

### Dag 1: 30/05/98

Volgens de meteo zou het een knaldag worden met 1-3/8 cu, 2-4 m/s stijgen en een plafond van 1 500-1 900 m. Dit zette de wedstrijdleiding ertoe aan het groots te zien, tenminste wat de proeven betrof. In de loop van de voormiddag bleek van de voorspelling niet veel in huis te komen en werd overgegaan op een kleinere proef. Voor de clubklasse HT 110 km, de standaardklasse HT 158 km en de renklasse GO 204 km. Ondertussen werd de hoge bewolking alsmar grijzer en de cumulusachtige wolkjes alsmar minder goed te zien. Toch werd de meute opgesleept en bleef zowaar boven!!

Zoals het op een wedstrijd betaamt, vertrok het merendeel ook bij het openen van de poort. Met z'n allen Noordwaarts. Tot in Keiheuvel ging het eigenlijk behoorlijk goed, maar vanaf daar enkel een grijs wolkendek, zonder cumulus. De dappersten (???) gingen toch door, waarvan

veel net in Weelde strandden. Kaatsheuvel, het eerste keerpunt van de renklasse, werd door niemand gehaald. Ondergetekende moest de Janus op luttele km van Weelde in een aardappelveld neerzetten, wat me de tweede plaats opleverde maar niet gehomologeerd werd omdat die dag gecanceld werd omdat niemand rond raakte (zelf nog niet 1/4 afstand aflegde).

### Dag 2: 31/05/98

De dag begon heel mooi. Meteo Brussel had zijn les geleerd en deed van de 4 m/s er 2 af! De behoorlijk harde wind deed vooral de clubklasse bedenkelijk naar boven kijken, maar achteraf bleek de proef haalbaar: van elke klasse kwamen er piloten rond. Het laatste been was voor de drie klassen het zwaarst. Tegenwind en overscherming deed in Budel de kassa rinkelen. Met z'n zevenen stonden we op dat vliegveld. Van de standaardklasse raakten Eddy De Conick, Stefan Bovin, Walter Geenen en Luc Van Camp rond. In de clubklasse kwamen Marcel Snoekx en Daniel Klijnsma zwevend thuis, en van de open- en renklasse Mark Huybreckx, Gaston Peeters en Johan Luyckx.

### Dag 3: 01/06/98

De mooiste!! Blauwe lucht, bloemkoolwolken, niet te veel wind, wat kan een zwever zich nog meer wensen? Omdat de meteostations elkaar geweldig tegenspraken en de wedstrijdleiding opteerde voor een niet te grote proef om de prijsuitreiking niet te laat uit te stellen, werd geselecteerd voor een eigenlijk te kleine proef. Dat is achteraf makkelijk zeggen natuurlijk, maar ondergetekende had zijn voorzorgen genomen door een voldoende grote ophaalploeg te versieren (Janus: zware machine!). Slechts twee piloten strandden die dag onderweg.

## BESLUIT

Een geslaagde zestiende Kiewitcup. Lang geleden dat we tijdens de cup 3 vliegbare dagen hadden. Door de Janus- en Ka7-afstandsvluchten weer enkele leerlingen laten proeven van het afstandsvliegen, wat trouwens een belangrijk deel van deze "familiale" wedstrijd is. Wat niet wil zeggen dat er geen strijd was: zie

maar eens naar het puntenverschil tussen de eerste vier piloten van elke klasse. Dat de camping niet meer achter de hangaars was, viel duidelijk ook in de smaak van de bezoekende piloten. Hopelijk iedereen dik tevreden en als het niet zo is, laat het ons weten! Tot volgend jaar.

Guy Piccart



*Duo-Discus boven Sion, Zwitserland (foto Philip Clarysse)*

## WEDSTRIJDUITSLAG

### Clubklasse

01	Snoekx	ALB	Ka 8b	1914,5
02	Klijnsma	DAC	Ka 8b	1750,2
03	Appeltans/Vanhoutte	ALB	Ka 7	1495,5
04	Baerts/Vanguyse	ALB	Ka 8b	1372,6
05	Vanguyse/Plessens	ALB	Ka 8b	0903,3
06	Delefortrie	ZAC	Ka 8b	0679,5

### Standaardklasse

01	De Coninck	KAC	Pégase	1859,4
02	Bovin	LUAC	ASW 19	1736,4
03	Geenen	KAC	LS 7	1614,4
04	Van Camp	KAC	SZD 55	1495,8
05	Callewaert/Kinet	ALB	Twin Astir	1412,6
06	Piccart/Appeltans	ALB	DG 300	1357,2
07	Janssens	ALB	Cirrus	1326,2
08	Meyers/Speetjens	ALB	LS 4	1264,2

09	Verheyen	ALB	LS 4	1216,7
10	Van Pee	ALB	DG 300	1172,9
11	Meerts	KAC	Std. Jantar	1059,1
12	Martin	ZAC	Twin Astir	1042,4
13	Lauwers	KAC	ASW 15	0966,1
14	Tournel/Mertens	ALB	Club Astir	0869,8
15	Albert	LV	ASK 21	0791,1
16	Van Putten	AZM	DG 300	0374,1

### Open- en renklasse

01	Huybreckx	ACK	Ventus CT	1909,4
02	Peeters	DAC	Janus C	1855,8
03	Luyckx	ALB	Ventus BT	1665,6
04	Vanhoutte/Piccart	ALB	Janus	1359,6
05	Bongaerts	ACK	ASH 26E	1296,4
06	Beyls	ZAC	Cirrus 18m	1050,2
07	Van Dam	AZM	DG 202/17	0911,4
08	Sas	ACK	Kestrel 19	0607,5

---

# SPORTCOMMISSIE 23/09/1998

---

## HOMOLOGATIES

### Vergunningen en bevoegdverklaringen

#### a. Theoretisch examen

ABELOOS Frederick  
CAMINADA Petrus  
FREYSEN Serge  
JANSSENS Paul  
VAN DEN EYNDE Stijn  
VERCAMMEN Jan

#### b. Zweefvliegvergunning

BAELE Marc  
BERX Tom  
BROEDERS Yvan  
DE BIE Rudy  
DIERICKX Johnny  
EYKELBERG Stephan  
GEUENS Stijn  
HOIRELBEKE Bert  
HUYBRECKX Tim  
KOREMAN Filip  
PEETERS Ignace  
SMOLDERS Werner  
STINCKENS Albert  
STRACKX Peter  
THEUNISSEN Raf  
THIBAU Jan  
VAN AELST Marc  
VANDEWALLE Johan  
WOUTERS Bart

#### c. Bevoegdverklaring met passagier

BERX Simon  
COOLS Tim  
DE BIE Rudy  
DE KROCK Bart

DE SWERT Guillaume  
GEENS Ivo  
GOOSSENS Glenn  
HELIN Francis  
HOIRELBEKE Bert  
JACOBS Mathieu  
JACQUEMIJN Hans  
NARINX Peter  
PALINCKX Luc  
SMOLDERS Werner  
THIELEMANS Jef  
TUYAERTS Harry  
VALENGE Jean  
VANDERPUTTEN Joris  
VANDERSMISSEN Fr.  
VERBOOMEN Jody  
VERMEYLEN Luc

#### d. Theoretisch examen hulpinstructeur

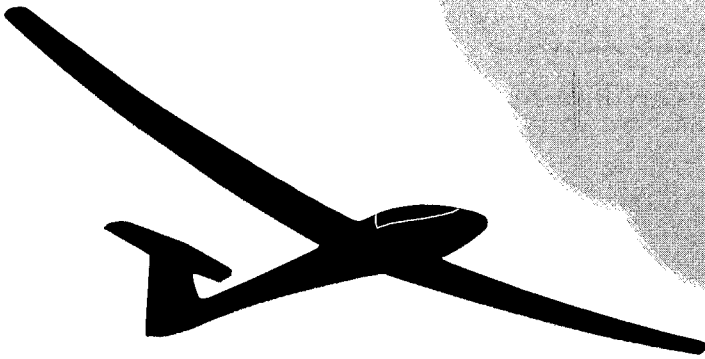
LAUWERS Guy  
PEERAER Herman

#### e. Bevoegdverklaring hulpinstructeur

GREGORIUS Julien  
NAEYAERT Diederik  
VANDEBEECK Luc  
VAN DEN PLAS Jean  
VAN PUTTEN Frank  
VEKEMANS Willy

#### f. Bevoegdverklaring instructeur

BEERSAERTS Guy  
COOMANS Rudi  
DEPRET Yves  
GIELEN Joseph  
NOTE Henri  
VANDEWALLE Walter



## **Valschermspringers, onze burenen...**

Een bondige toelichting over hun activiteiten en enkele praktische tips voor het gebruik en onderhoud van een noodvalscherms.

# **Fascinatie van het zweefvliegen**

## **Dr. Claus-Dieter Zink**

De bekende zweefvlieger en meesterfotograaf toont een selectie uit zijn mooiste op plaat gefixeerde impressies over het grandioze alpenpanorama



Hierbij aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de "Charron-wisselbekers 1998", de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.

Eveneens worden de prijzen overhandigd aan de winnaars van de fotowedstrijd 1998.



**Zaterdag 30 januari 1999 om 14.00 uur**

Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

*Alle leden zijn van harte welkom*

---

## FAI-prestaties

### D-BREVET

#### a. Hoogte winst 1000 m

AERTS Lieve  
BELIEN Luc  
BERX Simon  
BROEDERS Yvan  
CLAES Bram  
HAERINCK Luc  
VANDEKERCHOVE J.

#### b. Afstand 50 km

DENOULET Gilbert  
NARINX Peter  
VANDERSMISSEN Fr.

#### c. Duurvlucht 5 uur

BROEDERS Yvan  
DE BIE Rudy

FEYAERTS Patrick  
HAERINCK Luc  
HIJMERING Bastiaan  
THEUNISSEN Raf  
VANDEKERCHOVE J.

#### d. Bekomen het zilveren kenteken

BELIEN Luc  
DENOULET Gilbert  
NARINX Peter  
VANDERSMISSEN Fr.

### E-BREVET

#### a. Hoogte winst 3000 m

DE LEGER Frederik  
VAN BAELEN Louis

#### b. Bekomen het gouden kenteken

DE LEGER Frederik  
VAN BAELEN Louis

---

## MEDEDELINGEN EN SERVICE

---

**Te koop:** Blanik L-13, nul uur sinds fabrieksrevisie. Ook L-23, L-33. Uitzonderlijke prijs. Tel./fax (02)649 74 36.

**Te koop:** Ka 6E in zeer goede staat, basisinstrumenten + elektrische vario + Dittel 760 kan. + gesloten aanhangwagen. Tel. (016)29 01 91.

**Te koop:** ASW 15, compleet, neus- en zwaar-tepuntshaak, vliegklaar, nieuwe cockpit poly, gekeurde gesloten aanhangwagen, prijs o.t.k. Info: tel.(03)887 86 75 na 18 uur.

### Te koop:

1) Astir CS Jeans, bouwjaar 1978,  
2) Mistral-C, bouwjaar 1985,  
beide toestellen compleet geïnstrumenteerd, met gekeurde gesloten aanhangwagen, alles

breukvrij en in goede staat, prijs op aanvraag;  
3) Ka8b, bouwjaar 1967,

basisinstrumentatie en radio 720 kanalen Dittel FSG 40S, dacron bekleding, in goede staat, zonder aanhangwagen, gunstige prijs.

Geïnteresseerd? Bel Herman: (056)42 41 73.

**Te koop:** Astir CS Jeans PH-592, 590 starts, 600 uur privé gevlogen, BvL tot 2000, parachute, aanhangwagen, radio 720 kanalen Dittel, i.z.g.st. Inl. tel./fax + 31 413 25 07 83.

**Te koop:** Standaard Cirrus, bj. 1970, lak zeer goede staat, vergrote remkleppen, 2 500 uren, steeds privaat gevlogen, gesloten aanhangwagen, steeds binnen gestald. (053)70 63 19.