

ligablad

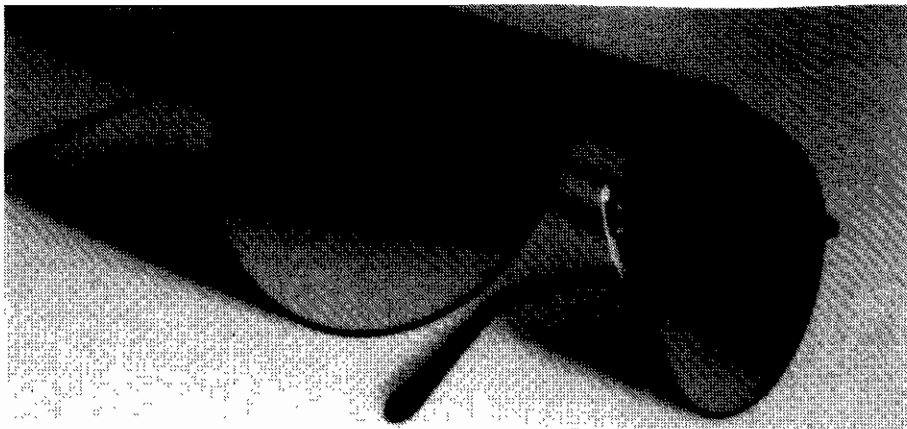


Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

9de jaargang - nummer 35
juli-augustus-september 1988

verantw. uitg. : P. Pauwels, G. Ivanowlaan 70, 2100 Deurne

kantoor van afgifte : Mortsel 1/1ste afd.



SERENGETI[®] DRIVERS.

De enige 'DRIVER'-zonnebril die automatisch overschakelt...

OPTIEK - KONTAKTLENZEN

André Maes

Bredabaan

2060 Merksem

624

Telefoon (03) 646 12 12

ligablad

Dnemaandelijks tijdschrift van de

liga van vlaamse zweefvliegclubs

vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister
van Cultuur, BLOSO-erkenningsnummer : 8.1

REDACTIE EN CORRESPONDENTIEADRES

Jan HANNES
Linkestraat 18, 3560 Beringen
tel. : (011) 43 10 87

ABONNEMENTEN :

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

ADVERTENTIE TARIEVEN :

Seintjes en koopjes vanwege de leden
worden gratis geplaatst.
Voor commerciële advertenties gelieve
contact op te nemen met het secretariaat.



SECRETARIAAT :

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

BETALINGEN :

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

P. Pauwels, secretaris
George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne

9de jaargang - nummer 35
juli-augustus-september 1988

INHOUD

- 4 Van de redactie
- 5 In memoriam Dr. J. Germis
- 6 Europese kampioenschappen '88
- 12 Nationale kampioenschappen/
4de Int. Wedstrijd A.C.K.
- 17 Victor-Boin wisselbeker
- 18 Int. motorzweefvliegwedstrijd
- 19 Handicap der Kempen
- 22 Int. Wedstrijd van Issoudun
- 25 Australië, zweefvliegparadijs
- 29 International Gliding Commission
- 32 K.B.A.C.-Sportcommissie
- 33 Hoekje van de boekenvreter

VERLEENDEN HUN MEDEWERKING

L. Braet, R. De Wolf, B. De Wijs, F. Heylen, G. Huybreckx, P. Janssens,
P. Mullaert, P. Pauwels, R. Rommens, S. Vander Veken,
A. van Heesch

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen.
Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toe-
stemming van de redactie

Teksten voor het volgende nummer
worden op de redactie verwacht
tegen 15 oktober a.s.

VAN DE REDACTIE

Vooreerst hebben wij de droeve plicht om u het overlijden te melden van Dr. Jeroom Germis. Een in memoriam is aan hem gewijd.

In het voorjaar had te Wenen het I.G.C. (voorheen CIVV) congres plaats. Een kort verslag van deze bijeenkomst vindt u in dit nummer.

Uiteraard wordt uitvoerig verslag gegeven over de Europese kampioenschappen die in Finland plaats hadden als ook over alle nationale wedstrijden.

Tijdens de nationale kampioenschappen op Keiheuvel werd in de standaardklasse Eddy Huybreckx opnieuw kampioen, gevolgd door Gert en Mark. Dus een familie-overwinning!

Ofschoon de standaardklasse vier geldige wedstrijddagen telde, waren er maar drie voor de renklasse. Met als gevolg geen geldig nationaal kampioenschap voor deze klasse. Bij de slotplechtigheid opperde M. Aerts, wedstrijdleider, enkele interessante bedenkingen. Het zou wenselijk zijn mochten deze ideeën niet alleen in eigen land maar ook in het buitenland de nodige aandacht krijgen.

Over het zweefvliegen in Australië krijgt u een boeiend relaas van Bert De Wijs.

Veel lees genot !

MEDEDELINGEN

AANVRAGEN VAN VERGUNNINGEN/BREVETTEN

Zoals reeds meegedeeld werd, zijn er nieuwe aanvraagformulieren in omloop gebracht. Gelieve vanaf heden alleen nog de *nieuwe documenten* te gebruiken.

Gelieve bij de aanvraag van een vergunning of de verlenging ervan *één pasfoto* bij te voegen. Bij nieuwe documenten horen nieuwe foto's, niet?

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT

- * Vliegboekje, 70,- F
- * Theorie van het Zweefvliegen, K.N.V.v.L.-cursusboek, 880,- F
- * Stickers :
Zilveren C : 30,- F
Ga eens zweefvliegen... : 50,- F
Zweefvliegers zijn aardige vogels : 80,- F

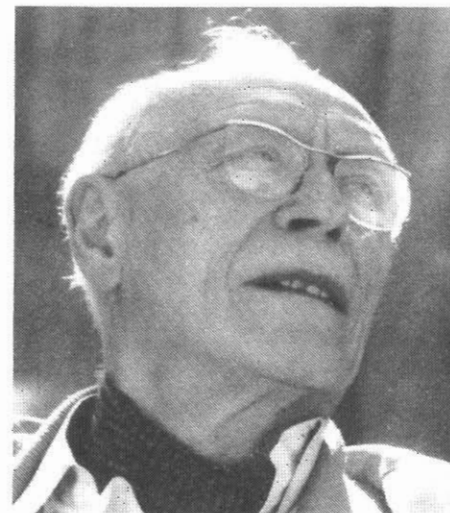
PROMOTIEMATERIAAL

GRATIS ter beschikking van de leden :

- * Folder «Zo word je zweefvlieger»
- * Sticker L.V.Z.C.

Bovendien zijn er enkele prachtige VHS video-tapes ter beschikking.

IN MEMORIAM



Dr. Jeroom GERMIS

24.01.1908 - 04.07.1988

Het bijwonen van de uitstrooiing van de as van een bekende blijft een ceremonie waarvan men dagen later steeds opnieuw het aangrijpende aanvoelt.

Nog meer dan anders wordt men geconfronteerd met de vernieling door de dood.

De tijd die Dr. Jeroom Germis als **voorzitter van de Liga** fungeerde, was relatief kort. Nochtans konden we gedurende die tijd zijn blijmoedigheid, zijn diepe eerlijkheid, zijn volle inzet ten zeerste appreciëren. Nooit ging het er om zijn persoon naar voren te dringen. Integendeel, hij gaf de jonge wolven de gelegenheid zich waar te maken. Hebben zij het ooit zo begrepen ?

Als mede-voorzitter van de Belgische Zweefvliegfederatie wist hij in de beste verstandhouding tot een vlotte samenwerking te komen met de Franstalige mede-voorzitter en de andere afgevaardigden.

De boom is geveld.
Ik had een kameraad...

L.B.

Op 4 juli jl. verloor de **GZS** haar **stichter** en **voorzitter**, dr. Jeroom Germis. Hij raakte pas laat voor onze sport gewonnen, maar bleef er tot in zijn hoge leeftijd een fervent beoefenaar van.

Hij was een man uit één stuk, die wist wat hij wilde en zijn steeds billijke standpunt met klem en overtuiging kon verdedigen.

Maar hij was voor ons toch meer een begeleider dan een leider, een raadgever eerder dan een opdrachtgever, meer een vriend dan een «baas». Zijn ervaringen en adviezen, zijn talenkennis en veelzijdige contacten maakten hem door iedereen gewaardeerd, niet alleen wanneer het om de zweefvliegerij ging. Op de levenswijsheid van de «oude man» - hij die zich nooit oud voelde ! - hebben velen onder ons meer dan eens een beroep gedaan en altijd hebben zij zich goed erbij bevonden.

Jeroom is lichamelijk van ons heengegaan, maar zoals zijn aanwezigheid de GZS vulde, zal zijn herinnering in ons blijven leven om alles wat wij van hem hebben meegekregen. Hij ruste in vrede.

P.M.

EUROPESE KAMPIOENSCHAPPEN 1988 - FINLAND

Van de Vlaamse toppiloten werden Gert en Eddy Huybreckx uitgestuurd om deel te nemen aan de 4de Europese kampioenschappen.

In het sterke deelnemersveld van de Standaardklasse, praktisch W.K.-niveau, wisten Eddy en Gert respectievelijk de 12de en de 17de plaats te behalen.

Gert heeft over deze Europese kampioenschappen een zeer uitgebreid verslag geschreven alsook een aantal bedenkingen bij het wedstrijdgebeuren.

Plaatsgebrek verplicht ons om dit verslag in twee afleveringen te brengen. Hierna volgt een terugblik op de eerste vier wedstrijddagen.

Mogen wij langs deze weg het BLOSO/Mlaams Bureau Topsport danken voor de ontvangen steun, die de deelname aan deze kampioenschappen heeft mogelijk gemaakt.

Van 9 tot 26 juni werden in Räyskälä, Finland, de 4de Europese kampioenschappen zweefvliegen gehouden, hetzelfde vliegveld waar in 1976 de wereldkampioenschappen plaats hadden. Er waren 71 deelnemers uit 17 landen, 28 in de discus-klasse, 30 in de LS6-klasse en 13 in de nimbus-3-klasse. De Belgen waren vertegenwoordigd door Patrick Stouffs met een LS6 van St.-Hubert en Paul Bourgard met een nimbus-3 van Verviers en door Eddy en Gert Huybreckx van Keiheuvel met een LS4 en een DG-300.

Räyskälä ligt 100 km N.W. van Helsinki. In het centrum staan 5 huizen met 1 winkel. Op 20 en 30 km liggen twee steden, Forssa en Hameenlinna, qua grote te vergelijken met Turnhout. Het

landschap is een beetje heuvelachtig met veel meren en bossen. De buitenlandingsmogelijkheden zijn er goed. Hier en daar heb je wel bossen van 10 vierkante km. Alleen als je naar het noorden vliegt, worden de velden schaarser, de bossen en de meren groter. Sommige meren zijn 20 km breed en 80 km lang. De hoofdwegen zijn in goede staat maar de zijwegen zijn er slechter aan toe. Vanwege de heuvels, de kronkels en de putten kun je daar maar 50 km/u rijden. Het is verplicht om met je lichten aan te rijden. Dat is omdat het in het noorden door de hoge bomen zelfs overdag vrij donker is. Bij een stralende zon om 12 uur knippen de tegenliggers met hun lichten als je zonder lichten rijdt. Het Fins is niet te verstaan. Gelukkig spreekt de jeugd goed Engels. De eerste dag vroeg Eddy aan een Zweed of hij de Finnen verstond. Ja, zei hij, als ze Zweeds spreken.

Er zitten wel heel veel muggen. Vooral de eerste week hebben we er veel last van gehad. 's Morgens en 's avonds kun je er onmogelijk rondlopen in een T-shirt en een short. Ze bijten zelfs door een sweater heen. Ik moest 3 paar sokken aandoen. Door 2 paar bijten ze door.

Doordat Finland ver in het noorden ligt, wordt het in de zomer bijna niet donker. Om half één heb je de indruk dat het gaat donker worden, maar rond half twee wordt het alweer licht. Dit heeft als voordeel dat de zon lang schijnt, waardoor er lange vluchten mogelijk zijn. Het gebeurt dat je om 9.30 u. kunt starten en vliegen tot 20.30 u. Hans Werner Grosse heeft er ooit een driehoek van 1000 km gevlo-

gen. Tijdens de oefenweek heeft een Brit met een ASH-25 een heen en terug van 750 km gevlogen. Om 5 uur was hij al terug. Een nadeel is dat de zon niet zo hoog staat als bij ons, waardoor de thermiek zwak is. Ik heb daar echter weinig van gemerkt. Meestal is het zicht meer dan 100 km. Navigeren is vrij gemakkelijk. De meren staan goed op de kaart aangegeven. Het kompas heeft wel een grotere vertraging. Dit merk je best, als je na een keerpuntfoto probeert je nieuwe koers te vliegen.

We hebben 3 van de 4 oefendagen en 11 van de 14 wedstrijddagen kunnen vliegen. In totaal 60 uur en 2800 km overland. De eerste oefendag hebben Eddy en ik 2 uur gevlogen. Het was blauw met zwakke thermiek tot 800 m. Het zicht was slecht. Dit leek sterk op Belgisch weer. We vroegen ons af of het heel de wedstrijd zo'n weer zou zijn. De derde oefendag was het beter. We kregen een vierhoek van 200 km. Er hingen cu's en het zicht was stukken beter. De proef verliep zonder problemen. De keerpunten waren niet altijd goed te vinden. Het laatste stuk scheen er bijna geen zon meer, waardoor de thermiek sterk verzwakte. De final was wel indrukwekkend omdat het laatste stuk over een bos en een meer liep. De vierde oefendag was het goed weer. We kregen een vierhoek van 260 km. Er hing 2-3/8 cu. Ik had een redelijke tijd tot op het voorlaatste keerpunt. Door het goede weer en het goede zicht ben ik 20 km te ver gevlogen. Gelukkig was dit maar een oefendag.

Dag 1 : 12/6 299 km. Mommila - Syrjäntaka - Punkalaidun - Kiikala.

De meteo voorspelde cu, maar bij de start was het helemaal blauw. Van-

daar dat Eddy en ik besloten om vroeg te vertrekken. Met z'n tweeën ging het redelijk goed. Op het eerste been was de basis 1500 m met goede bellen. Na het eerste keerpunt hadden we wat moeite om een bel te vinden. Hier en daar vormden zich kleine cu met goed stijgen. Aan het tweede keerpunt hing de laatste cu. Het derde been was tegen de wind. Bij de volgende doorsteek vonden we weinig stijgen en na een tijdje zaten we op 300 m. Na wat over en weer vliegen, kwam er dan toch een goede bel los. Op 800 meter kwam er een groepje bij van 6 bakken met o.a. Sikko Vermeer, Lopitoux en Aboulin. De basis was hier gezakt tot 1000 m en het stijgen verminderd tot 1 m/s. Na het derde keerpunt werd dit maar 0,5 m/s. Wij zijn dan verder gesukkeld tot ik na een tijdje helemaal onderaan de groep zat. Eddy zat in het midden. Het laatste stuk van dit been hingen er veel zwevers maar ik kon nergens goed stijgen vinden waardoor ik konstant laag vloog. Het vierde keerpunt heb ik op 500 m gerond. Toen ging het beter met telkens goed stijgen van 500 m tot 1000 m. 25 km voor het vliegveld was er bijna niet te landen, dus werd er wat voorzichtiger gevlogen. Op 1200 m ben ik dan aan mijn final begonnen en was ik zonder problemen binnen.

1. Hansen	DEN	75.6 km/u	1000 pnt
2. Kuittinen	FIN	75.6	999
3. Trzeciak	POL	75.2	991
15. Huybreckx E.	BEL	68.1	833
17. Huybreckx G.	BEL	65.5	777

Dag 2 : 14/6 312 km. Kuohijoki - Elimaki - Järvelä

Om 11.15 u. werd de eerste kist opgesleept. Eddy en ik zijn gestart om 13.05 u. De wolken begonnen toen al

sterk uit te spreiden op grote hoogte. In het begin hingen er grote cu op 1400 m. Op 20 km voor het eerste keerpunt hing de laatste wolk. Het stijgen was zwak. Er scheen bijna geen zon vanwege de hoge bewolking. Samen met Eddy, Lopitoux, Aboulin en nog een paar anderen zijn we dan stilletjes in de richting van het keerpunt gevlogen. 1 km op het tweede been draaiden enkele zwevers. Hier scheen opnieuw een beetje zon. Eddy en ik zijn daar recht naar toe gevlogen en kwamen daar aan op 300 m. Lopitoux en Aboulin namen eerst hun foto en kwamen dan ook in de bel aan op 200 m. Met de wind dreven we echter van het keerpunt weg en op 700 m zijn we onze foto gaan nemen. Het volgende stuk ging redelijk goed. We zaten wel achter Lopitoux en Aboulin. We moesten rond vliegen om onder de cu te blijven. Uiteindelijk zaten we zelfs aan het derde keerpunt. Op zich geen ramp, maar we moesten nog wel eerst naar het tweede. Hier hadden we last om onder de afscherming onder uit te komen omdat die heel snel vooruit ging. Toen we er dan toch onder uit waren, werd het beter weer met 1/8 tot 2/8 cu en sterke maar verkapte thermiek. Het tweede keerpunt was bedekt met 4/8 hoge bewolking zonder cu. Gelukkig konden we 10 km voor het keerpunt hoogte genoeg nemen om de foto te gaan nemen en tot 10 km op het derde been te vliegen, waar er opnieuw, ditmaal kleinere, cu hingen. Ook aan het derde keerpunt hingen er bijna geen cu meer. Hier zat ik nog altijd als laatste achter een groepje aan, dat ik aan het tweede keerpunt was tegengekomen. Eddy zat juist voor dat groepje. Dat groepje draaide een beetje in alles wat ze tegenkwamen. Op ongeveer 60 km van Räyskälä werden de cu mooi-

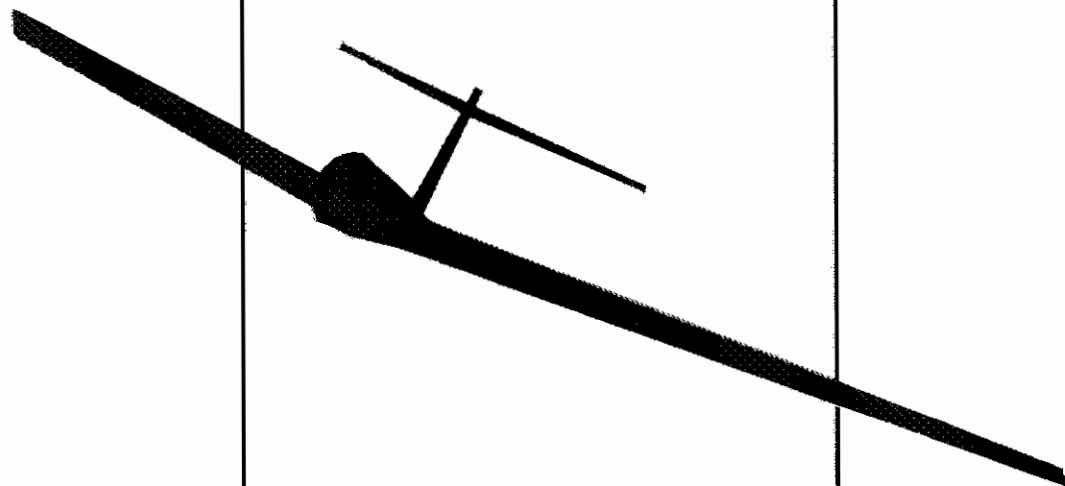
er en beter afgelijnd. Ook de zon had meer kracht doordat de bovenbewolking dunner werd. Ik zat als laagste in een bel op 900 m en het stijgen was niet goed. Ik ben dan alleen vertrokken naar die mooiere cu. Dat viel een beetje tegen. Een paar keer moest ik wat minder stijgen nemen omdat ik maar 500 m had. Op 800 m vloog ik dan weer verder, op zoek naar beter. Op 20 km had ik op 500 m dan eindelijk een goede bel die mij met 2,5 m/s naar 1000 m bracht. Van daar kon ik makkelijk binnen. Toen ik mij op 5 km aanmeldde, zag ik dat rechts van mij, op dezelfde hoogte, dat groepje ook aan hun final bezig was, zodat wij samen binnen waren.

1. Vermeer	HOL	78.9 km/u	1000 pnt
2. Huybreckx E.	BEL	76.7	955
3. Aboulin	FRA	76.3	943
3. Lopitoux	FRA	76.2	946
10. Huybreckx G.	BEL	74.1	902

Dag 3 : 15/6 303 km. Alvettulla - Elimaki - Järvela

Na het lospikken onder een grote cu ben ik gestegen met 1 m/s tot 1400 m. Toen de lijn open was, zijn Eddy en ik onder die wolk uitgevlogen om de startfoto te nemen. Op 1200 m hebben we die genomen met o.a. Schramme. Eerst was ik van plan om terug naar die grote cu te vliegen, maar die was al iets te ver afgedreven. Links van koers hingen een paar kleine cu en er scheen ook wat zon. Recht op koers hing ook een cu tamelijk ver onder de afscherming. We zijn recht op koers gegaan. De cu links lag veel te ver van koers. Schramme ging wel links. Aan de cu gekomen, bleek die niet te geven. Een stuk verderop scheen wat zon. Onderweg

up in the sky with kinthey



group josi
kinthey, aviation insurer
rue des colonies 11 1000 brussels
tel. 02-515.12.20 or 02-515.13.28

kwamen we nergens iets tegen tot we op 200 m in de zon kwamen. Hier hing nog een DG-300 en een discus maar we konden nergens stijgen vinden. Eddy en ik zijn dan in een wei geland, vlak naast de grote weg. Ook de DG-300 en de discus zijn er geland.

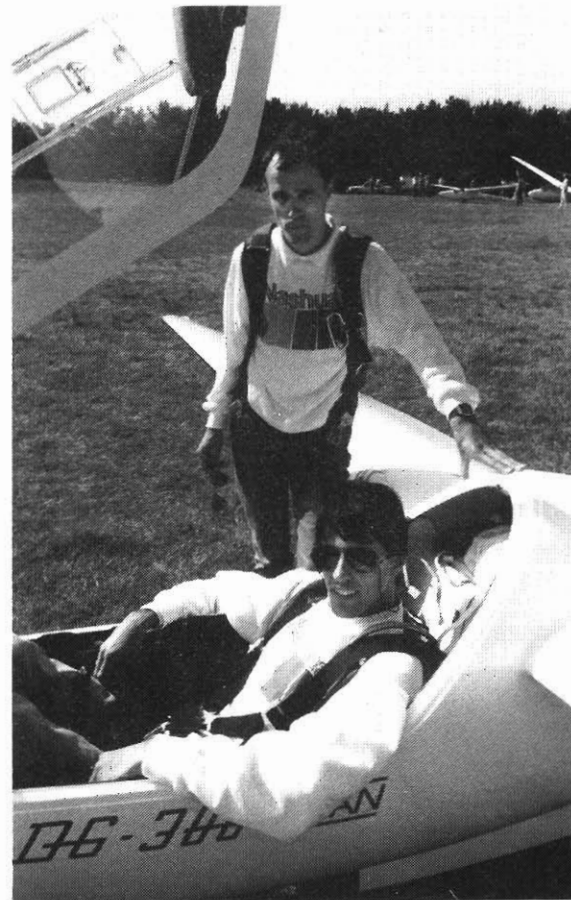
Lopitoux en Aboulin zijn ongeveer 10 min na ons gestart en hebben op 200 m hoogte aangepikt op 500 m afstand van waar wij stonden. Het weer op het eerste been moet heel slecht zijn geweest, maar daarna werd het goed waardoor velen toch rond zijn geraakt.

1. Aboulin	FRA	70.4 km/u	893 pnt
2. Lopitoux	FRA	70.3	891
3. Bertoncini	ITA	68.0	862
24. Huybreckx E.	BEL	26.5 km.	47
24. Huybreckx G.	BEL	26.5 km.	47

Dag 4: 16/6 368 km. Nastola - Lauttakyla.

In het begin was de thermiek met amper 800 m basis. Dit veranderde geleidelijk aan tot 1900 m. Er hing 1/8 cu maar met wolkjes die slechts even bleven hangen. Eddy wilde laat starten. Toen ik op 1900 m zat boven de startplaats, ben ik alleen gestart. De lijn was toen al een tijdje open. Door onder de cu te blijven, en toch goed op koers, kon ik een stuk rechtdoor vliegen zonder veel hoogte te verliezen. Op 15 km van het eerste keerpunt werd het blauw. Onder de laatste cu kon ik tot 1900 m klimmen. Op weg naar het keerpunt, zag ik enkele andere zwevers laag terug komen. Die hadden waarschijnlijk nergens thermiek gevonden. Ik besloot dan om een beetje om te vliegen over een bos. Na mijn foto, die ik op 900 m genomen had, ben ik recht op koers vertrokken. Op 600 m vond ik

opnieuw een goede bel. Met 3 m/s klom ik tot 1400 m. Daarna vormden zich hier en daar kleine cu, maar die vielen uiteen nog voor ik daar was. Dan maar recht op koers omdat de grond daar betere thermiek moest geven. Dit ging goed. In het blauw hadden zich straten gevormd. Later kwamen er opnieuw cu met goed stijgen. Ze hingen wel heel ver uit elkaar. Op 40 km voor het tweede keerpunt kon ik geen goede bel vinden. In de oefenweek had ik dit stuk ook gevlogen en het was me toen al opgevallen dat het hier slechter steeg. Op 10 km hingen er opnieuw mooie cu maar geen goede bel. Ik ben links en rechts beginnen vliegen tot ik dan op 2 km van het keerpunt op 700 m eindelijk «de» bel gevonden had. Met 3 m/s klom ik tot 2050 m. Na mijn foto ben ik recht op koers gevlogen, tussen 2 cu door, maar een cu die redelijk ver hing. Die gaf niks. Dan maar naar de volgende. Ondertussen was ik veel gezakt en er hingen slechts weinig cu. Onder die wolk moest ik wat zoeken, maar ik vond toch 2 m/s wat het gemiddelde stijgen voor die dag was. Opnieuw moest ik ver doorsteken tot ik na een tijdje op 700 m zat. 90 graden van koers hing een grote cu. Daar naar toe vliegen leek mij de beste oplossing. Op 500 m kwam ik er onder op 35 km van Räyskälä. Door de hoge basis kon ik moeilijk zien waar het beste stijgen zat. Met 1 tot 1,5 m/s klom ik tot 1200 m. In de richting van het vliegveld hing het vol cu. Op 35 km ben ik met 1200 m richting Räyskälä beginnen vliegen. Zonder te draaien kwam ik op 20 km met 1000 m. Hiermee kon ik het vliegveld gemakkelijk halen. De laatste 20 km kun je maar op één plaats landen, in de buurt van een dorpje op 10 km. De rest is allemaal bos.



Eddy HUYBRECKX (staande) en broer, Gert HUYBRECKX

1. Trzeciak	POL	112.8 km/u	1000 pnt	4. Schramme	FRG	8389 pnt
2. Schramme	FRG	110.1	955	5. Vermeer	HOL	8239 pnt
3. Olsson	SWE	108.1	921	6. Olsson	SWE	7872 pnt
8. Huybreckx G.	BEL	101.9	819	7. Monti	ITA	7636 pnt
9. Huybreckx E.	BEL	101.8	818	8. Hansson	SWE	7552 pnt
				9. Hansen	DEN	7343 pnt
				10. Matousek	TCH	7330 pnt
				11. Kuittinen	FIN	7251 pnt
				12. Huybreckx E.	BEL	7190 pnt
				17. Huybreckx G.	BEL	6942 pnt

Einduitslag :

1. Trzeciak	POL	8725 pnt
2. Lopitoux	FRA	8474 pnt
3. Aboulin	FRA	8430 pnt

(wordt vervolgd)

NATIONALE KAMPIOENSCHAPPEN 1988 en 4DE INTERNATIONALE WEDSTRIJD A.C.K.

In aanwezigheid van de heer Bierkens, burgemeester van de gemeente Balen, opende Michel Aerts, wedstrijdleader, de nationale kampioenschappen 1988 alsook de 4de Internationale Wedstrijd van Aero Club Keiheuvel. Deze hadden plaats van 4 tot en met 13 augustus II.

Er werd gevlogen in de standaard- en renklasse met respectievelijk 18 en 17 deelnemers. Praktisch alle Belgische toppiloten waren aanwezig. Ook onze noorderburen waren sterk vertegenwoordigd, met name in de renklasse, en in het bijzonder de West-Brabantse Aero Club (Woensdrecht). De Franse kleuren werden verdedigd door Guy Adams (Vliegclub Bressy) en Willy Mensing vertegenwoordigde de Duitse vlag.

Nieuw was dat voor deze wedstrijd het gebruik van een foto-timer werd verplicht. Ondanks de 10 mogelijke wedstrijddagen, konden er slechts 4 geldige proeven worden gevlogen in de standaardklasse. Dit betekende evenwel dat de wedstrijd geldig was als nationaal kampioenschap en dat Eddy Huybreckx opnieuw als kampioen in de standaardklasse werd uitgeroepen. Vermits de renklasse slechts 3 geldige proeven telde, kon geen nationaal kampioen worden gehuldigd.

De wedstrijdleiding mocht tijdens deze tiendaagse enkele bezoekers begroeten. Zo ondermeer de heren Wynants, De Waele en Gysels van het BLOSO/Vlaams Bureau Topsport die de tweede wedstrijddag kwamen volgen. De heer Nootens, mede-voorzitter van de B.Z.F. was op de laatste

wedstrijddag aanwezig. De alomgekende Nederlandse wedstrijdleader en nationaal team-captain Nol van Geuns bracht ook een bezoek. Ook de verantwoordelijke van de verkeersleiding van de vliegbasis Kleine Brogel kwam een kijkje nemen. Trouwens, alle meteoberichten werden eveneens door deze basis verstrekt.

De heer Emsens, beheerder van A.C.K., sponsorde één wedstrijddag, toepasselijk «Emsens-dag» genoemd, waarbij de drie eersten van het dagklassement een aantrekkelijke geldprijs in ontvangst mochten nemen.

Voor de ganse organisatie kon de leiding rekenen op de medewerking van vele clubleden en de logistieke en financiële steun van enkele sponsors.

Tijdens de slotplechtigheid uitte de wedstrijdleader enkele bedenkingen bij het wedstrijdvliegen in de toekomst:

- Steeds verdergaande beperkingen inzake het gebruik van het lucht-ruim, maken het moeilijker om een goede wedstrijd te organiseren. Ofschoon de zeer goede contacten met de vliegbasis Kleine Brogel en het controlecentrum Dutch Mill, blijven er zich problemen voordoen. Wij, zweefvliegers, zullen nog vaker contact moeten opnemen met de militaire en burgerluchtvaartoverheden teneinde goede afspraken te maken. Een zeer sterke zelfdiscipline zal in de toekomst een van de basiseisen worden om nog wedstrijden te kunnen organiseren.
- De nationale kampioenschappen zouden opnieuw jaarlijks moeten worden georganiseerd. Dit wordt

een noodzaak wil onze jeugd gestimuleerd worden tot wedstrijdvliegen. De huidige competitiekern is erg klein geworden en er komen te weinig nieuwe piloten naar voren. Hier loopt iets mis!

- Wedstrijdvliegen moet ook betaalbaar blijven! Zweefvliegen moet een democratische sport blijven. De organisatoren van vele buitenlandse wedstrijden krijgen van mij een blaam omdat deze zoveel geld kosten. Ik krijg de indruk dat de etentjes en de blauwe jasjes van de organisatoren in het inschrijvingsgeld zijn verrekend. Ik blijf geloven in een onbaatzuchtige en vrijwillige inzet van vele leden van clubs en federaties. Ik meen dat onze wedstrijd hier er een voorbeeld van is!
- Een wedstrijd moet een spontaan gebeuren blijven. Dit vergt een soepelheid zowel van de organisatoren als van de piloten. Vaak wordt de zaak overgereguleerd. Piloten moeten niet steeds vitten op details, organisatoren moeten zich niet opstellen als autoritaire wezens. Wederzijds respect verhoogt de sfeer en de sportiviteit. Vergeet niet dat wij aan sport doen, en dat er al eens mag gelachen worden!

Hierna volgt een kort verslag van elke wedstrijddag.

1ste Wedstrijddag : 4/8

De Ren- en STD-klasse kregen een driehoek van 238 km met als keerpunten: Geel-Punt - Kamp Lintfort - E.B.K.H.

In de Renklasse lukte geen enkele piloot erin de proef te omronden.

In de STD-klasse lukte enkel Eddy Huybreckx erin Keiheuvel te bereiken. Enkele anderen waren slechts een paar kilometer van het veld verwijderd.



Wedstrijdleader Michel Aerts.



Winnaars standaardklasse :
Gert en Eddy Huybreckx, Jef Daems.



Winnaars in de renklasse :
Georges Schuit, Michel Bluekens,
Yves Jeanmotte.

uitslag :

REN

1. Bluekens Michel 183 km
2. Taeymans Stan 175 km
3. Leenen Loek 175 km

STANDAARD

- Huybreckx Eddy 238 km
- Huybreckx Gert 222 km
- Huybreckx Mark 222 km

2de Wedstrijddag : 5/8

Alhoewel de meteo optimistisch was met een 3 à 4/8 Cu-bewolking, werd het echter snel een 8/8.

Ondanks deze bewolking werd de Renklasse toch opgesleept. Al snel bleek dat er geen afstand in zat en uiteindelijk landden alle piloten terug op het veld.

3de Wedstrijddag : 6/8

De meteorologische vooruitzichten waren goed, maar de zichtbaarheid was beperkt tot ongeveer 5 km.

De piloten in de 2 klassen kregen als opdracht een G.O. van 185 km met als keerpunten Dessel - Weelde - Leur - Weelde - E.B.K.H.

uitslag :

REN

1. Schuit Georges 76,7 km/u
2. Bluekens Michel 75,7 km/u
3. Litt Manu 73,9 km/u

STANDAARD

1. Huybreckx Eddy 79,1 km/u
2. Daems Jef 72,8 km/u
3. Huybreckx Mark 72,2 km/u

4de Wedstrijddag : 7/8

De vooruitzichten waren niet slecht : basis 1600 m met een gemiddeld stijgen van 1,5 tot 2 m/sec.

De zichtbaarheid was zo slecht dat het vertrekur 3 maal werd uitgesteld. Uiteindelijk werd de proef gecancelled.

5de Wedstrijddag : 8/8

De weersverwachtingen waren zeer optimistisch, althans wat betreft de wolkenbasis en thermiek, behalve de zichtbaarheid.

De twee klassen werden opgesleept en de lijn geopend voor de STD-klasse. Al snel bleek dat de zichtbaarheid verslechterde. Omwille van veiligheidsredenen besliste de wedstrijdleiding de wedstrijd te neutraliseren.

6de Wedstrijddag : 9/8

Er werd geen wedstrijd gehouden. 's Morgens werd er naar een alternatief gezocht. Enkele deelnemers gingen Bobbejaanland bezoeken. Een 38-tal deelnemers ging zwemmen, gratis, in het subtropisch zwembad van de Vossemeren te Lommel.

7de Wedstrijddag : 10/8

De vrees was dat er weer niet zou kunnen gevlogen worden. Daarom werd de start zo lang mogelijk uitgesteld. Om 15.45 uur werd er dan toch gestart voor een proef van 162 km voor de STD-klasse met als keerpunten : Wechelderzande - Weelde - E.B.K.H. of 81 km x 2. De renklasse kreeg een G.O. van 168 km over Nederweert - St. Lenaerts - Weelde - E.B.K.H.

uitslag :

STANDAARD

1. Huybreckx Eddy 110 km
2. Van Dingenen Paul 107 km
3. Bourgard Paul 105 km
- Huybreckx Gert 105 km
- Jaime José 105 km

Voor de Renklasse was de proef niet geldig.

8ste Wedstrijddag : 11/8

Na het onweer van de voorbije nacht was het zicht beter. De meteo-gegevens waren goed, zodoende kon er een relatief grote proef gegeven worden.

De Renklasse kreeg 261 km. Al snel bleek dat ze niet konden boven blijven. De wedstrijdleiding besloot de B-proef van 174 km te geven.

De start werd gegeven om 16.30 uur. Even later regende het buitenlandingen. Gezien niemand de 100 km lukte, was het geen geldige vliegdag.

9de Wedstrijddag : 12/8

Meteo : 1 à 3/8 Cu op 2000 ft en stijgen van 0,5 tot 1 m/sec. Er was echter een bovenbewolking.

Proef : 161 km voor beide klassen met als keerpunten Hilvarenbeek - IMAX -

Wechelderzande - Budel Aero en terug naar Keiheuvel. Weer slaagde niemand erin 100 km te vliegen.

10de Wedstrijddag : 13/8

Laatste dag van de wedstrijd. Meteo : 2 à 3/8 Cu met basis 4500 ft.

Proef : Renklasse : G.O. van 288 km met als keerpunten : Kamp Lintfort - Ede - Hilvarenbeek - IMAX - E.B.K.H. en voor de STD-klasse : G.O. van 261 km met als keerpunten : Kamp Lintfort - Ewijk (A73 - A50) - Hilvarenbeek - IMAX - E.B.K.H. Deze dag werd tevens de «EMSENS-DAG».

uitslag :

REN

1. Bluekens Michel 72,9 km/u
2. Jeanmotte Yves 71,9 km/u
3. Litt Manu 71,8 km/u

STANDAARD

- Huybreckx Eddy 87,4 km/u
- Huybreckx Mark 80,9 km/u
- Bourgard Paul 76,9 km/u

EINDRANGSCHIKKING NATIONAAL KAMPIOENSCHAP 1988

STANDAARD KLASSE

PI	Ptn	Naam	PI	Ptn	PI	Ptn	PI	Ptn	PI	Ptn
			1-	dag	2-	dag	3-	dag	4-	dag
1	2333	Huybreckx Eddy	1	792	1	535	1	238	1	767
2	2025	Huybreckx Gert	2	739	4	445	3	234	4	607
3	1980	Huybreckx Mark	3	739	3	463	11	106	2	673
4	1977	Daems Jef	4	699	2	470	7	210	5	599
5	1898	Bourgard Paul	7	616	6	434	2	234	3	614
6	1725	Van Dingenen P.	8	612	5	437	4	231	6	444
7	1691	Jaime José	6	659	8	408	5	227	9	396
8	1623	De Koninck Eddy	5	692	9	342	6	212	10	377
9	1511	De Wachter Emiel	9	553	7	425	8	128	8	406
10	1236	Massoz Michel	10	519	12	260	9	115	12	342
11	1117	Litt Baudoin	11	433	11	270	14	0	7	415
12	838	Dammen Stefan	12	333	14	32	10	106	11	367
13	647	Lenders Danny	14	0	10	284	12	65	13	298
14	386	Van Buggenhout	13	113	13	218	13	35	14	0

RENKLASSE

PI	Ptn	Naam	PI	Ptn	PI	Ptn	PI	Ptn	PI	Ptn
			1-	dag	2-	dag	3-	dag	4-	dag
1	2134	Bluekens Michel	1	563	1	583	0	0	1	988
2	1946	Jeanmotte Yves	3	504	4	471	0	0	2	971
3	1899	Stouffs Patrick	4	455	3	557	0	0	4	887
4	1895	Litt André	6	363	2	562	0	0	3	970
5	1413	Taeymans Stan	2	538	5	469	0	0	6	406
6	712	Adams Guy	7	0	6	243	0	0	5	469
7	441	Janssen Luc	5	400	7	41	0	0	7	0

EINDRANGSCHIKKING 4de INT. WEDSTRIJD A.C.K.

STANDAARD KLASSE

PI	Ptn	Naam	PI	Ptn	PI	Ptn	PI	Ptn	PI	Ptn
			1-	dag	2-	dag	3-	dag	4-	dag
1	2312	Huybreckx Eddy	1	779	1	526	1	235	1	772
2	2024	Huybreckx Gert	2	727	4	436	3	231	4	630
3	1978	Daems Jef	4	688	2	460	7	207	5	623
4	1973	Huybreckx Mark	3	727	3	453	13	105	2	688
5	1897	Bourgard Paul	7	606	6	425	2	231	3	636
6	1745	Van Dingenen P.	8	602	5	428	4	229	6	486
7	1715	Jaime José	6	648	8	399	5	225	10	443
8	1649	De Koninck Eddy	5	681	10	332	6	210	11	426
9	1537	De Wachter Emiel	9	543	7	415	10	126	9	452
10	1269	Massoz Michel	11	511	14	250	11	113	13	396
11	1145	Litt Baudoin	12	426	13	259	16	0	8	460
12	909	De Wijs Bert	10	543	9	366	17	0	18	0
13	907	Mensing Willy	15	131	12	267	9	173	15	336
14	881	Dammen Stefan	13	327	16	31	12	105	12	418
15	682	Lenders Danny	16	0	11	274	14	64	14	344
16	673	Koster CN	17	0	17	0	8	203	7	470
17	374	Van Buggenhout	14	131	15	209	15	34	17	0
18	41	Reinaerts/Wein	18	0	18	0	18	0	16	41

RENKLASSE

PI	Ptn	Naam	PI	Ptn	PI	Ptn	PI	Ptn	PI	Ptn
			1-	dag	2-	dag	3-	dag	4-	dag
1	1954	Bluekens Michel	1	557	2	556	0	0	1	841
2	1774	Jeanmotte Yves	6	500	8	450	0	0	2	825
3	1761	Schuit Georges	10	455	1	565	0	0	5	745
4	1728	Stouffs Patric	9	451	5	531	0	0	4	746
5	1720	Litt André	16	359	3	536	0	0	3	824
6	1543	De Bruyne Ton	8	478	4	534	0	0	9	530
7	1456	Van Bremen Fred	4	506	7	454	0	0	11	497
8	1391	Van Der Meer A.	11	451	10	364	0	0	6	576
9	1386	Wisselink Hans	5	506	12	326	0	0	7	555
10	1369	Van Der Linden	12	442	6	471	0	0	12	456
11	1330	Smit Leen	7	484	11	326	0	0	10	520
12	1304	Taeymans Stan	2	533	9	449	0	0	15	322
13	1203	Lemmens Johan	13	423	16	236	0	0	8	544
14	1112	Leenen Loek	3	533	13	253	0	0	14	325
15	673	Vanderlinden H.	14	423	14	250	0	0	17	0
16	610	Adams Guy	17	0	15	238	0	0	13	373
17	437	Janssen Luc	15	396	17	40	0	0	16	0

OVERIG WEDSTRIJD NIEUWS

Victor Bointrofee '88

Zaterdag 14 mei werd op het Belgisch Limburgse vliegveld GENK-ZWARTBERG de klassieke zweefvliegwedstrijd om de **Victor Boin wisselrofee** gevlogen. Deze was voorbehouden aan de Club- en Tweezittersklasse waarbij kunststofstoelen waren uitgesloten. De proef was een Cat's Cradle met tien mooie keerpunten waarvan de piloten er max. vijf gebruikten. Onder de mooie Cumuluswolken en met een stevig NO briesje gingen **14** Belgische en Nederlandse deelnemers op weg.

Rond 19.00 u. landde de laatste piloot. Aan kop in een nek-aan-nek-race lagen Gaston Peeters (B) van Diest A.C. en Tom Ottenheim (NL) van de ELZC. Peeters maakte gebruik van drie keerpunten en behaalde een afstand van 253 km terwijl Ottenheim met vijf keerpunten een afstand van 212 km noteerde.

De kostbare wisselrofee, de bronzen klassieke beeldengroep «Au But» van A. Boucher, is nu blikvanger in de mooie prijzenkast van Gaston Peeters.

De uitslag :

OO - MIC	Peeters G.	DAC	253 km	281,1 ptn
PH - 262	Ottenheim T	Schinveld	212 km	246,6 ptn
OO - ZBF	Ceuens F.	Keiheuv.	175 km	194,4 ptn
OO - ZUO	Thys J.	Lim. VI.	151 km	167,8 ptn
OO - ZOA	Bovin St	Luac	96 km	126,3 ptn
OO - ZKP	Vangaal-Detloff	Lim. VI.	103 km	125,6 ptn
OO - ZMK	Slegten B.	Lim. VI.	103 km	119,8 ptn
OO - ZRD	Vandormael	Lim. VI.	58 km	76,3 ptn
OO - ZZZ	Maes F.	Lim. VI.	51 km	57,3 ptn
OO - ZIJ	Kinet	Albatros	20 km	26,3 ptn
PL - 59	Ceuppens	Luchtkad.	19 km	21,1 ptn
OO - ZAU	Demeuter	Lim. VI.	12 km	15,8 ptn
OO - ZMJ	Albert Kimpe	Lim. VI.	12 km	14,6 ptn
D	5079 Pelzers-Mol	Schinveld	9 km	11,3 ptn

Van een verslaggever her en der ter plaatse.

- gehoord zaterdagavond te Diest : «Veni, vidi, vici».
- Met 41 km minder vleugelslag zat een Vliegende Hollander Gaston op de hielen.
- Sportcommissarissen zochten zich gek naar keerpunt Weert op de film. De bijgehaalde Geuens berichtte lachend dat het om een vergissing ging op zijn inlichtingsblad.
- De Austria moet zeker heimwee gehad hebben want hij stond binnen de kortste keren terug op

Zwartberg. Nadien bleek hij een waardige titelverdediger.

- Als enige LUAC-deelnemer scheerde Stefan op zijn sokken Goetsenhoven binnen, onder de dreigende blikken van enkele inboorlingen.
- Een Ka 13 met plaatje «opgepast voor de verf» vloog als eerste tweezitter zijn verf droog na 103 km.
- Open vraag : «Ging Slechten postuleren voor een betrekking als mecanicien bij de luchtmacht?» Zijn Ka 6 Cr werd eveneens signaleerd te Goetsenhoven.

- Na 58 km werd een Spatz vleugel-lam na een «touch-go-touch».
- De OO-ZZZ viel pardoos in slaap bij het zien van het kasteel te Heylissen en daalde slaapdronken naar beneden.
- Albatros zond zoon Kinet uit naar de burens met het oog op de kerstening. Zijn zending eindigde evenwel na 20 km.
- De PL-59 trok resoluut de kaart Visé (via Brustem?). Het bleek evenwel geen troefkaart te zijn.

- Een nieuw foto-toestel met een zwarte film speelde neofiet De Meuter parten. Hij zag zijn afstand ingekort tot 12 km.
- «Alia jacta est» zei Manfred na 12 km en dook onversaagd het veld in. Er kon hem toch niets gebeuren; er zat een dokter in de kist.
- De D-5079 voerde vanuit Zwartberg een aanval uit op Postel. Hij werd na 9 km door het afweergeschut van Helchteren naar beneden gehaald.

Internationale motorzweefvliegwedstrijd

Deze wedstrijd had te gelijktijd plaats met de Victor Boin trofee en werd eveneens georganiseerd door de Limburgse Vleugels.

Er namen 5 teams deel met allemaal een verschillend toestel.

Deze wedstrijd is meteen de start voor een traditiegetrouwe organisatie. In 1989 zullen eveneens MZ met intrek-bare motor mogen deelnemen.

Zaterdag 14 mei kregen de deelnemers een navigatieproef waarbij 7 kastelen moesten worden geïdentificeerd binnen een opgegeven tijdsbestek.

Zondag 15 mei had in de voormiddag een bespreking plaats omtrent het motorzweven in E.G. verband met o.a. vereisten voor vergunningen, technische controle, wedstrijdorganisatie, ... met als eindconclusie dat het motorzweven in België nog nergens staat. De huidige modaliteiten zijn scheefgetrokken en niet aangepast aan de situatie binnen de E.G. Het motorzweven zou in ons land

moeten geactiveerd worden, temeer omdat het zweefvliegen tijdens de week bijna onmogelijk is geworden met de steeds verder gaande beperkingen qua gebruik van het luchtruim. Tevens mogen we niet vergeten de onmisbare (veiligheids-) oefening voor de aspirant-zweefvlieger. Onze piloten zijn op dit punt sterk gediscrimineerd.

Vandaar dat er ook werd op aangedrongen om op korte termijn een werkgroep op te richten die de belangen van het motorzweven in België zou verdedigen.

In de namiddag kregen de piloten een zweefopdracht (heen/weer Keiheuvel) met zo min mogelijk gebruik van de motor. Dankzij een rijkelijk bezaaide cumuli, behaalden de deelnemers een goede score. Tevens werd de vlucht afgerond met een motorloze doellanding. De score op de theorieproef lag merkbaar lager. Tijd voor een refresher?

Het weekend werd afgerond met de prijsuitreiking en een gezellig samenzijn.

(RR)

Resultaten :

Plaats	Toestel	Piloot	nav.	zweef.	theorie	totaalscore	club
1	Taifun	Van Montfoort	1000	1000	1000	3000	Limburgse Vleugels
2	Falke 25c	Coppens	990	1000	900	2890	Diest Aero Club
3	G 109	Breesch	940	975	700	2615	Friese Aero Club
4	RF 9	Hoffmann	1000	1000	600	2600	R.A.A.C.
5	G 109B	Dries	980	900	350	2230	Midden Zeeland

9de Handicap der Kempen 18-19 juni 1988

Benelux-Zweefvlieg-Evenement was een groot succes

De 9de Handicap der Kempen was als vanouds georganiseerd door de Kempische Aeroclub te Weelde. 1988 stond in het teken van een nieuwe formule. Namelijk, er een echte Benelux wedstrijd van te maken, het nieuwe POST systeem in te voeren en het aantal deelnemers zo groot te maken dat in alle klassen een flinke competitie kon ontstaan.

Het gevolg was dat de «Handicap», welke altijd al meer dan 40 deelnemers telde, nu uitgroeide tot de grootste meerdaagse zweefvliegwedstrijd van de Benelux. Er waren 70 zweefvliegtuigen :

- Open/Ren klasse (23 deelnemers);
- Standaardklasse (31 deelnemers);
- clubklasse (16 deelnemers);

Het deelnemersveld bestond voor de helft uit Belgen en voor de helft uit Nederlanders.

Hoewel de weerssituatie op beide dagen aanvankelijk marginaal was, wist de wedstrijdleiding samen met de overbekende zweefvliegmeteoroloog Yves Collier, de opdracht zo in te delen en te starten dat er op beide dagen geldige proeven werden gevlogen.

Zaterdag 18 juni trok een kortstondige blauwe streep over Weelde. Gestart werd toen de eerste openingen in het wolkendek kwamen. Voor alle klassen was een POST opdracht uitgeschreven (Pilot Option Speed Task) met een minimale en tevens maximale afstand van het veld van 30 km. Dit bleek nodig want de korte periode van blauwe lucht sloot weer 3 uur later.

In de renklasse vloog Rinus van der

Steen van de Eindhovense Aeroclub met zijn LS3 nog vlug even 180 km bij elkaar en kwam Herman Verdonck van de Vlaamse Zweefvliegacademie als 2de met 121 km afstand op Janus C. Beiden kwamen uit het grijs binnenzellen toen praktisch al 55 toestellen buitengeland waren. Met deze «Gesloten Cat's Cradle» worden - bij terugkeer op het veld - naast afstands- ook snelheidspunten toegekend. Echter de snelheidspunten worden minder en minder naarmate er meer en meer toestellen buitenland.

Ook de Standaardklasse was zaterdag geldig, nadat Thijs Rijnaarts van Terlet Zweefvliegcentrum met de Cirrus 104 km en Paul van Dingenen van Keiheuvel met zijn discus 102 km bij elkaar hadden gevochten (minimum was 100 km).

In de Clubklasse moest minstens 1 persoon 60 km halen. Echter niemand vloog deze afstand en was die dag dus geen wedstrijddag.

Zondag 19 juni werd het weer beter, maar alleen dicht rond het veld en iets naar het Zuiden. Er was een zeer amusante veldbriefing met dansmuziek midden op de gras piste. Ook nu werd gestart met juist opentrekkende hemel. De proef voor Ren- en Standaardklasse was een grote «gesloten Cat's Cradle», dus weer een POST opdracht. Maximale tevens minimale afstand van het veld 40 km.

De Clubklasse had de kleine Cat's Cradle van zaterdag opnieuw opgekregen, deze maal met meer succes. Omdat de afstand meer punten op-



M. De Witte, voorzitter KAC, tijdens de briefing.

brengt dan de snelheid (600 t.o.v. 400) was de hele klasse een paar minuten na de opening van de startlijn vertrokken. De grootste afstand werd afgelegd door Michael Koks (Kokkie) van de Eindhovense met 213 km afstand en 50,0 km/u op Ka6E. Op Ka6CR werd Aloïs Lauwers van de Kempische Aero-club 2de met 150 km en 44,2 km/u.

In het POST systeem wordt een maximum tijdsduur vastgesteld, waarin de piloten zoveel mogelijk kilometers mogen afleggen. Nadat deze tijdsduur is verstreken wordt per minuut te laat binnenkomen 1 km afstandsstraf gegeven. Dit is gedaan om de piloten te «dwingen» in ieder geval niet al te laat door te vliegen en dus op het vliegveld te landen. Dat geeft bovendien snelheidspunten.

In de Standaardklasse welke 4 uur tijdslimiet had, zegevierde Dick Teuling van de Nijmeegse Aero Club op Discus met 312 km afstand en 82,6 km/u. Eddy De Coninck van de Kempische haalde met zijn LS1d 242 km met een snelheid van 74,4 km/u.

In de Renklasse was Rinus wederom eerste met 271 km en 76,6 km/u, op 10 seconden, gevolgd door Martin

Heesakkers op Janus C. Beide vlogen dezelfde aantal kilometer over een geheel verschillend traject. De hoogste snelheid werd gevlogen door nieuwkomer Rob Looisen, 83,9 km/u. Overigens had de Renklasse 3,5 uur vliegtijd.

Het leuke van deze beide stervormige Cat's Cradle's is dat alle benen dezelfde lengte hebben. Het telt gemakkelijk, je ben nooit ver van het veld en er zijn toch 6 keerpunten met 1 centraal punt.

Kort na de wedstrijd sloot ook zondag weer het wolkendek. Bijna alles binnen. En toch, verder van het veld waren achteraf gezien, de weersomstandigheden slecht. Hulde aan Yves Collier, buiten kijf één der beste specifieke zweefliegmeteorologen van Europa (of nog verder).

Het zaterdagavondfeest met barbecue en live music was goed en gezellig. Ook toegankelijk voor alle zweefvliegers. 300 aanwezigen uit 23 clubs is dan ook niet niks!

De grotere FAI POST opdrachten (24 stuks) en het slechtweerprogramma liggen nog in de kast. Overwogen

wordt om weer zoals vroeger een 3 daagse handicap der Kempen te organiseren, indien met alle desbetreffende instanties daarover overeenstemming kan worden bereikt. Gaarne verwacht de wedstrijdleiding reacties van de deelnemers hierover.

Waarschijnlijk zal in 1989 met tijdcamera's gewerkt worden. Het Nepstartstelsel bleek op zich wel te werken, maar niet voor een POST

opdracht. Iedereen wil dan zo snel mogelijk weg zijn in tegenstelling tot een vaste opdracht. Daar zal in de toekomst het Nepstartstelsel voor worden gebruikt.

Al met al een vlot lopende Handicap 1988. Op naar de 10de editie, welke als 2de lustrum zeker een speciaal karakter zal krijgen.

(BdW)

TOTAAL KLASSEMENT OPEN/REN KLASSE

PL	ID	NAAM	TOESTEL	18/06	19/06	TOT.
1	RS	Rinus Van der Steen (EAC)	LS3a	477	879	1356
2	VK	Herman Verdonck (VZA)	Janus C	402	820	1222
3	WE	Martin Heesakkers (EAC)	Janus C	287	878	1165
4	NL	Rob Looisen (GEZC)	Ventus B	321	843	1164
5	JA	Stan Taeymans (ACK)	PIK20 D	275	851	1126
6	R4	Sijmen De Vries (VCH)	DG-202 15m	277	656	933
7	BY	Jan Jaquet (GEZC)	LS3	285	574	859
8	W9	Leen Smit (WBAC)	LS3a	297	519	816
9	BQ	Ad Kennes (KAC)	LS3	158	653	811
10	W7	Johan Lemmens (WBAC)	DG-202	210	565	775

TOTAAL KLASSEMENT STANDAARD KLASSE

PL	ID	NAAM	TOESTEL	18/06	19/06	TOT.
1	DT	Dick Teuling (NijAC)	Discus	149	961	1110
2	MY	Eddy De Coninck (KAC)	LS1-d	153	796	949
3	57	Thijs Rijnaarts (NZCT)	Std. Cirrus	203	654	857
4	AX	Hans Biesters (EAC)	Discus	162	652	814
5	NV	Roelof Klunder Nijland (WBAC)	Pegase A	189	624	813
6	PX	Paul Van Dingenen (ACK)	Discus	194	617	811
7	G7	Chiel Wijnheymmer (GLC)	Pegase A	32	640	672
8	68N	Ronald Kaay (EAC)	ASW 15 B		655	655
9	TB	Dirk Wolff (GEZC)	Cirrus Std.	32	599	631
10	G5	Henny Verdonck (GLC)	LS4	176	420	596

TOTAAL KLASSEMENT CLUB KLASSE

PL	ID	NAAM	TOESTEL	18/06	19/06	TOT.
1	22	Kokkie Kokkie (EAC)	Ka6 E	0	1057	1057
2	VN	Louis Lauwers (KAC)	Ka6 CR	0	818	818
3	WW	Jan Van Rooy (KAC)	Ka6 CR	0	766	766
4	51	Henri Note (KAC)	Ka6 CR	0	760	760
5	KL	Fred Heylen (ACK)	Twin Astir II	0	732	732
6	86	Pat Goossens (LK)	Twin Astir I	0	707	707
		Frank Depaep				
7	TC	Louis Custers (DSA)	Astir Jeans	0	673	673
8	268	Peter Hielkema (ZVCU)	Ka7	0	588	588
		Gerrit Harder				
9	FR	Rick Poels (KAC)	Ka6 CR	0	581	581
10	91	Wolf Vanwingene (LK)	Twin Astir II	0	296	296
11	85	Luc Desair (LK)	Twin Astir I	0	283	283
12	KP	Leon Vannitsem (LV)	Ka13	0	252	252
13	89	Defooz (LK)	Twin Astir II	0	229	229
		Jeanmotte				
14	59	Guido Ceuppens (LK)	Ka6 E	0	197	197
15	79	Frans Declerck (LK)	Edeweiss	0	0	0

Wedstrijd Issoudun 1988

Dit jaar liep de wedstrijd van 2 tot en met 17 juli. Er waren 38 standaardklassers en 19 renklassers ingeschreven. De Belgische vertegenwoordigers waren 4 A.C.K.-ers :

Bluekens Michel	ASW-20
Van Dingenen Paul	Discus
De Wachter Emiel	Std. Libelle
Janssens Paul	Pégase

Het deelnemersveld was vrij internationaal met Fransen, Zwitsers, Duitsers, Engelsen, Oostenrijkers en Nederlanders. Deze laatsten konden het op sommige avonden nogal bont maken, waarbij o.a. nogal wat glas sneuvelde en Mr. Du Manoir zich nogal opwond. De organisatie was vrij goed, enkel de meteo werkte de eerste dagen niet mee zodat we tot de 6de dag met storm en aanhoudende regen aan de grond bleven.

De 1ste dag : 6-7-88
Standaardklasse :
Contres-Bourges - 181 km
Renklasse geen proef

Het weer in Issoudun was goed met 1400 m en 1 m op de integrator, maar boven het eerste keerpunt ontwikkelden zich steeds buien die een afscherming produceerden. Het was al snel duidelijk dat dit geen snelheidsproef ging worden en Paul en ik besloten af te wachten tot het zou beteren. Na een tijdje zagen we op de weg naar Vatan de eerste aanhangwagens rijden, en al spoedig was het een heen-en-weer rijden van ophaalploegen. Toen tegen een uur of vier de hele weg één en al aanhanger was, wisten we dat de kans dat iemand meer dan 100 km gevlogen had erg klein moest zijn. Het weer boven het

keerpunt bleef slecht en we landden onverrichterzake terug op Issoudun.

's Avonds kwam het nieuws door dat er toch drie boven de 100 geraakt waren, de proef was dus geldig.

De 2de dag : 7-7-88
Standaardklasse :
Valançay-Bourges-Vierzon - 168 km
Renklasse :
Villefranche-Dun-Bourges - 188 km

De eerste van de dag ervoor kreeg tot grote hilariteit van de anderen, en tot onze opluchting slechts 45 ptn voor zijn prestatie. De grote domper op het plezier was het ongeval van de Nederlander Smit die met een buitenlanding zijn Discus totaal in de vernieling vloog, hijzelf had gelukkig niets.

De proef nu : het weer was lokaal weer goed, maar boven het eerste keerpunt een afscherming, die de late vertrekkers tegen de grond zou zetten. Met Paul ging het snel tot na de eerste foto, waar we op 300 m in de problemen kwamen en tijd verloren. Emiel vond het kasteel zo mooi dat hij de foto op zomaar eventjes 200 m nam en gewoon verder vloog. Naar Bourges ging het redelijk maar met grote omwegen, 700 m en zwakke thermiek. Op het keerpunt dan toch één sterke bel naar 1600 m. Vanaf die bel naar het laatste keerpunt was de lucht absoluut stabiel, en de foto kwam op zo'n 1200 m. De hoogte was onvoldoende, en er zat niets anders op dan bijna helemaal terug tot in Bourges te vliegen om de laatste bel te nemen. 220 m, net op tijd dus.

Die dag geraakten 9 piloten rond, alsmede Paul, maar hij maakte in Vierzon

een verkeerde foto (hij was niet de enige) en de uitslag was als volgt :

1) Boilev	Pégase	81 km/u
2) Biesters	Discus	80 km/u
4) Ikzelf	Pégase	55 km/u
15) De Wachter	Libelle	133 km
29) Van Dingenen	Discus	104 km/u

Renklasse : 10 piloten rond,
1) Looisen LS-6 70 km/u
2) Van Der Steen LS-3 69 km/u
5) Bluekens ASW-20 61 km/u

De 3de dag : 8-7-88
Standaardklasse :
Bourges-Levroux-Dun 198 km
Renklasse :

Vierzon-Busanaçais-Bourges 203 km
De eerste dag met overal goed weer en 1,5 m tot 1600 m. Het was dus een snelheidsproef, en hier kwam duidelijk het verschil tussen de Pégasen naar voren. De piloten met 160 l water en ballastzakken achter de hoofdlijger hadden duidelijk voordeel. De Zwitsers begonnen ook in grote getale samen te vliegen en «de patrouille de Suisse» was herboren.

1) Clemens	ASW-19	97 km/u
2) Watt	Pégase	100 km/u
19) De Wachter	Libelle	79 km/u
20) Ikzelf	Pégase	81 km/u
23) Van Dingenen	Discus	79 km/u

Renklasse :
1) Binder LS-6 87 km/u
2) Schonwandt Ventus 86 km/u
5) Bluekens ASW-20 78 km/u

De 4de dag : 9-7-88
Standaardklasse :
Lussac-Chenonceaux 309 km
Renklasse : Chinon-Blois 334 km

Het weer die dag was weer een beetje beter : 1,5 tot 2 m naar 1700, en het werd warm op de grond.

Het eerste been vloog ik weer met Paul, maar na de foto raakte Paul niet

alleen mij, maar ook de weg kwijt en belandde zo in de buurt van Tours. Op het tweede keerpunt haalde hij me vervolgens weer in omdat ik het keerpunt niet kon vinden : op de kaart stond het kasteel ten zuiden van de rivier, maar het juiste stond er dwars over.

1) Watt	Pégase	91 km/u
2) Grejon	Discus	87 km/u
4) Van Dingenen		82 km/u
5) Ikzelf		80 km/u
21) De Wachter		73 km/u

Renklasse :
1) Looisen LS-6 87 km/u
2) Bluekens 83 km/u

De 5de dag : 10-7-88
Standaardklasse :
Blois-Cosnes sur Loire 305 km
Renklasse :
Chenonceaux-Mornay sur Allier 326 km
Voorspeld was blauwe thermiek, de temperatuur op de grond steeg nog steeds.

Dadelijk na het vertrek bleken de pompen zeker niet zo goed dan voorspeld. Al spoedig hingen we met alle Zwitsers in een pulk, die zich tussen de 100 m en de 700 m in half meter-tjes voortbewoog. Halverwege het eerste been besloot ik op mijn dooie eentje voort te gaan, landde bijna buiten, en geraakte toch nog voor de pulk in Blois. Na de foto ging ik in overleg met Emiel en we besloten om via een omweg het tweede been te vliegen. Onze weg zou niet over de bossen van de Sologne leiden, maar over de korenvelden aan de kant van de Loire, een serieuze omweg. Het loonde al spoedig de moeite, want de basis steeg prompt naar 1200 m en de thermiek werd duidelijk beter. Ik kwam praktisch gelijk met de pulk aan op het tweede keerpunt. Ik had me erop betrap dat ik iets te relax was

gaan vliegen omdat het bij mij zo goed ging terwijl Paul me steeds over de problemen in de pulk vertelde.

Het laatste been besloot ik een beetje meer gas te geven en stak om te beginnen 10 km door op 500 m, nam daar een bel tot 900 m en vloog toen 80 km recht binnen. Onder me zat Paul in de problemen, hetgeen hem ruim zijn voorsprong kostte.

1) Vaucher	Pégase	70 km/u
2) Biesters	Discus	70 km/u
9) Ikzelf		66 km/u
14) Van Dingenen		63 km/u
20) De Wachter		59 km/u

Renklasse :

1) Van der Steen		63 km/u
2) Van Bree	Ventus	62 km/u
2) Bluekens		62 km/u

De 6de dag : 12-7-88

Standaardklasse :
Cormery-Lussac 310 km

Renklasse :
Port de Piles-Gençay 318 km
Na een dag met onvoldoende meteo kon er dan toch nog gevlogen worden. De proef werd spijtig genoeg kleingehouden zodat iedereen binnen kon geraken. Het weer : goed voor een 400 km proef met 1500 m en pompen tot 2,5 m/sec.

Het werd een snelle proef maar ditmaal was het niet gemakkelijk onder de 700 m, en velen hebben zich hier laten vangen. Emiel daarentegen had het gezien en vloog zich op zijn gemak naar een 3de dagplaats.

1) Hirz	LS-4	103 km/u
2) Grejon	Discus	98 km/u
3) De Wachter		92 km/u
22) Ikzelf		88 km/u
31) Van Dingenen		76 km/u

Paul had op het eerste keerpunt erg laag gezeten, en had slechts een deel

van zijn kant water gelost. Het tankje in de staart was allang leeg en Paul kreeg het probleem waar ik al een hele wedstrijd over geklaagd had : een neuslastige kist. Tot onze grote verbazing bleef de Discus 's avonds buitenstaan, voor de eerste keer. Toen we Paul om uitleg vroegen zegde hij dat de discus gestraft was.

Renklasse :

1) Looisen	LS-6	103 km/u
2) Binder	LS-6	96 km/u
4) Bluekens		92 km/u

DE EINDUITSLAG :

Standaardklasse :

1) Watt	Pégase	3971 ptn
2) Boilley	Pégase	3914 ptn
3) Jacques	Pégase	3889 ptn
9) Ikzelf	Pégase	3655 ptn
11) De Wachter	Libelle	3478 ptn
21) Van Dingenen	Discus	3112 ptn

Alle drie eerste Pégasen waren van het zware type met een beter gecentreerd ballastsysteem. Marc Ronjon van Centrair was dik in zijn nopjes, en voila. . . twee audio varia's voor resp. de winnaar en de tweede. Emiel tevreden over zijn Libelleke en Paul, de pechvogel van de wedstrijd, al wat minder slecht te spreken over zijn Discus.

In de renklasse was er eentje die op zijn gemak de wedstrijd dacht te winnen met een opmerkelijke regelmaat in zijn afzonderlijke vluchten, en dat lukte hem dan ook :

1) Bluekens	ASW-20	4237 ptn
2) Binder	LS-6	4235 ptn
3) Van der Steen	LS-3	4122 ptn

(P.J.)

AUSTRALIË ZWEEFVliegPARADIJS

GROOT / VRIENDELIJK / DROOG / GOED BUITEN TE LANDEN

Dat is de korte omschrijving van een exotisch gebeuren : 4 weken in een droomwereld van sterke - hoofdzakelijk droge - thermiek en in een landschap waarin buitenlanden bijna overal goed mogelijk is (mits inachtname van strenge regels). Het resultaat : 7 x 500 km overland in 4 weken met 3 topdagen.

Elke echte overlandvlieger ziet natuurlijk al jaren de schitterende verhalen in de diverse zweefvliegbladen over Zuid-Afrika, Verenigde Staten en Australië. Al jaren heb ik me voorgesteld zo'n reis te maken. Om de kriebels van te krijgen. Nu ging het zeer plotseling : kriebels in november, vertrokken in december met het gigantische probleem nog een vliegreis georganiseerd te krijgen. Rond november/december wil blijkbaar half Europa naar het Zuidelijk halfrond. Vanaf augustus/september wordt een boeking met de dag moeilijker. Maar ja, het lukt.

Naar welk land wil je gaan voor grote afstandvluchten ? Een aantal feiten is wel af te wegen :

- weersomstandigheden;
- terreinomstandigheden;
- Europese winter of zomer (Zuidelijk of Noordelijk halfrond)
- verschillen in prijzen
- hoelang.

De weersituaties in Zuid-Afrika en Australië liggen al redelijk in dezelfde richting, ook wat betreft de wolkenbasis welke soms kan oplopen tot 3.000 - 5.000 meter bij extreem goede dagen met thermische activiteit van meer dan 10 uur. Ook in deze landen zijn die echter in een seizoen op één

hand te tellen, alle sprookjes ten spijt. In het westen van de USA schijnt de wolkenbasis soms nog hoger op te kunnen lopen tot 5.000 - 6.000 meter QNH (dus niet boven de grond).

Dat brengt ons op het punt terrein. In de USA wordt voor zeer lange afstand veel langs bergketens en over woestijn gevlogen. Dit brengt regelmatig momenten mee dat niet al te laag kan worden gevlogen. Het betekent soms minder grote steken en soms juist zeer lang steken bij golf en/of hellingvliegen. Een stevige dosis (berg)ervaring is dan zeker aan te bevelen. Ook in Zuid-Afrika is het deels vliegen over woestijn en veel over onlandbaar terrein.

Zuid-Afrika heeft dan nog zijn eigen specifiek politiek probleem. Buitenlanden, 400 km ver. Zijn de inwoners vriendelijk ? En dan ?

Ook grotendeels onlandbaar is Centraal-Australië, met eveneens overwegend woestijngebieden heeft hoegenaamd geen inwoners. Buiten recordvlieger Hans Werner Grosse heeft praktisch niemand de durf (en complete staf met eigen meteo en sleper) om daar overland te vliegen. Het is echter juist in Centraal-Australië waar H.W. zijn grote snelheidsrecords vliegt : hoge basis tot 5.000 meter en zeer sterke thermiek, welke echter regelmatig uitloopt naar CB's vanwege de invloed van de tropen.

Zuid-Oost-Australië echter, kenmerkt zich door een grote min of meer regelmatig bewoonde omgeving (als je afstanden van 10-20 km tussen boer-

derijen zo wilt noemen). Het is vlak met hier en daar wat kleine bergen en een laag berglandschap van de Oostflank (de «Australische Alpen»).

De keuze voor Australië is voor mij gebaseerd op bovenstaande gegevens.

Het is duidelijk dat iemand die niet kan kiezen voor een lange Europese wintervakantie, het Zuidelijk halfrond zal moeten vergeten. Twee weken lijkt te kort t.o.v. de hoge overvliegkosten. Zuid-Afrika heeft wel het voordeel van een relatief korte vliegreis (ca. 10 uur) en maar enige uren tijdsverschil. Zuid-Oost-Australië is 24 uur vliegen en het tijdsverschil is tijdens de Australische zomer negen uur. Als ze hier opstaan, kom je daar net terug van een 500.

De Zuid-Oostelijke Australische weersituaties zijn veel konstanter dan die welke we hier gewend zijn. Er is een

soort weercyclus van 5 - 8 dagen welke zich min of meer regelmatig herhaalt.

Vanuit de Zuidpool komt er een koufrontpassage (ca. 1 dag). De dag erna is er een relatief koude zuidelijke wind. Temperatuur 17 - 22° C. Nu is er redelijk te vliegen, wolkenbasis ca. 1.000 m. Omstandigheden wel beter dan in de Benelux na een koufront. De dagen erna verplaatst het hogedrukgebied zich naar het Oosten. Gevolg: de om het hogedrukgebied linksomdraaiende wind blaast vanaf Zuid West via Oost langzaam noordelijk. De lucht-massa komt dus aanvankelijk uit het Zuidpoolgebied (polaire lucht) via de Stille Oceaan aan de Oostkant over Australië. Boven land wordt de lucht noordelijk en warmt op boven de woestijnen voordat Zuid-Australië wordt bereikt.

Het resultaat is dat in de loop van de volgende dagen de temperatuur steeds oploopt en de wolkenbasis hoger en hoger wordt. Er blijft dikwijls cumulus bewolking vanwege de van oorsprong vochtige lucht-massa.

Na ca. 2 - 4 dagen wordt de beste vliegdag bereikt met wolkenbasis tot ca. 3.000 meter. Dan volgt een nieuw koufront en het spel begint van voren af aan. Deze systemen worden uiteraard ook dikwijls gewijzigd en gestoord, maar er is toch veel vaster op te rekenen dan in Europa. In mijn geval doet zich echter slechts een klassieke periode voor, maar wel een met ca. 5 opwarmdagen en 3 echt goede dagen. Daarna een storing van een week.

Wat de reisduur betreft lijkt 3 weken wel het minimum. Met de weersafwisseling geeft een kortere tijd steeds minder kans op een Super-dag.

We komen dan vanzelf op het prijsniveau : AUSTRALIE IS NIET DUUR.

Relatief veel geld kost de overtocht: ca. 55.000 - 60.000 BF, afhankelijk van de maatschappij. Sinds de Australische dollar is gehalveerd, is het levensmiddelen-niveau ongeveer gelijk aan de Benelux, zeker goedkoper dan Frankrijk. De zweefvliegprijzen variëren sterk van veld tot veld.

Bij het kiezen van een veld zijn een aantal factoren belangrijk:

- open 7 dagen per week;
- thermisch goede omgeving;
- keuze uit voldoende moderne zweefvers;
- redelijke huurprijzen;
- redelijke startgelden;
- logiesmogelijkheden;
- hoe verplaats je je ?

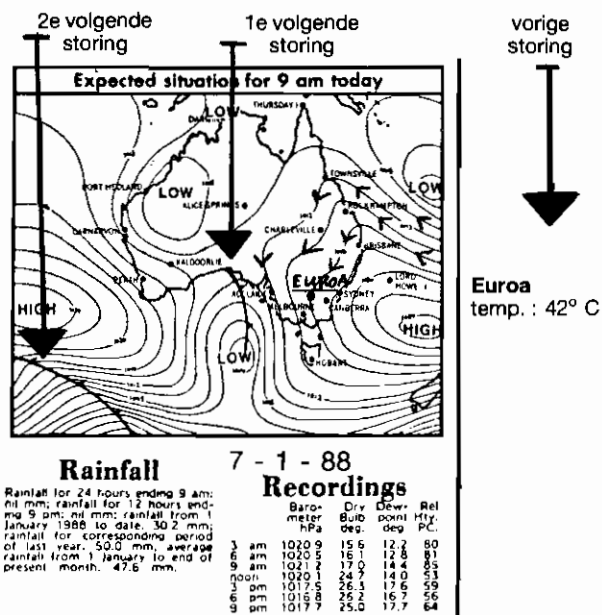
Volgende velden zijn open 7 dagen per week:

- * Waikerie;
- * Tocumwall;
- * Benalla;
- * Narromine;
- * Euroa.

Ik kies voor Euroa, een relatief nieuw zweefvliegveld met volgende voordelen:

- Vroege start mogelijk. Op ca. 10 km van het veld liggen de heuvels. De thermiek begint daar eerder. In mijn geval 9.30 u. (3 vluchten boven de 10 uur 760/850/940 km afstand).
- Er wordt gesleept \$ 15 (BF 400/start) en gelierd \$ 7 (BF 200/start).
- Men is zeer vriendelijk. Er wordt alle hulp geboden om een goedkope auto te arrangeren (ik betaal \$ 70/week) en de caravan op het vliegveld à \$ 70/week).
- Er is keuze uit zeer veel typen zweefvers (Ventus/LS 4/Kestrel 19m/LS 3/ASW 20/IS 32/Pik 20 en nog wat andere. Ik heb deze allen gevlogen voor uiteraard een dag per stuk. Geen enkel ander veld in Australië heeft zoveel keuze uit moderne zweefvers.

Het veld is commercieel opgezet met activiteit vanaf 7.00 u 's morgens tot Sunset. Het enthousiasme is groot. Ook is er een sportcommissaris gegarandeerd vanaf 9.00 - 22.00 u. Een unicum. De gehele dag staan de twee eigenaars voor je klaar. Een goede repairshop helpt met eventuele stukken. Een paar ervaren instructeurs maken in de buurt «simulated outlandings» om de Australische buitenlandingsgronden te leren kennen. De hoofdinstru-cteur/eigenaar/sleeppiloot/lierman/sportcommissaris heeft 5.000 zweefvliegen.



Overigens, van mijn 9 buitenlandingen ben ik 7 maal opgesleept vanuit een «paddock», een schapenveld met mooi kort gras en meestal gladde grond. Mits goede en strenge keuze van een terrein, slepen ze je uit elk buitenlandingsveld op.

Belangrijk is voor verre overlandvluchten een goede «emergency set». Voor het geval je buitenlandt ver van een boerderij, of «bewoonde» boerderij is het volgende o.a. nodig :

- vuur
- spiegeltje
- 2-4 liter drinkwater (ABSOLUTE NOODZAAK)
- brood voor 1 dag
- aluminium folie deken
- grondpost met gevulde batterij
- trui of jas (vaak vergeten bij start met 35° C)
- goede, stevige wandelschoenen
- uiteraard telefoonnummers
- zaklampje, pen en papier
- een sterke plastic zak om een en ander mee te nemen.

Het bleek in de praktijk dat na een zorgvuldig uitgezochte landing bij een boerderij, deze al jaren onbewoond was. Men heeft in Australië de neiging af en toe een nieuwe farm te bouwen en de oude kilometers verderop te laten staan voor de honden en katten. Het is dus opletten geblazen op gemaaid gras, niet te oude auto's, «verse» oprijlanen en dat soort dingen. Denk niet, dat bovenstaande overdreven is. Ik heb alles nodig gehad, behalve het vuur en bij toeval de deken niet. Drie uur wandelen zonder enig teken van leven behalve schapen, kangaroes en konijnen is ook niet alles. De 3 auto's welke vanuit de lucht te zien waren, bleken klaar voor de sloop.

Buitenlandingsterreinen met bijbehorende farms hou je in het oog vanaf 3.000 voet (900 meter). Dat is **echt** nodig als je wilt vermijden 5 uur of meer te wandelen.

Ik kan aparte verhalen schrijven over een buitenlanding 30 minuten voor Sunset bij «Dirty Dolly» 170 km van huis, waar ik alleen kon wegkomen met onvrijwillig meenemen van haar auto. Of van een landing op Puckapunya, een landmacht schietterrein van 30-40 km wat niet op de luchtvaartkaart stond. In ieder geval is een echt grote overlandvlucht een belevenis waar je nekharen van overeind gaan staan. Een steek van meer dan 100 km zonder éénmaal te draaien.

De hoofdindruk, welke je van Australië overhoudt : GROOT, ONTZETTEND GROOT. Geprojecteerd op Europa : van Finland tot Spanje en van Nederland tot Irak.



Iets om jaren naar toe te leven : Niet geheel onbetaalbaar, wel een superervaring welke ongekend is. Op 400 km van je startveld om 14.30 u. eerste keerpunt. Om 17.00 u. tweede keerpunt met 5 m/sec. Om 18.30 u. derde keerpunt met 4 m/sec. Alles gepland

op tijdschema. Dan om 18.45 u koud front met 0,5 m/sec. Resultaat : buiten om 20.15 u. na 942 km.

Op één van de laatste dagen vóór een voorspelde onweersbui nog snel een 300 km Δ FAI geheel lokaal (120 km/u). Losgekoppeld op 1.000 vt (300 m) en naar 11.000 vt (3.300 m) in één 5 meter bel. Later loopt de basis op tot 13.000 vt (3.900 m). En dit is vlakland dus volledig uitvliegbaar. Een ervaring om nooit te vergeten.

*Naar Australië ? Info, video, dia's, prijzen van Euroa.
Contactadres : Bert De Wijs, Postbus 26, B-2338 Baarle-Hertog.*

INTERNATIONALE ZWEEFVLIEGCOMMISSIE IN WENEN OPENT NIEUWE WEGEN

Perfekte, over de hele wereld eenvoudige formulieren voor de erkenning van recordvluchten, de invoering van een betaalbaar «eenheidszweefvliegtuig» dat licht, veilig, handelbaar in de lucht en op grond moet zijn, en bovendien wedstrijdcapaciteiten moet bezitten, veranderingen in de wedstrijdfilosofie - allemaal onderwerpen die de «international Gliding Commission» of CIVV - op haar vergadering in Wenen heeft aangesneden. En daarenboven het bericht dat Hongarije voor de 21ste wereldkampioenschappen zweefvliegtuigen in 1989 in Wenen zijn grenzen zal openstellen. Er waaide echt een nieuwe wind door de zweefvliegerij tijdens de bijeenkomst op 25 en 26 maart II. in Wenen.

37 afgevaardigden en waarnemers uit 27 landen namen aan de plenaire vergadering op de tweede dag deel, onder het voorzitterschap van Bill Ivans uit de VSA.

Tweede ervaring in Australië : een bevolking zoals ik in de hele wereld buiten de Benelux nog niet ben tegengekomen; uiterst behulpzaam en gezellig. Op het veld is alles goed verzorgd. Eenvoudig, maar zuiver.

Kortom, als je er naar toe kunt werken om dit éénmaal te doen, is mijn advies : Laat je niet afremmen.

(BdW)

Tor Johannessen bracht eerst verslag uit over de algemene FAI-conferentie in Stockholm. Volgens hem moet de zweefvliegerij alleszins eenvoudiger en voor een ruimer publiek begrijpelijk worden, als zij ooit tot de olympische discipline wil gaan behoren. De hoop dat het zweefvliegen na de erkenning ervan als olympische sport, reeds in 1992 in Barcelona als demonstratiesport erbij zou zijn, werd door de beslissing van de Spaanse organisatoren pas onlangs de bodem ingeslagen. Ook betreffende het kunstzweefvliegen op de Olympiade viel geen beslissing.

Een ander voorstel had betrekking op het opmaken van een internationaal geldig formulier voor de aanmelding van records. Door de verschillende posten erop van een nummer te voorzien, stelt zelfs de taal geen problemen meer wat het invullen betreft.

Voor motorzwevers werd ook een nieuw bewijssysteem voorgesteld dat op een meer gesofistikeerde barograaf steunt en van de hand van de Zwitserse OSTIV-vertegenwoordiger Andreas Deutsch is. Peter Riedel, in de VSA, is bezig aan de voorbereiding van een sportieve motorzwevertocht rondom de wereld. Hem werd alle steun vanwege de IGC toegezegd. De 6de Europese motorzweefvliegkampioenschappen zullen dan toch, na enige inloopp Problemen, in juni in Issoudun (Frankrijk) plaatsvinden. Aangezien er nog geen organisator voor die E.K. in 1990 bekend is, worden aanbiedingen dringend ingewacht.

De clubklasse wordt blijkbaar overal nogal stiefmoederlijk behandeld, want ook op het congres was er nagenoeg geen activiteit te melden. Alleen in de VSA, waar die klasse de «sportklasse» wordt genoemd, is een opwaartse tendens merkbaar, doordat dank zij een «behoorlijk werkend» handicapstelsel clubtoestellen met openklasse-machines en zelfs met de Nimbus 2 samen kan worden gevlogen.

Besproken werd ook het doel van de zweefvliegkampioenschappen. Het gaat niet alleen om het bewijzen van individuele bekwaamheden van de piloten, maar ook om de bevordering van de verbreiding van de zweefvliegsport en van de faam ervan in heel de wereld, als ook om de aanmoediging tot technische en economische ontwikkeling.

Een tweede voorstel vloeit voort uit de stagnatie en zelfs de teruggang, in sommige landen, van het aantal leden van de zweefvliegclubs. De essentiële

reden daarvan is duidelijk de enorm gestegen kosten als gevolg van de veel te duur geachte moderne toestellen. Bovendien zijn het grote gewicht en de steeds meer gecompliceerde uitrusting van de toestellen belangrijke hinderpalen voor een ruime aanwending ervan. Toestellen die voor wereldrecords en -kampioenschappen zijn ontwikkeld, kunnen niet nuttig zijn voor de massa. Vandaar dat de aanvankelijke plannen voor het ontwerpen van een «eenheidszweefvliegtuig» - eerst een eenzitter en later een overeenkomstige tweezitter - stilaan meer ingang vinden. Er zou een soort wedstrijd worden uitgeschreven voor de bouw van een dergelijk toestel, dat goedkoop, eenvoudig geconstrueerd uit bestaande materialen, licht en langzaam zou moeten zijn. Wegens zijn niettemin behoorlijke prestaties en zijn eenvoudige bediening zou het kunnen worden ingezet van kleine lokale wedstrijden tot in de wereldkampioenschappen toe - maar dan wel in het kader van een speciaal te creëren klasse. Aan professor Piero Morelli werd de taak opgedragen, tegen het najaar de technische en bedieningsvereisten van een dergelijk zweefvliegtuig vast te leggen.

Over alternatieve wedstrijdopgaven - bv. opdrachten die naargelang van de piloot verschillen - kon op het congres geen eensgezindheid worden bereikt.

Goed nieuws voor de 21ste W.K. zweefvliegen vanuit Wenen Neustadt was dat Hongarije zijn grenzen voor de zweefvliegers openstelt, zodat bij minder goed weer over het Alpengebied 13 keerpunten in de Hongaarse vlakten, tussen de 50 en 230 km van Wenen verwijderd, zullen kunnen worden aangevlogen. Ook

voor de ophaalploegen zal de grensovergang versoepeld worden. Wel zal een plafond van 2.000 m moeten worden gerespecteerd en zullen koersafwijkingen van meer dan 10 km worden verboden. Het aantal deelnemers zal tot 90 worden opgevoerd.

Goed nieuws ook over de voorbereiding van de 22ste WK in 1992 in Minden, Nevada (VSA) : daar zullen opdrachten over de Sierra Nevada en over de woestijn worden gegeven. Intussen werd al voor meer dan een miljoen dollar aan vliegveldinstallaties geïnvesteerd. Naar de voor-WK in 1990 kan elk deelnemend land 2 piloten sturen.

De Europese kampioenschappen in Rääskälä zullen 83 deelnemers uit 17 landen ontvangen. Dank zij het feit dat de Fin Markku Kuitinen in Benalla de wereldtitel haalde, is onze sport zeer veel in aanzien gestegen, zodat de premier zelf de EK zal komen openen. Er zullen zeer soepele luchtruimregelingen worden vastgelegd, maar de overtredingen zullen zwaar worden bestreft. Bovendien worden er dopingcontroles op het vliegveld aangekondigd, een première in de zweefvliegerij. Ook werd aan de organisatoren toegestaan, zweefvliegtuigtypes te laten deelnemen die minder dan zes maanden op de markt zijn. Een belangrijk punt van het reglement is verder, dat er tussen één en 15 minuten na de eerste vertrekfoto geen nieuwe vertrekfoto mag worden gemaakt, zulks om de tactische starthenemingen te voorkomen.

Verder waren er verslagen over de EK voor vrouwen in Bulgarije, in 1987, over de geplande EK voor vrouwen in Orel (USSR) in 1989, over de prestaties in het kader van de Barron Hilton

Cup en over de Transeuropéenne 1987, die vanop Terlet van start ging en in 1988 opnieuw wordt georganiseerd. In 1989 zal in Frankrijk een junioren-WK worden georganiseerd. Maximumleeftijd van de deelnemers is 25 jaar en er zal in standaard en 15-meterklasse worden gevlogen. Voor elke klasse kan elk land 2 deelnemers sturen.

De ondercommissie voor prestatiekentekens werd het eens over de toekenning van een vierde diamant voor een 28%-driehoek die het twintigvoudige van de finesse van het gevlogen toestel bedraagt. De afgevaardigden in de IGC hielden er evenwel zeer uiteenlopende meningen op na, zodat het probleem nog niet opgelost is geraakt.

De IGC verzette zich ook heftig tegen de plannen van de FAI om alle rechten van de organisatie van internationale luchtsporevenementen aan de Britse maatschappij CSS over te dragen, om haar chronisch geldgebrek te verhelpen. Tegen de dreigende «vercommercialisering» van de wedstrijden en kampioenschappen is bijzonder veel weerstand gerezen vanuit de zweefvliegerij, en er zal aan de FAI duidelijk gemaakt worden dat de IGC zich niet bij die plannen aansluit.

Tot slot werden belangrijke figuren en bestuursleden van de IGC gehuldigd. Professor Morelli werd tot eerste vicevoorzitter gekozen, in het vooruitzicht dat Bill Ivans wegens leeftijdsredenen volgend jaar niet meer als voorzitter herkiesbaar zal zijn.

Na deze glansrijke start bleef Riedel een geestdriftig zweefvlieger. In de jaren '30 vestigde hij meerdere wereldrecords en in 1933 won hij de Rhönwedstrijd. Hij leverde eveneens als testpiloot van de Rhön-Rossitten-Gesellschaft onder de leiding van Walter Georgii baanbrekend werk op het gebied van de vliegtuigsleepstart. In 1974 bouwde hij een kopie van zijn eerste zweefvliegtuig en maakte er een reeks echte vluchten mee. Geen andere zweefvlieger kan op zo'n lange actieve carrière terugblikken.

Riedel is dus zeker de geknipte man om ons de geschiedenis van het zweefvliegen tussen beide wereldoorlogen te openbaren. Hij doet dit meesterlijk, aan de hand van eigen ervaring en van talloze documenten die hij bewaard heeft. Deze drie boeken zijn eveneens prachtig geïllustreerd. Het fotomateriaal alleen is de aanschaffing van dit werk reeds waard. Talrijke facsimile's van artikelen, kaarten, schema's van vluchten, barogrammen, prestatietabellen e.d. vormen een onmisbare documentatie voor al wie de geschiedenis van onze sport bestuderen wil.

Op de Rhöngeschiedenis zelf komen we hier liever niet terug. De rijkdom aan informatie die deze drie boeken leveren maakt een selectie bijna onmogelijk. Laten we toch even vermelden hoe de indeling van het werk is gebeurd: deel één handelt over de eerste pogingen om het «naar beneden glijden» om te zetten in vluchten van langere duur in hellingstijgwind. De eerste 50 km-vlucht in een onweerswolk toonde toen aan dat het ook anders kon. Deel twee schetst ons dan de opmars van het thermiekvliegen onder impuls van enkele kam-

pioenen, voornamelijk Robert Kronfeld, Günter Groenhoff, Wolf Hirth, Heini Dittmar en Peter Riedel zelf. De meeste andere zweefvliegers vlogen toen veelal zonder variometer en konden met de «groten» niet concurreren. Deel drie handelt over de veralgemening van het prestatievliegen, waarbij twee factoren een doorslaggevende rol zouden spelen: het in serie bouwen van veilige prestatietoestellen en het beter benutten van stijgwinden dank zij het systematisch gebruik van de variometer door alle piloten. Ondanks de nog beperkte glijhoek aan de zweefvliegtuigen werden toen fantastische prestaties geleverd, evenwel vaak in wolkenlucht, in rechte lijn en over de staatsgrenzen heen. In onze tijd van eindeloos papierwerk, formaliteiten, verboden gebieden, beperkte gebieden, airways, flight levels, semi-circular systeem e.d. is het eenvoudig ondenkbaar dat iemand zomaar, zonder visum of voorafgaande toelating van de Was-serkuppe naar Brno (Tjechoslowakije) zou vliegen. Zó werd men in de jaren dertig nochtans wereldkampioen!

TE KOOP

* KA 6E, info dhr. Van Baelen, tel. 014/81 32 63.

* Eberle-aanhangwagen en zelfbouw Twin-aanhangwagen, met documenten, bel zweefclub Keiheuvel, tel. 014/81 13 54.



INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

IMPORT/EXPORT, DISTRIBUTIE EN SERVICE voor NEDERLAND, BELGIË, LUX. E.A. LANDEN

SNELLE leveringen **MINIMUM** prijzen **EN voor SERVICE**
KORTING bij gekombineerde bestellingen.

VLIEGINSTRUMENTEN: WINTER alle typen **hoogte- en snelheidsmeters** voor zweefvliegtuigen, delta's, u.l.'s en lichte motorvliegtuigen

BAROGRAFEN: OK en WINTER vanaf f 695,-. Bfr. 12870, alle toebehoren.

VARIOMETERS MECHANISCH:

- WINTER, vele typen.
- BOHLI, ook de nieuwe "kleine" BOHLI.

VARIOMETERS ELECTRONISCH:

- AVIONIC-DITTEL: LX 100, LX 1000, LX 2000, vanaf f 769,-. Bfr. 14240.
- ILEC: SB-7, SB-8, SB-9 vanaf f 946,-. Bfr. 17500
- PESCHGES: TE of elektronische compensatie, VP 3, VP 4, VP5, diverse uitvoeringen. Vanaf f 2.225,-. Bfr. 41750.

BOORDCOMPUTERS

(strecken- en antilugrechners) voor PESCHGES, ILEC en AVIONIC-DITTEL (LX-SYSTEMEN).

VALSCHERMEN: Alleen de beste reddings-valschermen voor optimaal zitcomfort en optimale **veiligheid. SECURITY**, typen 350 en 850 en **SLIMPACK II**.

KOMPASSEN: AIRPATH, BOHLI en LUDOLPH reeds vanaf f 181,-. Bfr. 3350.

CENTRAIR ZWEEFVLEGTUIGEN

- PEGASE, 4 typen: A, B, Club en D, vanaf f 41.000,-. Bfr. 780.000.
- MARIANNE. Nieuwe uitvoering. Voor basis- en voorigezette opleiding, prestatie- en wedstrijdvlagen. Prijs f 83.000,-. Bfr. 540.000.

CENTRAIR TRAILERS

Pertekte weginging en onderhoudsvrij, degelijke bouw.

- MONO, voor eenzitters, f 8.100,-. Bfr. 151.000.
- DUO, tandemmasser, voor tweezitters, f 11.600,-. Bfr. 216.000

LUCHTVAART ZEND/ONTVANGERS

AVIONIC DITTEL 720/760 kanalen

- inbouw; 5 typen, vanaf f 2.299,-. Bfr. 42.500
- mobiel/grond/portable: 5 typen, vanaf f 849,-. Bfr. 15.700 (excl. set)

BECKER voor.

- inbouw, vanaf f 2.970,-. Bfr. 55.000, en
- mobiel/grond/portable.

AOR TR-720 "HANDHOLD" COM.: 720 kan., 200 kan. NAV.

- Topkwaliteit, voor vele doelenden geschikt.
- Vele accessoires leverbaar.
- Vanaf f 1.469,-. Bfr. 27.400, inclusief akku, antenne en lader. (Alleen voor export)

LUCHTVAARTONTVANGERS

- HANDHOLD: Sony Air-7
- MINI-FORMAAT: Signaal R-537, incl. antenne en earphone, f 289,-. Bfr. 5.400. (Mogelijkheid voor inbouw van kristallen voor twee vaste frequenties).

NOOD/CRASH ZENDERS

Twee typen, o.a. de nieuwste A/D ELT-II, vanaf f 780,-. Bfr. 14.450.

RADIO TOEBEHOREN diverse merken:

- antenne's, in- op-bouw, magneetvoet.
- speakers, headsets, converters
- hand- en zwantehalsmicrofoons, etc.

BOORDAKKU's in 3 typen 12V/6Ah, vanaf f 84,-. Bfr. 1480. Ook laadapparaat.

ALLE PRIJZEN **EXCLUSIEF BTW** en aan wijzigingen onderhevig.

INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

Martin Heesakkers, Eind 11, 5561 BC Rielthoven NL.
(Lussen Turnhout en Eindhoven)
Tel.: 04902-41741 vanuit België 31.4902.41741