

ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

20ste jaargang - nummer 79
juli - augustus - september 1999

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

kantoor van afgifte Gent X

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 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 Boechemout
tel.: (03) 454 33 34
fax: (03) 454 33 88
e-mail: lvzc@online.be
internet homepage:
<http://www.aeroclub.student.kuleuven.ac.be/lvzc/>

Betalingen:

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

Redactiemedewerker:

Peter MULLAERT
tel.: (09) 221 31 57

Hoofdredactie, 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

kantoor van afgifte Gent X

20ste jaargang - nummer 79
juli - augustus - september 1999

INHOUD

Redactioneel	2
Nieuws vanuit het secretariaat	3
Fotowedstrijd Zweefvliegen	4
Wijziging Low Flying Area Golf	5
Ostiv-presentatie	8
In memoriam	10
Safety first	11
Zweefvliegtuigen "uit de oude doos"	14
Zweefvliegtuignieuws	16
Het hoekje van de boekenvreter	17
Verslag van een snelle dag	18
Wedstrijdnieuws	20
Sportcommissie	38
Petitie Kortrijk-Wevelgem	39
Mededelingen en service	40

Ran dit nummer werkten verder mee:

Geysen A. - Huybreckx M. - Jansen S. - Lens I. - Pauwels P. -
Sermeus K. - Stinckens P. - Taeymans S. - Vandenberghe J.

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

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

Foto cover: Rony Van Camp (KAZM) op DG-300 boven Oostmalle (foto Kris Van Dam)

REDACTIONEEL

Zelden kregen we zo veel wedstrijdresultaten ineens te verwerken; nationale kampioenschappen in alle klassen, Europese en Wereldkampioenschappen, regionale wedstrijden... noem maar op! Je vindt ze in een uitgebreid hoofdstuk "wedstrijdnieuws". Daarnaast vernamen we ook dat Paul Janssens op de "Masters"-wedstrijd te Saint-Auban de eerste plaats behaalde.

Proficiat!

Stan Taeymans levert ons een beknopt overzicht van de versoepelingen van de luchtruimbeperingen die onze vertegenwoordigers na lang onderhandelen verkregen om ons bij mooi weer wat meer aderruimte te verschaffen. Vooral Luc Beerts en Luc Vandebecck hebben hier heel wat tijd en moeite aan besteed, en nu moeten wij allen bewijzen dat we de nodige discipline kunnen opbrengen om deze verworvenheden niet in gevaar te brengen. Strikte naleving van de beperkingen is het enige middel om te bewijzen dat wij inderdaad volwaardige partners zijn in het luchtverkeer. Een paar incidenten zouden volstaan om al die inspanningen op de helling te zetten. Dit mag niet gebeuren!

Na het goede nieuws, het slechte: opnieuw hebben we een dode te betreuren: Walter Loos van de KAC stortte te pletter kort na zijn opstijgen van Weelde. De oorzaken van de crash worden nog onderzocht. Verder was er nog een gewonde bij een mislukte start te Amougies, en ook bij onze Waalse collega's liep een en ander fout, met o.a. een gewonde, weer bij de start, te Froidchapelle. Daarnaast is er ook reeds vrij veel materiële schade geweest. Indien we het tij niet keren, zijn de gevolgen, financieel maar ook reglementair, niet te overzien.

Voor de zweefvliegers van ZAC en KFC ziet het er evenmin rooskleurig uit: voorlopig zijn de twee Wevelgemse clubs voor hun zweefvliegactiviteiten aangewezen op de gastvrijheid van de Waalse vliegvelden Amougies en Maubray. Tegen het zweefvliegverbod op EBKT was er een ludieke protestactie op het vliegveld, en de twee verenigingen hebben gezamenlijk juridische stappen ondernomen tegen de verbodsbepaling. Er gaat ook een petitie rond (zie verder in dit blad). Maar voorlopig zijn de provincies West- en Oost-Vlaanderen omgevormd tot een soort zweefvliegvrije zone, met als enige uitzondering het VZP te Overboelare, aan de Brabantse grens. En in deze tijden van "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen" een nieuw zweefvliegveld met de passende infrastructuur uit de grond te stampen, lijkt nagenoeg uitgesloten.

Dit betekent in ieder geval dat we niet bij de pakken mogen neerzitten. Wij moeten dringend iets doen aan het imago van onze sport. De laatste jaren werden wij in de pers slechts vermeld rond twee thema's: ongevallen en geluidshinder. Wellicht is het gebrek aan positieve berichtgeving ook gedeeltelijk aan onszelf te wijten: zenden wij wel genoeg berichten over onze activiteiten (wedstrijden, stages...) naar de pers?

Een dagelijks verslag over een lokale wedstrijd in de plaatselijke pers kan wonderden doen voor het aanzien van een club... en voor de rekrutering van nieuwe leden.

Dus... de handen uit de mouwen, en toch nog vele goede vluchten.

Stéphane

NIEUWS VANUIT HET SECRETARIAAT

Technische Controle

Ofschoon het vliegseizoen nog niet echt volledig is afgesloten, moeten we reeds de technische controle voorbereiden. De eigenaars van toestellen worden vriendelijk verzocht om de aanvraag tot keuring van hun toestel tijdig in te dienen zodat de technische controleurs de inspecties zouden kunnen spreiden tijdens de komende wintermaanden. Wacht a.u.b. niet tot maart! Onze controleurs willen ook kunnen vliegen van bij aanvang van het seizoen.

Symposium 2 000

Zoals reeds werd aangekondigd, zal het sympo-

sium plaats hebben op zaterdag 29 januari 2000 in het Provinciaal Vormingscentrum te Malle. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeursconferentie plaats. Ook hier zal het onderwerp "vliegveiligheid" ruim aan bod komen.

Conferentie Sportcommissarissen

Om het probleem van tijdgebrek te voorkomen, werd besloten om de jaarlijkse vergadering voor de sportcommissarissen te verplaatsen naar een avond in november/december. Voor de sportcommissarissen wordt het een verplichte bijscholing vermits er een volledig herziene sportcode van kracht zal worden.

Aan het namiddagprogramma wordt nog volop

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

gesleuteld. Goede ideeën worden met graagte ontvangen!

Zweefvliegkalender 2 000

Zoals de voorbije jaren zal ook de gekende Duitse zweefvliegkalender opnieuw beschikbaar zijn voor de leden. Ondanks de stijging van de kosten kan de kalender tegen dezelfde voorwaarden als vorig jaar worden aangeboden, nl. 750,- BEF (850,- BEF toegestuurd per post). De clubsecretarissen hebben reeds de nodige informatie ontvangen voor de groepsbestellingen.

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

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

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

FOTOWEDSTRIJD ZWEEFVLIEGEN

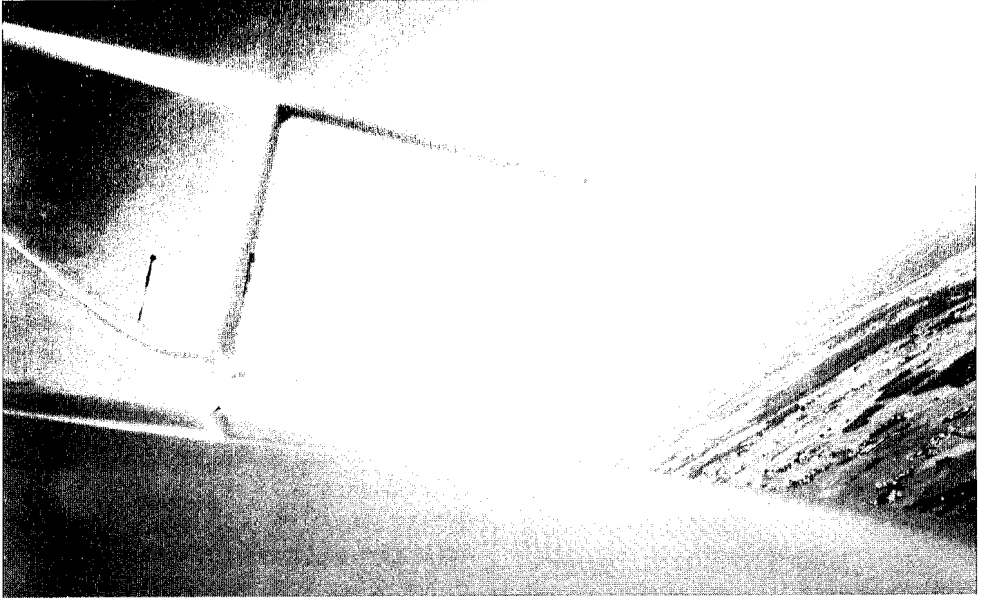
Eén november is de deadline voor deelname aan de jaarlijkse fotowedstrijd van de Liga. Op die datum moeten alle foto's op het Ligasecretariaat bezorgd zijn.

Het volledige reglement verscheen in het vorige Ligablad. Even enkele punten ter herinnering:

- als deelnemer moet je lid zijn van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs;
- de foto's moeten vanzelfsprekend met zweefvliegen te maken hebben.
- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn of eerder hebben deelgenomen aan de foto wedstrijd van de Liga;
- de inzending moet minstens 18 x 24 cm groot zijn. Zowel zwart-wit als kleurenfoto's zijn toegelaten;

- aan de winnaars zal later gevraagd worden om de negatieven in te zenden voor publicatie en controle. Deze negatieven worden na het symposium gegarandeerd terugbezorgd aan de rechtmatige eigenaar. De ingezonden afdrucken blijven echter in het bezit van de Liga, die er ook de publicatierechten van krijgt;
- per deelnemer mogen er maximum vijf foto's worden ingezonden;
- iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn opnames;
- door deelname aan deze wedstrijd verklaart de deelnemer zich akkoord met de beslissing van de jury.

Alle foto's moeten toekomen op het Ligasecretariaat (dus niet rechtstreeks bij de re-



K-21 in bocht (foto Ludwig Van Hoven)

dactie van het Ligablad), eventueel via de ligaverantwoordelijke van je club of (à la limite) via Ivo Lens.

Er zijn zoals elk jaar geldprijzen te winnen: respectievelijk 3 000, 2 000 en 1 000 BEF.
Ivo Lens

WIJZIGING LOW FLYING AREA GOLF

Eindelijk een keer een positief bericht betreffende een wijziging van het luchtruim, dit na de inzet van vooral Luc Beerts en Luc Vandebecck. Het A.I.P. amendement Nr 07 van 15 juli 1999, wijzigt de vorige LFA-Golf in een totaal nieuwe LFA-Golf. Hier volgen de respectievelijke wijzigingen.

LOW FLYING AREA GOLF TWO WEST UP TO FL 75:

Dit omhelst het gebied westelijk van de TMA Brussel.

LOW FLYING AREA GOLF TWO NORTH UP

TO FL 75:

Het gebied noordelijk van de TMA Brussel. De LFA GOLF 2 West en North worden aangevraagd door de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs.

LOW FLYING AREA GOLF TWO SOUTH UP TO FL 70:

Het gebied ten zuiden van de TMA Brussel. De LFA GOLF 2 South wordt aangevraagd door de "Fédération Francophone de Vol à Voile".

LOW FLYING AREA GOLF TREE UP TO FL 60:

Het gebied ten zuiden van EBTX.

De LFA GOLF 3 wordt aangevraagd door EBTX.

LOW FLYING AREA GOLF FOUR UP TO FL 50:

Het gebied ten zuiden van EBTN, Goetsenhoven. De LFA GOLF 4 wordt aangevraagd door EBTN.

LOW FLYING AREA GOLF FIVE UP TO FL95:

Het gebied over de Ardennen.

De LFA GOLF 5 South wordt aangevraagd door de "Fédération Francophone de Vol à Voile"

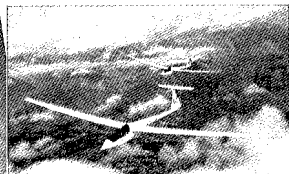
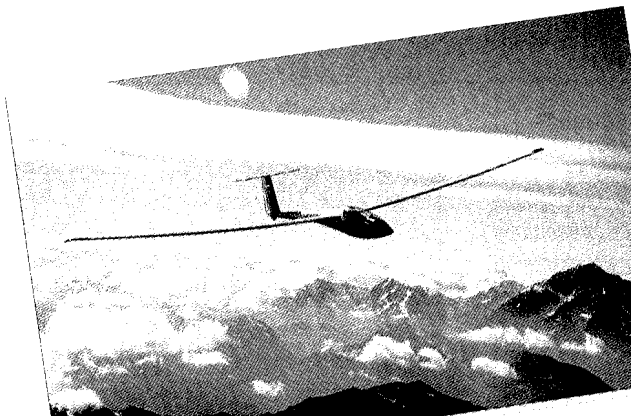
Voorwaarde om deze aanvraag te rechtvaardigen: meteorische omstandigheden moeten van die aard zijn dat de verwachte termiekhogtes **hoger** liggen dan de maximum toegestane hoogte van de LFA GOLF1. Uiteraard kan deze verhoging enkel bekomen worden buiten de militaire activiteiten, wat eigenlijk beduidt, enkel in de week-ends en feestdagen. Iedere club heeft een detailkaart ontvangen betreffende deze zones, en deze dienen door alle piloten grondig te worden bestudeerd. Tevens werd naar alle clubs een omreken tabel gestuurd van de respectievelijke Flight-levels naar meters op zee-niveau (AMSL). Daar de ruimte tussen luchtverkeer en zweefvliegtuigen wel erg krap wordt, is er beslist om een bufferzone van **500 ft extra** in te voeren. De respectievelijke FL55, FL75, FL95 worden dus FL50, FL70, FL90. Met deze 1 000 ft separatie voldoen we aan de voorwaarden om de minimumafstand te behouden met het kruisend luchtvaartverkeer volgens het semi-circulair systeem.

Wat betreft de praktische uitvoering om bepaalde zones te activeren naar de nieuwe LFA Golf en de distributie naar de verschillende clubs zijn er nog enkele verbeteringen noodzakelijk die we na het vliegseizoen nog verder moeten bespreken. Bij het bericht van eventuele activering wordt de hoogte omgerekend in **meters op zeeniveau**, dus moet men rekening houden met de hoogte van het vliegveld indien men met hoogtemeterinstelling **QFE** vertrekt. De activering van de betreffende LFA Golf is geldig voor de dag van aanvraag en

vervalt bij **Sunset**. De activering kan in sommige gevallen ingaan vanaf een bepaald uur en zal tevens vermeld worden op het bericht. Wanneer echter geen bericht wordt rondgestuurd, dan is **altijd LFA GOLF 1** actief, dus **FL55**. De aanvraag voor activering wordt gedaan door een ervaren piloot die een goede kijk en ondervinding heeft op het meteorische gebeuren. De bedoeling is dat het bericht wordt rondgestuurd rond 9h, zodat de clubs de piloten kunnen briefen uiterlijk om 10h. De distributie via Fax kan maar goed werken als de opgeroepen faxen kunnen geactiveerd worden, wat bij nader inzien niet steeds het geval was. De versturing via e-mail zou veel interessanter zijn op voorwaarde dat je er iedereen mee kan bereiken.

Wat betreft de contacten met Brussels ACC, tot op heden zijn die rimpelloos verlopen, geen enkele aanvraag werd geweigerd, zelfs tijdens de meeting van Sanicole werd de aanvraag toegestaan. Om deze goede verstandhouding te behouden, is het noodzakelijk dat alle piloten zich **strikt** aan de opgelegde reglementering houden. De clubs moeten zeer nauwlettend toekijken en geen enkele overtreding tolereren. Gezien in de toekomst het luchtvaartverkeer nog merkbaar gaat toenemen, is het absoluut noodzakelijk dat er **geen cow-boys** gaan rond vliegen die al het harde werk dat door bovengenoemde mensen werd geleverd, gaan teniet doen. Absoluut noodzakelijk is ook dat wij met betrouwbare hoogtemeters vliegen die geen al te grote afwijking geven, daar de marge erg klein is geworden. Willen wij in de toekomst naar voor komen als serieuze gesprekspartners aangaande de toekomst van ons luchtruim, dienen we er ons ook naar te gedragen en geloof me, het zal nodig zijn.

Stan Taeymans



Segelflug- Bildkalender 2000

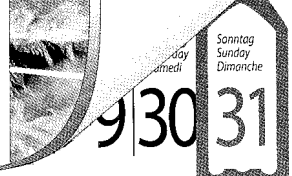
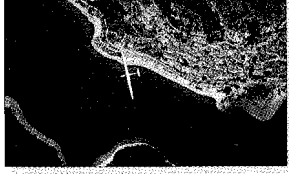
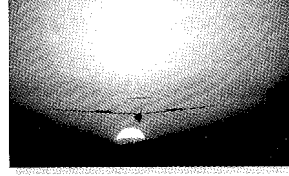
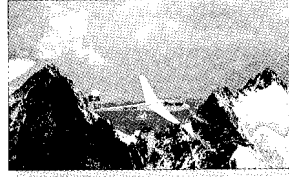
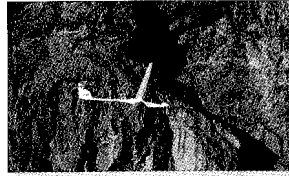
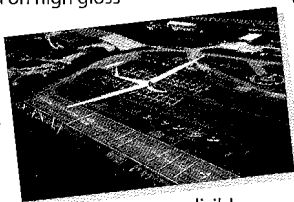
31st Edition

In the year 2000, the 31st issue of the Soaring Calendar will put you close up to the unrivalled fascination and dynamic beauty of silent flight. This year's 13 wonderful large-format 48 x 29 cm photographs are printed on high gloss art paper. The obverse side has more photographs and information in English, describing the aircraft, airfields and events. The bottom of each page naturally has the days of the month with an advancing date-clip.

31e Edition

Cette nouvelle édition va vous mettre en contact avec la beauté, les aventures et la fascination du vol à voile. Les 13 images sur papier glacé d'excellente qualité, au format 48 x 29 cm, sont

également agrémentées au verso d'informations en trois langues, sur des planeurs par exemple, des régions de vol ou des aventures. Un calendrier parfaitement lisible, avec un onglet de repère, complète ce document artistique.



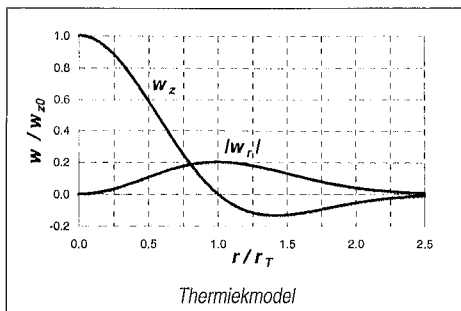
OSTIV-PRESENTATIE

Monte Carlo simulatie van Overland-zweefvliegprestatie

Kurt Sermeus, lid van Diest Aëroclub, hield tijdens het OSTIV-congres te Bayreuth een presentatie over dit onderwerp. Hieronder volgt een vertaling van de (Engelstalige) samenvatting van die uiteenzetting.

Deze studie biedt een recent ontwikkeld rekenkundig simulatieprogramma voor de evaluatie van overland-zweefvliegprestatie. Het steunt op een stochastisch model van thermische convectie en is voornamelijk gedacht als steun bij training voor het vergelijken van verschillende zweefvliegtactieken. Het doel is dus gelijkaardig met het simulatieprogramma dat werd voorgesteld door R. Mathar op het Omarama-congres in 1995. Het maakt echter gebruik van een volledig verschillend en veel nauwkeuriger convectiemodel. Daarenboven wordt een complexer zweefvliegtuigmodel gebruikt voor semi-dynamische vluchtsimulatie met twee vrijheidsgraden, waardoor berekening van dollijnvliegen mogelijk wordt, alsook het incalculeren van dynamische energie-uitwisselingen bij longitudinale manoeuvres. Op dit ogenblik beperkt het zich nog tot een 2-D simulatie, omwille van de hoge complexiteit van een 3-D model van de besluitvorming door de piloot. Statistische vluchtprestatiegegevens worden bekomen via de Monte Carlo methode, d.w.z. dat dezelfde vluchtsimulatie een aantal keren herhaald wordt, telkens met een ander toevallige thermiekverdeling.

Voor het begin van een vluchtsimulatie wordt een thermiekverdeling gegenereerd langs de voorziene vluchtbaan voor de proef. Men gaat ervan uit dat de convectie voldoende ontwikkeld is, zodat de midschalige circulatie de vorming van nieuwe thermiekbellen veroorzaakt en dat deze bellen met de wind mee gaan



op wolkenbasishoogte. De thermische convectie wordt op twee niveau's in model gebracht:

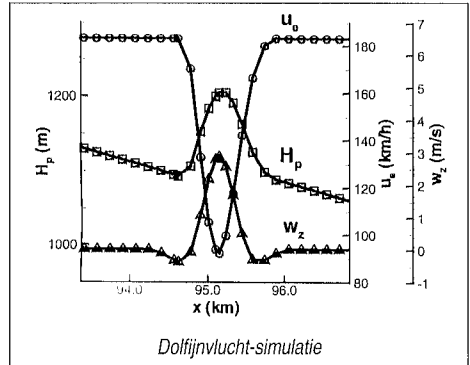
- Het as-symmetrische thermische model geeft de verticale en radiale componenten van de windsnelheid in de bel als functie van de afstand r van de kern en de hoogte z . Een aanvaardbaar model van de "gemiddelde" thermiekbellen kan opgebouwd worden op basis van exponentieel gedempte parabolische functies voor de snelheidsprofielen op een gegeven hoogte. De variatie van de verticale snelheid in de kern w_{z0} , de maximale radiale snelheid w_{rT} en de bel diameter r_T met de hoogte z wordt in model gebracht met deelsgewijze lineaire functies. Dit laat toe een thermiekbellen voor te stellen als een vortexring-structuur.
- Het convectiemodel steunt op probabiliteitsfuncties voor de dichtheid van de maximum verticale snelheid van de kern w_{z0} , de maximum straal van de bel r_T en de afstand s_T tussen twee bellen. Deze drie stochastische variabelen worden verondersteld onafhankelijk van elkaar. Een vaste verhouding $|w_{rT}|/|w_{z0}|$ wordt gehanteerd tussen maximum radiale en verticale thermische componenten. In een verder stadium zouden deze gegevens kunnen overgenomen worden van een voorspellingsprogramma voor atmosferische convectie.

De Invers Transformationele Methode wordt toegepast op een reeks lukraak gegenereerde getallen om de stochastische variabelen w_{z0} , r_T en s_T te bepalen met de gespecificeerde waarschijnlijkheid.

Omdat het simulatieprogramma gedacht is als een opleidingshulpmiddel voor zweefvliegtactiek werd verondersteld dat de piloot-gebruiker niet beschikt over meer uitgebreide prestatiegegevens van het zweefvliegtuig dan de snelheidspolaire. Met deze beperkte gegevens kan men slechts een heel eenvoudig zweefvliegtuigmodel gebruiken: een puntmassa waar het gewicht W , de lift L en de weerstand D ingrijpen. Een volledig dynamische vluchtsimulatie, inclusief het binnenvliegen in en verlaten van de thermiekbel, is erg complex en zou een zeer ingewikkeld model vereisen van de beheersing van het zweefvliegtuig door de piloot. Een dergelijke hoge graad van complexiteit is niet te rechtvaardigen wanneer men een vrij eenvoudig zweefvliegtuigmodel hanteert. Men berekent vanuit de snelheidspolaire de lift/weerstandspolaire van het toestel, en stelt die voor door een aangepaste veeltermcurve. De sollfahrtsfunctie gebruikt een aangepaste veeltermcurve bij het juiste gewicht.

De vluchtsimulatie bestaat uit een sequentie van drie verschillende vluchtfases.

- Quasi-stationaire glijvlucht tussen twee opeenvolgende thermiekbellen met snelheid gegeven door het sollfahrtsysteem voor een gekozen McCreeady-instelling.
- Quasi-stationaire gecentreerde bocht voor het stijgen in de thermiekbel. Een gradiëntmethode wordt toegepast om de optimale vluchttoestand te bepalen in dit probleem met twee vrijheidsgraden (luchtsnelheid en inclinatie). Het centreren van de bel wordt in model gebracht door een exponentieel afnemende reductie van de stijgsnelheid.



- Stampende bewegingen (niet stationaire symmetrische vlucht) voor berekening van vertraging bij het binnenvliegen van een bel en versnelling bij het verlaten ervan. Elke stampende beweging begint met een vluchtmodus onder constante belastingsfactor, gevolgd door een snelheidsprogramma voor geleidelijke overgang naar een nieuwe evenwichtige vluchtsituatie.

De overgang van de ene vluchtfase naar de andere wordt gestuurd door het model voor de zweefvliegtactiek van de piloot. Hierin zijn regels verwerkt voor de keuze van de volgende thermiekbel, voor de instelling van de McCreeady op de sollfahrtsgeber, voor de keuze van afvlieghoogte bij het verlaten van een bel, en voor de keuze tussen dolfijnvlucht of cirkelen in thermiek. De beslissingen vloeien voort uit de aangeduide stijgsnelheid en drukhoogte, uit geobserveerde thermiekbellen, hun geschatte kracht en afstand, en de afstand tot het doel.

De Monte Carlo simulatie produceert uiteindelijk statistische waarden voor overland zweefvliegprestatie (gemiddelden, standaardafwijkingen). Zo kan men bijvoorbeeld de invloed tonen van waterballast op de kruissnelheid en de cirkeltijd in thermiek.

Kurt Sermeus

IN MEMORIAM

AFSCHEID VAN EEN GROOT MAN... JOS VAN MULDER.



Vroeger werd wel eens gezongen dat einde mei de wereld zou vergaan. Maandag 31 mei 1999 leek het zover. Wanneer Stefan mij die maandagmiddag opbelde en zei dat Pa overleden was stond de wereld al-

leszins stil. Jos overleden?... Komaan zeg! Er bestaan andere grappen hoor! Jos Van Mulders... Hey... Hoor ik wel goed? Kom... nare droom... wakker worden... heb ik nu wel of niet de hoorn aan het oor?... Dan even stilte aan beide zijden... slikken... een eerste verwerken... Hoe? Jos... eh... gisteren-nog... en zaterdag... ONZE Jos Van Mulders?

Helaas! Harde werkelijkheid. De harde waarheid... als een moker. Een moker die niets ontziend kwetst... een die diepe wonden slaat... die mooie stukjes wereld kapot hamert... die ons met één slag tot de droefste der werkelijkheden brengt... ons van alle mooie dromen scheidt. Dit zijn natuurlijk niet de mooiste woorden maar hoe kan zulke droeve tijding in godsnaam wel klinken.

Jos Van Mulders... een veelzeggende naam. Jos Van Mulders is niet meer. En dat zullen wij geweten hebben! Het weekend kondigde zich hoopvol aan voor de Kaiser- en Victor Boin wedstrijd. Jos had zich laten overhalen zijn geliefde LS1 te laten staan en mee te dingen met de houten bakken. Niet echt iets voor Jos die stoofohout allang had afgezworen maar ook niets kon weigeren. De woensdag voor de wedstrijd maakte hij dan maar een vlucht met de Papa Tango, kwestie het gevoel

van en voor hout weer op peil te brengen. Geen probleem want was Jos in vroegere zweeflevens niet eigenaar van een Ka8? Ja toch. En zo gaf Jos weeral eens blijk van het feit dat men hem niets tevergeefs kon vragen. Niet dat hij een fervent wedstrijdvlieger was, maar lokaal vliegen was er voor hem niet meer bij. Maar overlandvliegen daarentegen in een gezellige sfeer van gezonde clubwedijver. Ja, dat was iets voor Jos.

Als gefascineerd zweefvlieger wist hij dankbaar gebruik te maken van elk moment dat de natuur hem vleugels gaf. Als gemotiveerd overlandvlieger was hij het toonbeeld voor de aankomende nieuwe generatie. Jonge overlandvliegers gingen stilaan, soms onbewust, Jos' enthousiasme en vertrouwen-in-eigen-kunnen delen. Vaak waren wij allemaal even onbewust van het feit dat Jos ons, ervaren leraar als hij was, regelmatig lesjes gaf. Denk maar aan de dagen dat wij er niet teveel van verwachten en dat Jos toch optimistisch begon op te bouwen. Alle mogelijke momenten grijpen, was zijn devies, niet wachten tot morgen.

Eigenlijk was Jos een levensgenieter die de dag plukte. En gelijk had hij. Misschien dat zijn avontuur in Frankrijk enkele jaren geleden hier iets voor tussen zat. Daar overleefde hij wonderwel een crash die gewoonlijk fataal afloopt. Een gebeurtenis die hem misschien een beetje fatalistisch maakte. Frankrijk lag Jos meer aan het hart dan het eigen vaderland. Van dat land kon hij de taal wel uitgevonden hebben. Daar, in het Bourgondische Saint Florentin, was Jos in zijn nopjes. Dicht in de buurt van zijn geliefd Chablieke want ook het culinaire aspect van zijn leven was Jos niet onaangenaam. Jos kon eigenlijk alle fijne dingen van het leven appreciëren.

Maar St-Flo was zijn constante droom. De immense graanvelden die het grootste deel van het Bourgondische landschap uitmaakten. Niet voor de dikwijls poëtisch bezongen wiegende korenhalmen, neen, wel van de duizenden uitgestrekte stoppelvelden die als potentiële landingsterreinen uitnodigend lagen te wachten. Daar waar sommige stoute graanboeren het niet zo nauw namen met het milieu en straffeloos hun stoppel-land in brand staken tot meerdere eer en plezier van Jos en kompanen die op die manier de energierijkste thermiekbellen onder de vleugels gestuwd kregen. Saint Florentin en haar vriendelijke gastheren zullen Jos missen. Jos was er een graag geziene figuur. En de eigen mensen die jaarlijks in St-Flo van de partij zijn verliezen niet alleen een sportieve overlandvlieger maar ook hun best tolk.

Jos had ook aandacht voor mensen die hem inspireerden. Zo bracht hij bij de jaarlijks terugkerende Manfred Cup steeds hulde aan Manfred Albert door tijdens een korte toespraak de vliegcapaciteiten en de vriendschap van deze medestichter van de Limburgse Vleugels in het zonnetje te zetten.

Met Jos verdwijnt:

- zijn gekende stem aan de radio
- zijn aanstekelijk optimisme

- zijn apart en fijn gevoel voor humor
- zijn rustig en fijn taalgebruik
- zijn gevoel van rechtvaardigheid
- zijn talent als tolk
- zijn ontwapenende lach
- zijn behulpzaamheid
- zijn roep... "Kom op!! Opbouwen!"
- zijn dorst naar overlandvliegen

Maandag 31 mei 1999.

De dag dat zweefvliegen een dimensie minder kreeg.

De dag dat de Limburgse Vleugels andermaal een groot zweefvlieger verloren.

De dag dat Papa Alfa vanaf dan vergeefs op zijn piloot zal wachten.

De dag dat Jos' vario enkel nog dalen aanwijst. Doch, morgen zal de zon weer schijnen. Morgen zullen vroege morgennevels veranderen in dikdoende cumuli en zullen talloze andere Papa Tango's het luchtruim kiezen. In het zog van Jos en zijn LS1. En zo vliegen wij, vleugels op de wind, vervuld van Jos' spirit, samen nog vele einders tegemoet. En hij zal zien dat het goed is!

Jos, bedankt voor het stukje leven dat wij samen met jou mochten gaan. Het was een groot voorrecht om je te mogen kennen.

Hopelijk wacht je ons op bij onze laatste landing.

Piet Stinckens

SAFETY FIRST

Dit artikel is de letterlijke vertaling van de tekst uit een toespraak van Bruno Gantenbrink, verschenen in de Aerokurier van februari 1993. De reproductie ervan is niet alleen toegelaten, maar

aangemoedigd door de auteur. Gelieve het artikel voluit te lezen.

Mijn toespraak was aangekondigd als een feest-

redevoering. En wat verwacht men dan? Iets aangenaams, vormend, gelijk hoe iets positiefs of ten minste toch iets wat niet stoort. En in die zin is mijn toespraak geen feestelijke redevoering, want wat kan men in Godsnaam vertellen over veiligheid dat aangenaam en plezant onderhoudend is? Ik ben er mij bewust van dat ik u door deze voorstelling bang zal maken, u uitdagen of u ten minste aan het nadenken zal zetten. Ik verwacht mij aan tal van negatieve reacties, onder andere in de pers. Mensen die mij verwijtend zullen vragen: "Was het nu echt nodig om onze sport te bevleken terwijl de pers in de zaal zat?" Maar zulke opmerkingen raken mij niet.

Indien men alle belangrijke wetenswaardigheden over het zweefvliegen in één groot boek zou verzamelen, zou men naar mijn mening tot vier grote hoofdstukken komen. Een eerste hoofdstuk zou kunnen gaan over de vrijheid van het zweefvliegen. Men zou het uiteraard over het mooie en het majestueuze van de vlucht zelf hebben. Maar er moet ook gesproken worden over de problemen en factoren die onze vrijheid van vliegen in gevaar brengen, zoals de steeds zinloos strenger wordende reglementeringen, vliegwaardigheidsattesten, steeds meer sluiten van vliegvelden of de onmogelijkheid om nieuwe te openen... Hier zou bijvoorbeeld ook onze positie in relatie met het leefmilieu kunnen besproken worden, enz, enz.

Een volgend hoofdstuk zou gaan over de mogelijkheid tot vliegen. Hierin moeten antwoorden komen op vragen in verband met organisatie en structuurproblemen op alle niveaus. Hoe moet de organisatie voor een goede opleiding? Hoe zit het met de reglementering voor examens en vergunningen? Ook kosten en financiën mogen hier niet ontbreken, want onze sport moet toch haalbaar blijven. Een derde hoofdstuk kon gaan over de vereiste vaardigheden om zweefpiloot te wor-

den. Eventueel een verzameling van al de kennis die men moet bezitten om onze sport te beoefenen, zoals de theorie van het zweefvliegen, aërodynamica, meteo en noem maar op. Enkel deze drie hoofdstukken zouden reeds 95% van onze aandacht gevraagd hebben, en uit ervaring weet ik dat het programma en de toespraken op de open zweefvliegdagen van de laatste jaren in die zin verlopen.

Dit laat natuurlijk weinig tijd en aandacht over voor het vierde hoofdstuk, met als titel "vliegveiligheid" dat naar mijn mening even uitgebreid moet zijn als de drie vorige. Want alleen al de lusteloosheid en beperktheid waarmee we de vliegveiligheid benaderen, wijst erop dat we inderdaad een probleem hebben met de veiligheid. Sommigen zullen zeggen: "Hij overdrijft; hij drukt een zwart blad, hij zoekt aandacht en daarom stelt hij alles buiten proportie. We weten allen dat er niets zonder gevaar is, en dit zal ook wel zo zijn voor het zweefvliegen, want er wordt toch steeds gezegd: "Het gevaarlijkste aan het zweefvliegen is de rit naar het vliegveld." Allen onder ons hebben die uitspraak ook al gebruikt, of minstens gehoord. Ik herinner me dat ik ze voor de eerste maal hoorde op mijn 14de toen mijn vader mij meenam naar het veld om mij in te schrijven en ook inlichtingen vroeg in verband met de eventuele gevaren die het zweefvliegen inhoudt.

Indien die uitspraak juist was, en er inderdaad geen gevaar is, dan zouden wij ook geen veiligheidsprobleem hebben en kon ik hier afsluiten en onze tijd nuttiger en aangenamer gebruiken. Maar toch loont het de moeite om deze uitspraak even uit te diepen en na te trekken of ze wel juist is. Ik heb de waarheid van deze uitspraak onderzocht op een scherpzinnige, zeg maar griezelige wijze, omdat de spreuk dat "het doel de middelen wetigt" hier wel van kracht is. Ik zal mij onthouden van

de relatief-statistieken die de Luftfahrtbundesamt publiceert, omdat het cijfermateriaal enkel het aantal ongevallen per 1 000 starts of aantal doden per 1 000 uren weergeeft. Hieraan hebben wij echter geen boodschap. Het zegt ons niet wat te veel of te weinig is. Hoeveel doden op 100 000 starts is veel of weinig? Hoeveel is aanvaardbaar? Dergelijk vergelijkend cijfermateriaal raakt ons niet. Daarom zou ik graag de uitspraak dat het gevaarlijkste bij het vliegen de rit naar het veld is, even met mijn eigen statistieken meten.

Daarvoor heb ik drie lijsten opgemaakt. De eerste met de namen van mijn vrienden die ik in vlucht verloren ben. De tweede met de namen van hen die ik verloren ben op de weg naar het veld. En een derde met de namen van hen die ik verloren ben op de weg in het algemeen. Ik zal het kort houden. De eerst lijst bevat 30 namen waarvan ik enkel de wereldbekenden zal opnoemen, de anderen, minder of niet bekend, hou ik voor mij alhoewel niet minder belangrijk. Voor Duitsland betreunde men de laatste jaren: Helmut Reichmann, Ernst Gernot Peter, Hans Glöckl, Georg Eckle, Horst en enkele jaren later zijn vrouw Marlis Kall. Voor Oostenrijk: Rudi Gobel, Alf Schubert. België: Professor Sander. Frankrijk: Eric Siaudeau en Daniel Quéméré, adjunct chef-piloot te St.-Auban. Nederland: Kees Musters. Zuid Afrika: Hein Heiriss, en dit zijn nog maar een klein groepje bekenden. Zo ben ik aan de tweede lijst gekomen. Op deze lijst staat niemand... absoluut niemand die ik verloren ben op de weg naar het veld. En de derde lijst met de omgekomen vrienden op de weg in het algemeen bleef naar mijn verwondering ook leeg.

Tijdens de laatste 20 jaren verloren wij 3 wereldkampioenen op amper 30 in totaal, waaronder Harro Wödl, die ik hier vernoem alhoewel ik hem niet persoonlijk kende. Ook Duitsland verloor tijdens de laatste 10 jaren 3 nationale kampioenen

op minder dan 30 titelhouders. Ik krijg er koude rillingen van. Wij maken dus 10 kansen op 100 om hen te vervoegen.

Uit deze persoonlijke statistieken moet ik afleiden dat zweefvliegen minstens 30 maal gevaarlijker is dan de auto in het algemeen, en gezien ieder piloot zich naar een vliegveld moet verplaatsen, 1 000 maal gevaarlijker dan de rit naar het veld. Ik merk wel op dat er verschillende gevaarniveaus bestaan, in die zin dat bijvoorbeeld de basisopleiding relatief weinig gevaarlijk is, en dat het overlandvliegen meer gevaren inhoudt dan lokaal vliegen, zoals het wedstrijdvliegen mogelijks nog meer gevaren inhoudt dan het overlandvliegen. Maar zelfs indien men daar rekening mee houdt, kan men in het beste geval alleen maar relativeren, vooral omdat de basisopleiding voorbijgaand is en meer en meer piloten overgaan naar het overland- en wedstrijdvliegen.

Met alles wat ik over het zweefvliegen weet, en de ervaring die ik heb, denk ik dat de uitspraak "het gevaarlijkste bij het zweefvliegen is de rit naar het veld" de domste en onnozeste uitspraak is in verband met onze sport. Van hen die deze uitspraak zonder kritische geest gewoon geloven en gebruiken, kan men zeggen dat het stommeriken zijn. Maar zij die beter weten en ze toch gebruiken om geïnteresseerden te lokken, de massa te sussen of zich daardoor bij de media in een gunstig daglicht te stellen, die zijn onnoemelijk slecht. In feite bekom je alleen maar het omgekeerde effect dat in de expressieve taal van mijn kinderen zou klinken als "zweefvliegen... dat is kei-gevaarlijk".

Het is inderdaad gevaarlijker dan al het overige dat ik doe in mijn leven. Waarom ik er niet mee ophou? Een goede vraag. Ik hou er niet mee op omdat het zweefvliegen mij zo een groot plezier en vreugde

bijbrengt en ik niet zie door wat ik het zou kunnen vervangen. En een tweede en doorslaggevende reden is, en dit is ook de reden van mijn toespraak, dat ik ervan overtuigd ben dat zweefvliegen op zichzelf niet zo gevaarlijk is, en het nog veiliger kan, indien wij meer bewust waren van de gevaren en er de gepaste attitude tegenover hadden, wat spijtig genoeg het geval niet is.

Wat mij betreft ben ik me zeer bewust van de gevaren van het zweefvliegen en ik gedraag er mij ook naar om hierdoor de cijfers van mijn persoonlijke statistieken te kunnen verlagen. Dit is mijn geloof, want indien het zweefvliegen zo gevaar-

lijk was als mijn statistieken het bewijzen, stopte ik er onmiddellijk mee. Bijna al mijn vrienden die ik in vlucht verloor, hebben een menselijke of een besturingsfout gemaakt. Op zich kleine onbenu-gheden of onschuldige verwaarlozingen met fatale gevolgen. Ze zijn overleden omdat ze bij een vitale beslissing iets "nog belangrijker" vonden dan de veiligheid.

(wordt vervolgd)

Bruno Gantenbrink
(vertaling: Jan Vandenberghe)

ZWEEFVLIEGTUIGEN "UIT DE OUDE DOOS"

Zoals ik al had aangekondigd, volgt op onze reeks "De bekendste zweefvliegtuigen in Vlaanderen" een nieuwe serie, gewijd aan de bekende, of minder bekende maar toch vermeldenswaardige, toestellen uit de periode van vóór de eerste tot het einde van de tweede wereldoorlog. Voor mijn documentatie steunde ik op verschillende bronnen, maar vooral op het bijzonder volledige boek van Martin Simons, "The world's Vintage Sailplanes" - ter beschikking gesteld door onze Hoofdredacteur - een absoluut waardevol werk wegens de massa foto's en tekeningen en uiteraard vanwege de schat aan informatie die het bevat. De selectie van de besproken zweefvliegtuigen berust in de eerste plaats op de naamsbekendheid van de toestellen, en in tweede orde op de waarschijnlijkheid dat sommige van die "tuigen" nog op een of andere oldtimer-meeting te zien (zullen) zijn.

Inleiding

Dat vliegen als de vogels - dus in eerste instan-

tie het niet-gemotoriseerde vliegen - voor de mens een oerdroom is, hoeft voor een lezerspubliek van zweefvlieg- en luchtvaartfanaten niet meer te worden herhaald of gedocumenteerd. Wetenschappers hielden zich met de vraag bezig, avonturiers van allerlei afkomst bouwden "vliegende" (?) tuigen, en uiteindelijk is nog altijd niet geweten waar en door wie er voor het eerst echt gevlogen werd... Verschillende min of meer succesrijke vluchten (veeleer korte "luchtsprongen") vonden onafhankelijk van elkaar plaats in Europa en in Amerika (in 1909 in Engeland en in Duitsland, in 1911 door de gebroeders Wright in Amerika). Hieruit blijkt wel dat de mens en zijn technische kunnen rond die tijd ongeveer gelijksoortige prestaties mogelijk maakten. Maar wat er in die periode of nog voordien elders in de wereld, bv. in China, in dat opzicht gebeurde, is niet bekend.

In Europa hadden in 1909 twee jongeren van rond de 15 jaar uit Darmstadt de toenmalige lucht-

vaartbeurs in Frankfurt bezocht, waar enkele gemotoriseerde tuigen tentoongesteld waren. Dat bracht hen op de idee om zelf iets dergelijks ineen te knutselen, maar iets wat geen motor nodig zou hebben. Samen met drie vrienden richtten ze daartoe de Flugsport Vereinigung Darmstadt (FSV) op. Met hun eerste realisatie, een met doek bespannen gestel van bamboestokken, maakten ze sprongen van 6 (zes!) meter. Enkele weken en twee versies van hun toestel later waren al vluchtjes van 75 meter mogelijk. Het zweefvliegen in Europa (Duitsland) was geboren. Maar de Duitse jongeren wisten niet dat ook in 1909 in Engeland een zekere José Weiss een vlucht had gemaakt die hem 10 meter hoogtewinst in de hellingstijgwind en een afstand van 800 meter opleverde. Die vlucht werd later als eerste bemande zweefvlucht erkend.

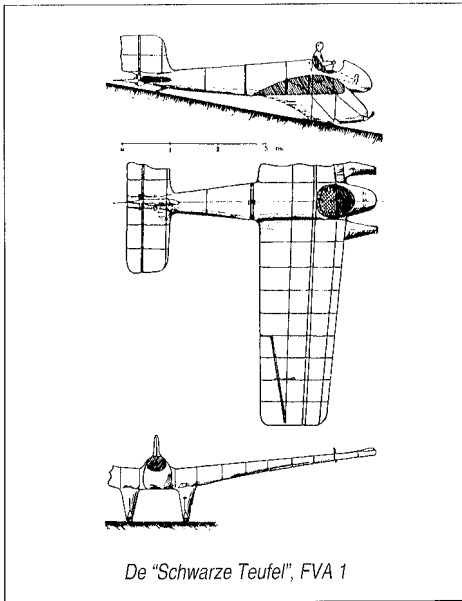
Liever dan te trachten de hele geschiedenis van de zweefvliegerij te resumeren, is het mijn bedoeling om aan de hand van de bespreking van bepaalde toestellen belangrijke stadia in die historie opnieuw onder de aandacht te brengen.

De “Schwarze Teufel” en de “Blaue Maus”.

In de herfst van 1920, dus ten tijde van het absolute luchtvaartverbod in de door de geallieerden bezette delen van Duitsland na de eerste oorlog, brachten enkele leden van de Flugwissenschaftliche Vereinigung Aachen een in vier maanden tijd gebouwd zweeftoestel in het geniep per trein naar Fulda in het onbezette deel van Duitsland, om daarmee aan de eerste zweefwedstrijd op de Wasserkuppe deel te nemen. Het toestel was ontworpen door Wolfgang Klemperer, assistent van de mechanicaprofessor von Karman in Aken. Zowel Karman als Klemperer zelf waren overtuigd van de verdiensten van een zelfdragende vleugel. De FVA-1 had dan ook een dikke vleugel met drie liggers in

I-vorm, en de hoofdligger alleen woog, ondanks de sterke constructie die tot 5 g kon doorstaan, slechts 7,5 kg voor een spanwijdte van 9,2 meter. De aanvliegboord was van karton en de bespanning van doek (zwarte mousseline, vandaar de naam “Schwarzer Teufel”, steunend op een legendarische wolf die ten tijde van Karel de Grote de streek rond Aken onveilig maakte). In totaal woog de vleugel slechts 24 kg voor een oppervlakte van 15 m². Het voorste deel van de romp en het onderstel waren rechtstreeks aan de vleugel vastgebouwd. Het onderstel bestond uit twee sleden, aan gestroomlijnde poten bevestigd. De cockpit zat tussen de voorste en de hoofdligger, waarbij de piloot gewoon een zitplaats had op deze laatste. De besturingsstangen zaten aan de voorste ligger vast (kabels naar de ailerons en het hoogteroer en een stang naar het richtingsroer, dat bestond uit een met doek bekleed aluminiumkader). De vorm van de romp en het staartdeel werd gegeven door hoepels en langsliggers van bamboe. Het hele deel achter de vleugel met neus en onderstel was demonteerbaar met het oog op het transport. Toen het toestel op de Wasserkuppe arriveerde, was de wedstrijd bijna over. De sfeer was er somber want er was weinig of niets bereikt en er viel een dode te betreuren. Maar de door ingenieurs ontworpen Schwarze Teufel herstelde het vertrouwen. Voor de start werd op voorstel van Klemperer voor het eerst een elastiek in V-vorm gebruikt. Deze werkwijze bleek zeer succesvol en bleef minstens gedurende tien jaar de manier bij uitstek om zwevers van een lichte helling te doen vertrekken. Bij zijn derde vlucht legde Klemperer in 2,5 minuten een afstand van 1,83 km af.

Dankzij dit succes werd besloten om in 1921 een tweede Wasserkuppe-wedstrijd te organiseren, waarop bekenden uit de toenmalige luchtvaartwereld aanwezig waren: von Karman, Prandtl,



Handley Page, Anthony Fokker. Nu brachten Klemperer en de studenten van Aken een nieuw toestel mee, de FVA-2 "Blaue Maus", dat wit was, maar zijn naam ontleende aan de bijnaam van een beroemd jachtvliegtuig uit WO I. Het nieuwe toestel geleek grotendeels op de Schwarze Teufel, alleen de cockpit was meer naar voren geplaatst, zodat de piloot lager kwam te zitten en minder luchtweerstand opleverde. Ook was nog meer op gewicht bespaard. Op de Wasserkuppe werd zowel met de Schwarze Teufel als met de Blaue Maus gevlogen, en deze laatste brak alle records: hij maakte zelfs een 360°-bocht boven de heuvels en legde een afstand van 4,6 km af in 13 minuten en 3 seconden. Dit was de eerste echte afstandsvlucht van een zwever, maar als wereldrecord hield het slechts een week stand.

Peter Mullaert

ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

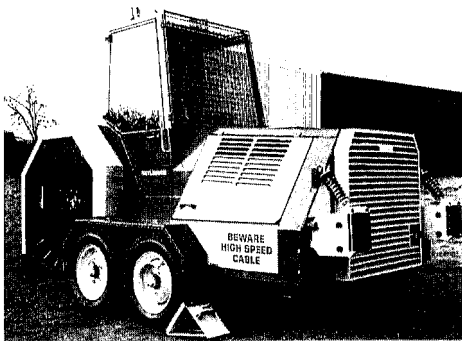
Gezien op de WGC 99

Veel nieuws was er eigenlijk niet te zien op de Wereldkampioenschappen. Schneider toonde zijn eerste motorzwever, de 18 m LS9 eenzitter, enkel aan de grond. Wel waren er een paar demonstratievluchten van de Silent met elektromotor. Echt de ideale zwever voor wie gemakkelijk op zijn eentje in de lucht wil en niet echt op prestaties gericht is. Het toestel stijgt bijna geruisloos op, klimt goed en lijkt ook goede vliegeigenschappen te hebben. Maar indien de motor als thuisbrenger moet dienen, moet het toestel opgesleept worden, gezien de geringe autonomie van de batterijen.

Men kon ook een mock-up bekijken van het piloot-extractiesysteem Soteira van de Akaflieg

Darmstadt, en Streifeneder toonde de gewijzigde Discus waarmee hij de proeven uitvoert voor de homologatie van zijn reddingsparachute, waarmee het ganse toestel in nood veilig aan de grond kan worden gebracht. De video-opnames van de eerste testvluchten op ware grootte waren de moeite waard!

De Engelse producent van de Skylaunch liet demonstreerde gedurende de ganse WGC zijn geavanceerde tweetrommellier. Het tuig werkt op LPG en bezit een uniek gashendelmechanisme, waarmee ook een beginnende lierman degelijke starts kan geven, zonder te moeten turen op een toerenteller, torque-meter e.d. Het volstaat een paar hendels in te stellen voor windkracht en type toestel, en de gashendel soepel tot de automatisch



De Skylaunch lier (bedrijfsfoto)

aangepaste eindpal te schuiven. Krachtige Amerikaanse V8-motoren zorgen voor mooie lierhoogtes. De trommels slikken moeiteloos 1500 m kabel (2000 m mogelijk), en bezitten een sleepremsysteem dat toelaat de kabels uit te rijden aan 60 km/h of meer, zonder risico op "kabelsalade".

De vluchtevaluatie en de openbare presentatie op reuzeschermen gebeurde aan de hand van de StrePla software, die compatibel is met alle hui-

dige loggersystemen en een ruime waaier aan mogelijkheden biedt voor controle en vergelijking van de vluchten. Een tiental deelnemers namen elke dag een data-overbrengingssysteem aan boord mee, zodat hun vlucht bijna in real-time kon gevolgd worden op beeldschermen, maar ook op Internet. Dit initiatief vond veel bijval bij toeschouwers en op het net. Sommige piloten waren minder in hun nopjes, omdat hun vlucht zo kon worden gevolgd door de concurrerende ploegen, en doorgeseind naar de deelnemers in vlucht. Maar waarschijnlijk gaan we naar een veralgemening van het systeem voor de volgende WK.

En nu een ludiek intermezzo: de Schleicherfabriek moest tijdens de oefenweek speciaal geopend worden tijdens de normale zomervakantie, omdat alle deelnemende ASW 27's dringend gewijzigd dienden te worden: de spanwijdte was duidelijk te groot, tot 6 cm toe! En aangezien de winglets al nagenoeg verticaal waren, moest een stukje vleugel eraan geloven! Wel een dure grap, en hartverscheurend voor de eigenaars.

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

We krijgen niet vaak zweefvliegboeken uit Zwitserland. Daarom laten we de gelegenheid niet aan ons voorbijgaan om *Segelflug* van Hans NIETLISPACH te bespreken. Het werk, formaat 19 x 26,5 cm, telt 230 blz. met 155 Z/W en 14 kleurenfoto's (ISBN 3-9521431-0-3, Bern 1997; te bestellen via Herr Benno Lüthi, General-Guisan-Strasse 5, CH-8127 Forch, Zwitserland, tegen 49 SFR + portkosten). Hans Nietlispach was 44 jaar lang ononderbroken lid van de Zwitserse nationale ploeg, schreef 10 nationale records op zijn naam, was 17 maal Zwitsers kampioen... en tweemaal Belgisch kampioen! Hij ontving in 1982 de

Lilienthal-medaille, de hoogste FAI-onderscheiding voor zweefvliegen.

Het boek bestaat uit verschillende delen, telkens onderverdeeld in hoofdstukken waartussen het verband niet altijd duidelijk is. Voordeel is dat je de hoofdstukken afzonderlijk kan lezen, alsof het artikels uit een tijdschrift waren; nadeel is een gebrek aan eenheid en een gevoel van "wat is er nu intussen gebeurd?" Maar al bij al moet je wel vaststellen dat de auteur de interessantste passages uit zijn opleiding en verdere zweefvliegervaring heeft neergepend, en wellicht het overige als on-

belangrijk heeft weggelaten. En zeker wat de autobiografische kant betreft, schetst hij het gebeuren met veel gevoel voor humor en zelfkritiek. Zo zijn er enkele hoofdstukken met de veelzeggende titel "Starker Tobak", waarbij de haren je ten berge rijzen. En de foto's van de Standaard Libelle, met de vleugel vastgehaakt in de elektrische leiding en een ladder naar de cockpit, gaat gepaard met de droge opmerking: "Het gevaarlijkste was de afdaling met de ladder, want daar waren twee sporten stuk."

Naast de vaak koddige belevenissen van de schrijver vinden we echter ook interessante studies over de beste meteorologische condities voor lange overlandproeven in de Alpen. Er zijn ook presentaties voor de OSTIV opgenomen, nl. over de

Chronomat (het eerste fototimesysteem, dat Nietlispach zelf ontwikkelde en slechts met enige moeite doorgang vond bij de wedstrijdpiloten), het gebruik van foto-elektrische cellen voor de stroomvoorzorging, de "ijsbries" (luchtstroming veroorzaakt door de grote temperatuurverschillen bij grote gletsjers) of het goed uitgewerkte voorde-rings- en evaluatiesysteem van de Zweefvliegclub Bern.

Al bij al een ontspannend en toch leerrijk boek, door de auteur zelf uitgegeven. Een kleine verwijzing naar de copyright: daar lees je o.a.: "Niet uitlenen, het komt waarschijnlijk niet terug." Dat is "Hausi" Nietlispach!

Stéphane

VERSLAG VAN EEN SNELLE DAG

Briefing: basis 2500 meter en stijgen 1 tot 4 m/sec, zichtbaarheid meer dan 10 km, 2-3/8 Cu en tot 2 100 m boven ons land, de rest geen probleem. Opdracht voor vandaag: 331 km via Stadlohn vliegveld, Drunen en Poppel. Toestel klaarmaken, klok en staart fotograferen, water tanken. Jammer dat ik in de Ventus niet meer dan 50 liter water mag meenemen om niet over zijn toegelaten gewicht te gaan. Opgesleept als derde om enkele minuten over twaalf toen de eerste cumulusen zich boven het vliegveld begonnen te ontwikkelen. Los op 550 m en met 2-2,5 m/sec naar 1200 meter, even de turbo laten draaien voor de loggeraanduiding en dan door naar 2 000 meter. Langzaam even naar het noorden in een zeer rustige en blauwe lucht. Rond 1 200 m terug op Keiheuvel voor een nieuwe klim. Opnieuw even rustig rondfladderen en wachten tot de tijd rijp is om te vertrekken.

Rond 13:30 ziet het er goed genoeg uit om te gaan. Foto's gaan nemen van de Hoolsterbrug en weg. Doorsteken aan 180 naar de eerste wolken, optrekken en verder tot in de buurt van Valkenswaard. Enkele toeren gedraaid in een bel die te weinig geeft, dus dolfinjend door naar de volgende. In de buurt van het vliegveld de Peel met 4 m/sec naar 2 400 meter. Siko even gezien en daarna niet meer. Via enkele cumulusen door naar de Maas en verder richting Rijn. Ben eigenlijk iets te ver noord van Laarbruch. Twijfels: naar de wolken noord of zuid van de koers, op koers niets dan blauw voor meer dan 20 km. Dan toch maar noord tegen 180 km /uur. Juiste weg kiezen. Valt mee, kon slechter. Oversteken van de Rijn: zelfde situatie, zelfde besluit. Valt tegen, zit zelfs noord van Emmerich in plaats van noord van Rees. Tussen Rijn en keerpunt uiteindelijk naar een wolk

10 km zuidelijk van de koers waar ik minimum 3,5 m/sec verwachtte. Klopt: 3,8 tot 4. Hoor van de clubleden in de standaardklasse dat het regent boven Dinslaken. Door naar Stadlohn dat onder een grote wolk lijkt schuil te gaan. Navigeren is moeilijk want alles op de grond is donker, dank U GPS voor de hulp.

Eerst even hoogte bijtanken in een 3-m bel. Flater, want net na het keerpunt gaat het met 6 m/sec op de integrator tot 2 700 m terwijl de audiovario een kreunend geluid maakt. Zelden meegemaakt. NL, CT en anderen werden hier ook naar boven gesmeten maar wel vanaf een veel lagere hoogte. Na drie bochten en een stukje onder de basis om voldoende zichtbaarheid te houden naar datgene wat voor me ligt, aan 200 km/uur naar Drunen, ons tweede keerpunt. Vlieg af en toe 220 maar dit is te snel. Kist wil niet trager! Na 10 km einde van de wolk en enkele druppels regen, een lange steek richting Malden. Onderweg even langzamer waar het stijgt. Af en toe zie ik in de verte de zon schitteren op de vleugels van andere toestellen die optrekken in een bel. Noord van Emmerich enkele honderden meters bijtanken in 4 m/sec. Na Malden weer wat hoogte bijtanken onder een aantal andere kisten. Zijn ze van de wedstrijd of zijn het toeristen? Zit te laag, kan geen kenletters lezen maar zie wel de silhouetten van een Ventus 2 en een Ventus CT met de specifieke vormen. Verdomd goeie bak zo'n Ventus, zeker als je weet dat er iets extra in de rugzak zit.

lager. Kan met deze hoogte nog niet binnen. Ga even voor Den Bosch iets meer zuid dan de anderen naar een plukje en krijg 3,5 m. Enkele honderden meters lager sluiten anderen aan. Klimmen tot 2 200 m en weer door. XP klaagt dat er na de grens niet veel meer zit. Stommeling, was je blijven draaien tot 2 500 dan had je ineens binnen gekund. Sorry! 10 km voor Drunen 3 tot 4 meter onder beginnende cumulus. Klimmen tot 2 200 m is genoeg om snel binnen te kunnen. Foto Drunen heel scherp genomen wegens veel dalen, door richting Poppel. De kist wil alsmaar sneller, maar doorsteken aan 180 km/uur is genoeg. Foto Poppel in orde en nu het laatste stukje. Verschillende kleine wolkjes op koers die allen nog stijgen geven, dus alsmaar sneller. Vanaf Arendonk ben ik reeds te hoog, 240 km/h dan maar, want sneller is me te turbulent. Oren beginnen serieus pijn te doen van het snelle dalen, logisch want ik heb last van een verstopte neus. Verdomd stof! Hoogte is er niet uit te krijgen en ga boven de 100 m over de lijn, weeral tijd verloren. Na het optrekken 2,5 m stijgen. Opnieuw klimmen? Nee Pipo, landen en een cola gaan drinken. Na het landen Ventus klein tikje geven op de romp als dank voor bewezen diensten. Ik hou van deze bak.

Resultaat: iets boven de 122 km/uur gemiddeld en een plaats bij de eersten. Plaats heeft totaal geen belang, was zeer plezierig. Daan is eerste met meer dan 140 km/uur. Onvoorstelbaar. Snelste vlucht ooit. Was dit goed weer? Ja verdomme! Dit was verschrrrrrikkelijk goed weer.

Door richting Drunen met de anderen maar veel

YU Mark Huybreckx

WEDSTRIJD NIEUWS

BELGISCHE KAMPIOENSCHAPPEN - SAINT-HUBERT

Er waren vier geldige wedstrijd dagen in beide klassen, net voldoende voor geldige kampioenschappen. De einduitslagen zijn als volgt:

Standaardklasse

1	Jaime José	LS8	JH	3167,26
2	Jeanmotte Yves	LS8	F2	2922,07
3	Lemineur Thierry	Discus	OB	2778,26
4	Van Dingenen Paul	Discus BT	XP	2717,91
5	Natowitz Larry	Discus CS	XV	2403,62
8	De Wachter Emiel	LS8	ED	2388,00
7	Dammen Stephan	LS4	YP	2169,15
8	Brialmont Olivier	Discus B	520	2106,58
9	Hotton Jean-Claude	Discus B	D11	1919,31
10	Mullenders Gilbert	Pégase	73	1606,13
11	Moulin Stéphane	Cirrus	JB	1463,01
12	Corneillie Olivier	LS1 d	L32	1419,39
13	Delvaux Bernard	Discus CS	CA	1405,90
14	Renard Pierre	LS1 f	7A	0487,14

Renklasse

1	Stouffs Patrick	Ventus 2b	78	3091,13
2	Litt Baudouin	LS6	8	3025,94
3	Litt Manu	Ventus 1b	IT	2973,99
4	Hanssens Pascal	DG600	JII	2323,65
5	Colson Jean-Luc	ASW 20	70	2181,71
6	Van Nuffelen Yves	LS6 a	YT	1969,14
7	Bouillon Marc	Ventus a	MG	1638,15
8	Pozzi Georges	ASW 20	GA	1198,05
9	Dresse Louis	ASW 27	UG	1054,47
10	Van de Steene M.	ASW 20 F	X118	0867,92
11	Van Oostveldt R.	LS 3	JU	0861,41

CLUBKLASSEKAMPIOENSCHAP MAUBRAY

De wedstrijd vond plaats van 7 t/m 15 augustus, maar het weer speelde niet echt mee en er konden slechts 3 proeven gevlogen worden, één te weinig voor een geldig kampioenschap. Geen clubklassekampioen 1999 dus, maar toch een mooie wedstrijd. Op 7/8 stond een 159,5 km driehoek Cambrai - Erquelinnes op het programma, waar Eddy De Coninck de zege behaalde met 88,9 km/h, voor Walter Geenen en Olivier Corneillie. Op 9/8 was het een 153,5 km veelhoek Erquelinnes - Saint-Amand - Saint-Ghislain, en opnieuw was Eddy de snelste met 51,2 km/h (!) voor Olivier Corneillie en Guy Rousseau. 12/8 bracht dan een 280,8 km veelhoek Beaumont - Amougies - Valenciennes - Erquelinnes, en ditmaal was Olivier Corneillie de snelste met 73 km/h, gevolgd door Walter Geenen en Eddy De Coninck, die toch de leiding behield in de eindrangschikking. Jammer dat er geen 4de wedstrijd dag was!

1	DE CONINCK Eddy	K.A.C.	Pégase	1462
2	CORNEILLIE Olivier	T.A.C.	LS1D	1433
3	GEENEN Walter	K.A.C.	LS7	1299
4	BEYLS Nico	T.-Z.A.C.	Cirrus 18	1242
5	ROUSSEAUX Guy	C.E.V.V.	Jantar	1162
6	VAN AUTREVE Franz	K.F.C.	Libelle	1035
7	DEPREY Michel	BONDUES	Pégase	*
8	HANSSENS Pascal	C.A.P.VàV	Libelle	0914
9	EVARD Marcel	T.A.C.	Cirrus	0806
10	JEANMOTTE Evelyne	G.L.U.B.	Libelle	0798
11	DUBUS Jean-Claude	T.AC.	Jeans Astir	0792
12	BOONEN Jean-Marc	G.L.U.B.	Libelle	0568
13	VANDENAELE/DOBRO	T.A.C.	Twin Astir	0566
14	EVARD/FEINCOEUR	C.E.V.V.	Janus	*
15	MOULIN Stéphane	G.L.U.B.	Cirrus	0542
16	ANSEEUW Stefaan	Z.A.C.	Jeans Astir	0518
17	DELVAL Alain	T.A.C.	Cirrus	0406

* = buiten kampioenschap

WERELDKAMPIOENSCHAPPEN BAYREUTH 1999

Oefenperiode

De trainingsweek begon voor de Belgische ploeg niet echt gunstig: bij de eerste uitgeschreven proef moesten Emiel Dewachter en José Jaime, beiden op LS8, buitenlanden in een te krap, hellend en pas geëgd veld.

Gevolg: gebroken wieldeurtjes en lakschade aan romp en vleugels.

Gelukkig viel de volgende dag uit omwille van het weer, zodat de meeste schade kon verholpen worden vóór de volgende vlucht.

Een andere dag stelde Patrick Stouffs na het vullen van de ballasttanks vast dat het wiel van zijn Ventus 2 plat stond. De nagelnieuwe Ventus 2 van Manu Litt was dan weer voor hem slecht uitgebalanceerd en de linker vliegenwisser werkte niet. Baudouin Litt moest nog leren de motor van zijn Nimbus 3 Turbo te gebruiken. Daarnaast was er nog heel wat aanpassingswerk om de toestellen wedstrijdrijp te maken.

De trainingsweek was dus zeker nuttig, ook voor de wedstrijdorganisatie trouwens, want bij de eerste proeven liep er heel wat fout. Zo waren er voor de Belgische ploeg problemen i.v.m. de toegewezen teamfrequentie, die pas na enig getouwtrek opgelost raakten. Ook het verwerken van de vluchtdocumentatie verliep aanvankelijk bijzonder stroef, maar hier werden snel de nodige aanpassingen aangebracht. De laatste dagen van de trainingsweek brachten dan echt "hammerwetter", met snelheden van 130 km/h op proeven van meer dan 400 km.

Ook de openingsdag, zaterdag 31 juli, was een knaldag, maar dan moesten de piloten wel naar de cumulusen kijken vanop het marktplein van Bayreuth, waar de ploegen defileerden en zij de traditionele openingsspeeches moesten ondergaan.

Eerste wedstrijddagen

Zondag 1 augustus, de eerste werkelijke wedstrijddag, was ook een knaller: in de open klasse

legde Holger Karow op Nimbus 4 de 635 km af met een gemiddelde van 152 km/h. Baudouin haalde 129 km/h, maar dat was slechts goed voor een 28ste plaats op 32. Echt Texas-weer! In de renklasse waren Patrick en Manu 10de en 11de op 43 met 130 km/h, terwijl winnaar Michael Grund er bijna 135 km uitperste. In de standaardklasse legde winnaar Paul Crabb 665 km af in cat's cradle. Hier werden José en Emiel 40ste en 44ste op 47 met respectievelijk 562 en 447 km.

Maandag 2 augustus bracht nog meer van dat weer: in de standaardklasse haalde Martin Smit de zege met een gemiddelde van 130,6 km/h over 524 km. Met snelheden van 117 en 112 km/h moesten Emiel en José het stellen met een 42ste en een 46ste plaats. Pijnlijk! Voor Patrick en Manu verliep de vlucht veel beter: 10de en 17de met 132,7 en 132,1 km/h, t.o.v. 138 km/h voor winnaar Bill Bartell. De cat's cradle voor de open klasse leverde 731 km op voor winnaar J.W. Andresen, terwijl Baudouin met 623 km op rang 29 eindigde.

Dinsdag 3 augustus bracht nog steeds Texasweer. Alle concurrenten uit de zweefvliegdroomlanden verklaarden onomwonden dat ze zelfs daar nooit met dergelijke ringinstellingen gevlogen hadden tijdens een competitie. In de standaardklasse zegvierde Laurent Aboulin met 135 km/h over 422 km, José werd 22ste met 127 km/h en Emiel 34ste met 120 km/h. Manu en Patrick hadden wat meer pech met hun cat's cradle: ondanks een mooie 459 km belandden ze op plaatsen 36 en 37, op 165 punten van winnaars Bartell en Striedieck (549,2 km). Voor Baudouin werd het opnieuw een 29ste plaats met 128 km/h over 480 km, tegenover 141 km/h voor Holger Karow. Baudouin had vanaf het begin te kampen met ondercompensatie van zijn vario's, en besloot de volgende dag de Wintervario af te koppelen en enkel de elektronische te gebruiken.

Op dag vier, 4 augustus, en ondanks het veel minder goede weer, leek het Baudouin eerst goed te gaan: hij kwam met een mooi gemiddelde rond de 373 km veelhoek, maar al gauw bleek dat hij het derde keerpunt had gemist (geen fixes in de cirkel van 1 km), waardoor hij slechts 322 km kreeg en op de laatste plaats eindigde. In de standaardklasse behaalde José een heel mooie 14de plaats met 116 km/h, terwijl Emiel verdienstelijk 32ste eindigde met 111 km/h. Winnaar H. Muszczynski rondde de 334 km met een gemiddelde van 123 km/h.

De "affaire Stouffs"

Het grote probleem stelde zich echter voor Patrick Stouffs in de renklasse: hij werd door de sleeppiloot afgezet aan de lijszijde van een bergkam, veel te laag om met enige veiligheidsmarge opnieuw Bayreuth te bereiken. Hij werd dus tot een buitenlanding gedwongen een paar minuten na het loskoppelen! Ondanks een snelle ophaal en een tweede start kon hij de opgelopen achterstand natuurlijk niet goedmaken en eindigde voorlaatste door buiten te landen na 121 van de voorziene 330 km. Eenstemmig schaarde het Belgische team zich achter Patrick en besloot tot het indienen van een klacht bij de organisatoren.

De vergelijking van de loggers toonde duidelijk dat Patrick en een Tsjechische piloot, die in hetzelfde veld moest buitenlanden, de enigen waren die op die wijze werden afgezet. Alle anderen werden aan de voorzijde van de berg gedropt, waar zij hoogte hielden in zwakke stijwind, of minstens de weg vrij hadden om terug op het vliegveld te landen. Toch besloot de wedstrijdleiding de klacht af te wijzen. Dan zat er niets anders op dan een officieel protest in te dienen tegen die beslissing. De internationale jury besloot unaniem, na een grondig onderzoek en het horen van de argumenten van

beide partijen, het Belgische protest te aanvaarden. Resultaat was de annulatie van de 4de proef voor de renklasse. Een aanfluiting voor de organisatoren die ondanks alles de proef hadden laten doorgaan.

De volgende dag schreef een journalist van de Deutsche Presse Agentur dan een paar giftige artikels waarin hij zich beledigend uitliet over Patrick en een totaal eenzijdig commentaar gaf over het gebeuren. Als gevolg hiervan werd een brief gericht aan de journalist en de DPA, met kopie naar de organisatoren, de jury en de team captains. Deze brief oogstte veel bijval bij de wedstrijddeelnemers, die massaal hun sympathie kwamen betuigen, zelfs enkelen voor wie de annulatie gepaard ging met plaatsverlies.

Het dient gezegd dat de sleeporganisatie heel wat te wensen overliet: heel lange wachttijden (meer dan een uur om 47 standaards op te slepen met 11 Wilga's), gevaarlijk laag langs de hellingen slepen, droppen buiten bereik van het vliegveld, te laag vermogen van de Wilga's die de standaardklasse opsleepten... het regende klachten bij de wedstrijdleiding, maar behalve enkele schuchtere beloften merkte men weinig verandering. Vooral bij de standaards hoorden we vaak een vertwijfeld "Faster!" vanwege een laag onder de sleper zwabberende LS8 of Discus 2.

The show must go on

Ondanks alle problemen ging de wedstrijd verder. 5 augustus viel uit, maar op donderdag 6 augustus ging het weer overland. In de standaardklasse leverde José Jaime een prachtige prestatie en eindigde derde van de 310 km proef met 270,2 km afstand, amper 300 m minder dan de winnaars ex aequo Baer Selen en Jesper Engstroem. De hele standaardklasse lag trouwens buiten (Emiel lag op 107 km), evenals de renklasse, waar Manu, 20ste

met 295 km, niet veel onderdeel voor winnaar Striedieck (326 km). Patrick, misschien toch onder de invloed van de hele protestprocedure die nog aan de gang was, haalde slechts 120 km, hetgeen natuurlijk zware gevolgen had voor zijn totaal-klassement. Alleen in de open klasse konden 25 piloten de opgelegde 319 km ronden. Baudouin moest de thuisbrenger gebruiken na slechts 98 km, had dan nog met motorproblemen te kampen en belandde zwaar ontgoocheld op de laatste plaats.

7 augustus viel weer uit, en op zondag 8 augustus voorspelden de weermannen slechts een klein venster bruikbaar weer. De wedstrijdleiding besloot enkel de renklasse aan de start te brengen, om ook daar een geldige vijfde proef te krijgen. Na lang wachten op de startgrid besloot de task setter dan toch maar de proef af te blazen, net toen de aangekondigde weersverbetering opkwam. Dat de airshow die toen aan volle gang was daarbij een factor was, stond voor vele deelnemers vast en wekte enige wrevel op, vooral omdat de renklasse verplicht werd op de grid het einde van de show af te wachten, waarbij het veiligheidsaspect ook niet optimaal was: vele delen van het programma speelden zich af regelrecht boven de zwevers en hun ploegen!

Tweede wedstrijdweek

Op 9 augustus was het dan eindelijk weer zover: de drie klassen werden in de lucht gesleept net voor het overtrekken van een dreigende Cb. Voor de open klasse werd de proef weldra afgeblazen: het onweer ontketende zich boven het voorziene startpunt, dat bijgevolg onbruikbaar was. Ook na het wegtrekken van de buien was daar geen zweefvliegen mogelijk, gezien het volledig ontbreken van thermiek in de ganse startzone. De standaard- en renklassen konden gezien hun gunstiger gelegen startpunt wel de voorziene proeven



"Bekomen" (foto Luc Vandebeeck)

aangaan. Maar 's avonds lag de ganse standaardklasse buiten, waarbij slechts 8 i.p.v. de vereiste 12 toestellen de 100 km-grens overschreden - geen geldige wedstrijddag dus! Bij de renklasse slaagden 9 van de 42 piloten er in de eindmeet te halen. 240 km in zeer moeilijke condities, waarbij een aantal toestellen op slechts enkele honderden meters van het veld een buitenlanding moesten maken, aangezien zij lager dan de landingsbaan zaten! Het vliegveld Bayreuth is immers op een plateau gelegen! Patrick en Manu lagen buiten bij Zell, evenals Karl Striedieck, die hiermee zijn leidersplaats moest afstaan aan titelverdediger Werner Meuser.

De "affaire Gantenbrink"

De volgende dag werd er door de Amerikaanse ploeg een klacht neergelegd tegen Bruno Gantenbrink: toen de proef voor de open klasse gecancelld werd, bleef hij meer dan anderhalf uur in de lucht, hetgeen perfect toegelaten was, maar hij begaf zich ook in de zone waar de renklassetoestellen vlogen, en vergezelde zijn Duitse ploeggenoten gedurende een 20-tal km op het moeilijke voorlaatste been. Dit liet vermoeden dat hij hen had geholpen, terwijl hij op dat ogenblik niet aan een proef van zijn klasse deelnam. Dit zou gelijkstaan met externe hulp. Een vergelijking van de

loggers bracht hier niet echt uitkomst: Gantenbrink zou steeds beduidend hoger gevlogen hebben, iets zijwaarts verzet, en er kon geen bewijs geleverd worden dat hij informatie had doorgespeeld.

De wedstrijdleiding besloot dat noch Gantenbrink, noch de Duitse renklassepiloten konden worden gesanctioneerd, maar besloot een brief te richten tot de Duitse ploeg en de Duitse Aëroclub, teneinde hen te vragen passend op te treden, aangezien de onbesuisde handelwijze van Gantenbrink blijk gaf van weinig zin voor sportiviteit. De Amerikaanse ploeg besloot een formeel protest in te dienen, maar dit werd door de internationale jury afgewezen bij gebrek aan sluitend bewijsmateriaal. De jury laakte echter eveneens de houding van Gantenbrink, die gezien zijn grote wedstrijddervaring en zijn functies bij de IGC beter had moeten voorzien welke gevolgen zijn handelingen zouden hebben.

Laatste dagen

Pas op 12 augustus kregen we opnieuw een geldige wedstrijddag in de drie klassen. Voor de standaardklasse werd het een cat's cradle van 3h30, waarbij winnaar Erwin Ziegler 337 km kon afleggen. José bracht het tot 251 km, met buitenlanding te Zell, terwijl Emiel er ondanks de 15% premie voor landing op Bayreuth slechts 244 km uitperste. Dat het weer niet echt meespeelde, blijkt ook uit de snelheden voor de andere klassen: bij de renklasse won Stefano Ghiorzo met 94 km/h over 303 km, en in de open klasse haalde Gantenbrink net 100 km/h over 358 km, duidelijk trager dan bij de eerste proeven. Manu kon de proef ronden, maar te traag om snelheidspunten te oogsten, terwijl Patrick strandde in de vallei net voor het vliegveld. Baudouin, wiens instrumenten en motor nu eindelijk normaal functioneerden, haalde een mooie 14de plaats, slechts 2 km/h trager dan de tweede in de dagrangschikking!

13 augustus zou de laatste geldige dag blijken. Het weer was duidelijk beter dan de vorige dag. In de standaardklasse zegevierde Mario Kiessling met 101 km/h over 394 km, terwijl José hier vierde werd met slechts 1 km/h vertraging. Een hele prestatie! Met 95 km/h behaalde Emiel "slechts" de 21ste plaats op 47, wat duidelijk toont hoe verbeterde strijd is op dit niveau. In de renklasse haalde Giorgio Galetto 105 km/h over 416 km. Patrick en Manu moesten het stellen met 90 en 85 km/h, wat hen heel wat punten kostte. Maar pechvogel van de dag was Karl Striedieck, die 's morgens nog op kop stond van de renklasse en als enige een vroege buitenlanding maakte! Hiermee viel hij terug tot de 22ste plaats! Baudouin haalde een

18de plaats in de cat's cradle van de open klasse met 529 km, vergeleken met de 617 km van dagwinnaar Holger Back.

Op 14 augustus poogden de organisatoren er een bijkomende wedstrijddag van te maken. De ganse open klasse werd opgesleept, en een vijftal toestellen van de standaardklasse. Maar onbetrouwbare thermiek, laag plafond en te late starttijd waren doorslaggevend: de dag werd gecancelled. Tijd genoeg om de toestellen te demonteren en op te bergen, en om zich klaar te maken voor het avondfeest. De volgende dag werden de winnaars gevierd, de laatste formaliteiten vervuld en afscheid genomen. Tot 2001 in Mafeking!

Stéphane

Standaardklasse

	Wnr.	Piloot	Type	Land	Punten
1	EF	J.M. Caillard	Discus 2a	FRA	6616
2	GO	J.R.P. Coultts	LS 8	NZL	6502
3	EH	Laurent Aboulin	Discus 2b	FRA	6467
4	PC	Peter Hartmann	LS 8	AUT	6464
5	EZ	Erwin Ziegler	LS 8	GER	6448
6	3A	Luciano Avanzini	Discus 2a	ITA	6441
7	GP	Pawel Frackowiak	LS 8	POL	6365
8	SB	Baer Selen	LS 8	NED	6361
9	LB	R.Brigliadori	Discus 2	ITA	6361
10	A	Jesper Engstroem	LS 8-a	SWE	6355
11	80	A.J. Davis	Discus 2a	GBR	6333
12	Y4	G.C. Harrison	Discus 2	NZL	6317
13	KB	Laszlo Halasz	Discus	HUN	6303
14	1M	Makoto Ichikawa	LS 8	JPN	6290
15	SM	Martin Smit	LS 8-a	NED	6268
16	1A	Eric Soubrier	LS 8	FRA	6237
17	H1	John Byrd	Discus 2	USA	6228
18	C64	P.G. Crabb	LS 8	IRL	6170
19	AK	Mario Kiessling	Discus 2a	GER	6158
20	MP	H.Muszczyński	LS 8	POL	6158
21	ID2	Tomas Suchanek	Discus 2	CZE	6140
22	C65	S.J. Crabb	LS 8	IRL	6092
23	JH	Jose Jaime	LS 8	BEL	6044
24	OF	Thomas Frey	LS 8	SUI	6028
25	P	Gabor Halasi	Discus	HUN	6024
26	D2	Rien Bastiaanse	Discus 2b	NED	6007
27	76	Miles Gore-Brown	Discus 2b	AUS	5957

Wnr.	Piloot	Type	Land	Punten	
28	CE	Jiri Trnka	Discus CS	CZE	5953
29	AB	A.J. Boye-Moller	LS 8-a	DEN	5860
30	2T	Antti Taimioja	Discus 2	FIN	5852
31	SE	Kristian Hansen	LS 8-a	DEN	5843
32	S8	Brian Spreckley	LS 8	GBR	5825
33	G	Agne Leuchovius	LS 8	SWE	5817
34	E7	Takeshi Maruyama	LS 8-a	JPN	5809
35	A1	Ed Hollestelle	LS 8	CAN	5773
36	H8	Dieter Heiriss	LS 8	RSA	5597
37	ZL	Heinz Haemmerle	LS 8	AUT	5528
38	VF	A.J. O-Regan	Discus 2b	RSA	5521
39	VL	Pavel Louzecky	Discus CS	CZE	5519
40	ER	Geir Raudsandmoen	LS 8	NOR	5495
41	Z2	Bengt Goeoek	Discus 2	SWE	5442
42	GI	Juri Kuznetsov	LS 8	RUS	5001
43	ED	Emiel de Wachter	LS 8	BEL	4992
44	HW	I.T. Salokannel	LS 8-a	FIN	4903
45	O6	Daniel Frey	LS 8	SUI	4639
46	JO	J.O. Helminen	Discus b	FIN	4620
47	W	Anatoli Morosov	ASW 24	RUS	3680

Renklasse

Wnr.	Piloot	Type	Land	Punten	
1	Y	Giorgio Galetto	Ventus2a	ITA	6618
2	VS	Stefano Ghiorzo	Ventus2	ITA	6537
3	1R	Steven Raimond	ASW 27	NED	6463
4	AD	Bill Bartell	Ventus2a	USA	6448
5	GT	Thomas Gostner	Ventus2a	ITA	6387
6	PS	Justin Wills	ASW 27	GBR	6337
7	27	Mariusz Pozniak	ASW 27	POL	6322
8	WM	Werner Meuser	Ventus2a	GER	6268
9	ACH	Henry Romeijn	Ventus2b	NED	6265
10	K1	Alistar Kay	Ventus2a	GBR	6257
11	HP	Michael Grund	Ventus2a	GER	6253
12	1L	Gilles Navas	Ventus2a	FRA	6226
13	BS	Boerje Eriksson	ASW 27	SWE	6146
14	P8	Stanislaw Wujczak	ASW 27	POL	6128
15	5A	H.A. Breidahl	Ventus2a	DEN	6056
16	LF	Peter Krejcirik	Ventus	CZE	6028
17	KP	Ferdi Kuijpers	ASW 20C	NED	6025
18	LR	B.W. Edwards	ASW 27	AUS	5983
19	WO	W.Janowitsch	Ventus2b	AUT	5957
20	V7	Gyorgy Gulyas	Ventus2b	HUN	5946
21	1G	Thorsten Tacke	Ventus2b	GER	5879
22	VW	Karl Striedieck	ASW 27	USA	5860
23	PG	Ake Petterson	Ventus2	SWE	5821
24	KV	Stig Oye	Ventus2c	DEN	5744
25	BYI	Andreas Baumann	LS 6	SUI	5731

Wnr.	Pilot	Type	Land	Punten	
26	TC	Goeran Ax	ASW 27	SWE	5708
27	PY	Antti Lehto	Ventus2a	FIN	5689
28	DM	D.Vincent-Genod	Ventus2a	FRA	5656
29	OFI	Heimo Demmerer	Ventus2	AUT	5587
30	69	A.M. Litt	Ventus2b	BEL	5584
31	KR	Karl Rabeder	Ventus2	AUT	5540
32	FF	B.L. Taylor	ASW 27	AUS	5467
33	S	B.J. Flewett	Ventus2b	NZL	5374
34	VV	Milos Dedera	Ventus2	CZE	5328
35	IAB	P.J. Trotter	LS 6	AUS	5235
36	C	D.Bonniere	ASW 27	CAN	5212
37	78	Patrick Stouffs	Ventus2b	BEL	5159
38	8M	Ulrich Werneburg	ASW 27	CAN	5084
39	A7	Tomas Rendla	ASW 27	CZE	4855
40	WS	Martti Sucksdorff	LS6	FIN	4678
41	AS	T.v.d.Nieuwenhof	ASW 27	RSA	4369
42	I7	C.V. Way	Ventus2b	RSA	3887
43	OO	Leonid Vaskov	ASW 24	RUS	2767

Open Klasse

Wnr.	Pilot	Type	Land	Punten	
1	X	Holger Karow	Nimbus 4	GER	6623
2	AA	J.W. Andersen	Nimbus 4T	DEN	6578
3	YY	Bruno Gantenbrink	Nimbus 4T	GER	6452
4	BB	John Buchanan	ASW 22BLE	AUS	6451
5	IVW	Gerrit Kurstjens	Nimbus 4T	NED	6399
6	FC	Holger Back	ASW 22B	GER	6393
7	GG	Gerard Lherm	Nimbus 4	FRA	6344
8	KS	Didier Hauss	ASW 22BL	FRA	6322
9	E2	R.A. Cheetham	ASW 22BL	GBR	6304
10	NB	Markus Gaeumann	Nimbus 4M	SUI	6258
11	WN	Ron Tabery	Nimbus 4	USA	6249
12	HM	L.J. Goudriaan	ASW 22BLE	RSA	6228
13	EC	Eric Napoleon	Nimbus 4	FRA	6210
14	V1	T.J. Scott	Nimbus 4T	GBR	6209
15	22	Oscar Goudriaan	ASW 22BE	RSA	6189
16	JB	Ruedi Schild	Nimbus 3	SUI	6177
17	EP	Ludwig Starkl	Nimbus 3	AUT	6159
18	BY	Bengt Aronsson	ASH 25E	SWE	6060
19	XX	Gyoergy Kubitsch	Nimbus 4	HUN	6009
20	IQ	Daniel Thut	ASH 25	SUI	6009
21	7V	Ray Gimney	ASW 22BLE	USA	5910
22	AT	Janusz Centka	ASW 22BL	POL	5780
23	VV1	Luca Urbani	Nimbus 4D	ITA	5754
24	QAX	Jiri Stepanek	ASH 25	CZE	5639
25	O9	R.Haggenmueller	ASH 25M	AUT	5524
26	CC	Uros Kocevar	Nimbus 3	SLO	5460
27	K6	Gary Brasher	Nimbus 3	AUS	5419

	Wnr.	Piloot	Type	Land	Punten
28	4M	Niels Ternholt-P.	Nimbus 4	DEN	5186
29	25	Sandor Laurinyecz	ASH 25	HUN	4847
30	SI	Bostjan Pristavec	ASH 25M	SLO	4815
31	3	Davide Colombo	Nimbus 3	ITA	4518
32	GB	Baudouin Litt	Nimbus 3T	BEL	4508

1STE WERELDKAMPIOENSCHAPPEN VOOR JUNIOREN TE TERLET

Einduitslag clubklasse

	Wnr.	Naam	Land	Type	Punten
1	1S	Robert Scheiffarth	Duitsland	ASW 19B	4199
2	FVE	Owain Walters	Groot-Brittannië	LS 4	4178
3	M3	Sander 't Hart	Nederland	ASW 19	4125
4	GQ	Christophe Leuenerberger	Zwitserland	ASW 19B	4119
5	152	Jeremy Hood	Groot-Brittannië	STD. CIRRUS	4012
6	EKP	Peter Masson	Groot-Brittannië	DG 101	3984
7	904	Pierre Jambon	Frankrijk	PEGASE C	3979
8	91	Panu Mertamo	Finland	ASW 15	3973
9	I	Mindaugas Zaliukas	Litauwen	STD JANTAR 3	3876
10	W2	Jeroen Verkuyl	Nederland	CIRRUS 75	3854

Totaal : 34 deelnemers

Einduitslag standaardklasse

	Wnr.	Naam	Land	Type	Punten
1	D2	Gunther Stahl	Duitsland	DISCUS 2B	4924
2	LS8	David Allison	Groot-Brittannië	LS 8	4762
3	TU	Pekka Uoti	Finland	LS 8	4690
4	Y1	Carsten Kopsieker	Duitsland	DISCUS 2A	4636
5	LX	Per Westling	Zweden	LS 8	4635
6	NRW	Dirk Landmesser	Duitsland	LS 8	4617
7	AC	Arkadiusz Downar	Polen	SZD-55	4615
8	232	Jay Rebbeck	Groot-Brittannië	LS 8	4612
9	PP	Timo Manninen	Finland	ASW 24 WL	4569
10	AK	Mario Kiessling	Duitsland	DISCUS 2A	4563

Totaal : 34 deelnemers

TWEDE WERELDKAMPIOENSCHAPPEN WERELDKLASSE TE LESZNO

	Wnr.	Piloot	Land	Type	Punten
1	EY	Henry Julien	Frankrijk	PW-5	6 114
2	FH	Hoyeau Frederic	Frankrijk	PW-5	5 882
3	F1	Kawa Sebastian	Polen	PW-5	5 333
4	V	Silvanovitch Alexander	Rusland	PW-5	5 316
5	LOT	Nieradka Zbigniew	Polen	PW-5	5 279
6	F18	Zawirski Dariusz	Polen	PW-5	5 261

WNR.	Piloot	Land	Type	Punten	
7	YY	Huhmann Sebastian	Duitsland	PW-5	5 187
8	UA	Sabeckis Vytautas	Litauwen	PW-5	4 982
9	KW	Woetzel Kathrin	Duitsland	PW-5	4 759
10	JS1	Sheard Peter G.	G. Brittannië	PW-5	4 665

Totaal : 25 deelnemers

11DE EUROPESE DAMESKAMPIOENSCHAPPEN TE LESZNO

Einduitslag Standaardklasse

WNR.	Naam	Land	Type	Punten	
1	S1	Harland Sarah Jane	G.-Brittannië	ASW-24	6 150
2	S8	Spreckley Gillian	G.-Brittannië	LS-8	6 097
3	V8	Withall Sarah Lucy	G.-Brittannië	Discus B	5 855
4	PW	Goeke Gundula	Duitsland	LS-8	5 830
5	CD	Casper Christaine	Duitsland	LS-8	5 736
6	3S	Schaich Cornelia	Duitsland	Discus	5 629
7	C7	Kussbach Sue Claudia	Duitsland	Discus	5 613
8	P	Bolla Maria	Hongarije	Discus CS	5 433
9	BD	Dankowska Adela	Polen	SZD-55	5 420
10	L3	Kuthanova Lenka	Tsjechië	Discus	5 362

Totaal : 15 deelnemers

Einduitslag Renklasse

WNR	Naam	Land	Type	Punten	
1	73	Toporova Valentina	Oekraïne	Ventus 2B	6 641
2	LF	Veprekova Jana	Tsjechië	Ventus C	6 432
3	AD	Machinek Angelika	Duitsland	Ventus 2A	6 373
4	27	Demczenko Bożena	Polen	ASW 27	6 329
5	WS	Mayer Ingrid	Duitsland	LS 6B	6 242
6	SV	Skalskiene Edita	Litauwen	LAK 17A	6 155
7	K	Klossok Annette	Duitsland	ASW 27	6 152
8	PV	Zejdova Hana	Tsjechië	SZD-56	5 915
9	LR	Kurstjens Pamela	G.-Brittannië	ASW 27	5 695
10	WX	Weinreich Gisela	Duitsland	LS-6	5 500

Totaal : 12 deelnemers

Einduitslag Clubklasse

WNR.	Naam	Land	Type	Punten	
1	EO	Luyat Claire	Frankrijk	Pegase	6 611
2	BZ	Biedermann Joanna	Polen	Bravo	6 044
3	Y3	Czmiel-Paszyc Maxi	Polen	Jantar Std 3	5 916
4	BM	Golkowska Sylwia	Polen	Jantar Std 3	5 858
5	GT	Marszalek Krystyna	Polen	Jantar Std 3	5 799
6	17	Treslova Jana	Tsjechië	ASW-15 B	5 578

WNR.	Naam	Land	Type	Punten	
7	HAI	Haas Gudrun	Duitsland	Libelle Std	5 499
8	S	Sviridova Tamara	Rusland	Jantar Std 3	5 419
9	VS	Geyer Swaantje	Duitsland	LS-1D	4 941
10	692	Armstrong Susan K.	G.-Brittannië	LS-4B	4 680

Totaal : 16 deelnemers

KIEWITCUP

Clubklasse

1	KLIJNSMA D.	DAC	AS	Ka6E	1160.6
2	SNOECKX M.	ALB	CK	Ka8B	0595.2
3	APPELTANS e.a.	ALB	YF	Ka7	0502.8
4	DE SWERT G.	KAZM	14	Ka6E	0422.9
5	DE KROCK B.	DAC	RU	Ka8	0290.9
6	VAN GUYSE W.	ALB	KR	Ka8	0126.4
7	PLESSERS/BERX	ALB	GV	Ka8B	0000.0
8	BAERTS	ALB	IJ	Ka8B	0000.0

Standaardklasse

1	GEENEN W.	KAC	HE	LS7	0982.1
2	DE CONINCK E.	KAC	ME	Pégase	0882.8
3	BOVIN S.	LUAC	70	ASW-19	0788.0
4	VAN CAMP L.	KAC	L2	SZD 55	0783.3
5	LAUWERS G.	KAC	PP	ASW-15	0713.1
6	AERTS J.	DAC	ZQ	LS 1C	0713.1
7	PICCART e.a.	ALB	XO	DG 300	0645.4
8	VAN PEE G.	ALB	ZR	DG 300	0645.4
9	KINET/DESAIR	ALB	EY	TWIN ASTIR	0536.8
10	ALBERT P.	LV	FW	ASK-21	0536.8
11	VAN ROOY K.	KAC	KW	TWIN ASTIR	0323.9
12	TEEUWEN/LAUWER.	ACB	WM	JANTAR 3	0178.7
13	MEYERS I.	ALB	PM	LS 4	0158.2
14	SPEETJENS J.	ALB	TQ	LS 4	0158.2
15	VAN DE BOER P.	ALB	EX	CLUB ASTIR	0000.0
16	JANSENS W.	ALB	66	CIRRUS 75	0000.0
17	BEYLS N.	ZAC	QE	CIRRUS B18	0000.0
18	VAN PUTTEN	AZM	ZX	DG 300	0000.0

Open/renklasse

1	PEETERS/CLAESSENS	ACB	DW	ASW-20	1784.4
2	LUYCKX J.	ALB	LT	VENTUS BT	1760.2
3	BONGAERTS E.	ACK	AM	ASH-26	1634.4
4	TIMMERMANS V.	LV	AW	ASW-20	1011.2
5	VAN DAM K.	KAZM	BL	DG202/17	0497.7
6	PICCART e.a.	ALB	YH	JANUS	0131.1

HANDICAP DER KEMPEN

Einduitslag (1 wedstrijd)

Clubklasse - Wisselbeker Victor Boin - GO 105,40 km

1	DAC	Klijnsma Daniël	KA 6E	86	AS	OO-YAS	672,48
2	GEM	Van Gils Marco	PILATUS B4 V	86	49	PH-490	662,73
3	ACK	Daems /Van Doninck	KA 7	76	ZET	OO-ZET	649,40
4	KVDW	Stockmans Theo	PILATUS B4 IN	88	NU	OO-ZNU	643,39
5	EZZC	Hendriks Philippe	SZD-JUNIOR	90	ZB	PH-1052	624,53
6	LUAC	Lammerant Luc	JEANS ASTIR	94	UL	OO-KUL	609,24
7	KVDW	Huygen Bart	KA 6E	86	JF	OO-ZJF	566,78
8	VZA	V.Ishoven/V.Ravenst.	TWIN ASTIR V	92	VF	OO-ZVF	550,86
9	GEM	Reyers/Hoogenstrijd	CLUB LIBELLE	96	ME	PH-526	508,16
10	LV	Albert/Szygula	ASK 13	78	KP	OO-ZKP	496,77
11	KAC	Taeymans/Bruyninx	ASK 13	78	KS	OO-ZKS	486,22
12	KAC	Van Erck Thomas	KA 6	84	TG	OO-ZTG	470,06
13	KAC	Meerts/Van Den Eynde	ASK 13	78	KA	OO-ZKA	405,43
14	GEZC	Houtman/Akker	ASK 21	92	E4	PH-721	371,43
15	KAC	Wouters/Luyckx	TWIN ASTIR V	92	KW	OO-ZKW	295,18
16	GEM	V.D.Meijj/V.D.Gein	ASK 23	92	E8	PH-809	293,23
17	KAC	Loos/Van Deun	PUCHACZ	84	TX	OO-ZTX	284,26
18	DAC	Verboomen Jody	KA 8	78	RU	OO-ZRU	164,68
19	KAC	Lauwers Louis	KA 6	84	VN	OO-ZVN	073,48
20	KAC	De Bie Rudy	JEANS ASTIR	94	WB	OO-ZWB	041,30

Standaardklasse - GO 158,16 km

1	LUAC	Bovin Stefan	ASW 19	100	70	OO-ZFP	476,25
2	EAC	Kerkhofs Antoon	DISCUS CS	108	FM	PH-961	454,44
3	GEZC	Scheffer Sabine	DISCUS	108	EI	PH-1058	451,64
4	KAC	Lauwers Guy	ASW 15	98	pp	OO-ZPP	420,97
5	KAZM	Reynders Wim	COBRA 15M	98	30	OO-ZLH	402,91
6	ALB	Van Pee Guy	DG300	106	ZR	OO-ZZR	401,02
7	ACK	Theunis Patrick	LS1F	100	CG	OO-ZYQ	393,87
8	ACK	Van Dingenen Paul	DISCUS BT	108	XP	OO-ZXP	389,12
9	LSV	Schmelzer Bert	DISCUS BT	108	MC	D-KMMC	386,40
10	KAC	Van Den Borne Paul	JANTAR ST3	100	PS	OO-ZPS	324,24
11	GEZC	Van Der Stelt Andy	DG300	106	E3	PH-893	315,98
12	ALB	Piccart/Appellants	DG300	106	XO	OO-ZXO	315,98
13	AZM	Van Putten Frank	DG300	106	ZX	OO-ZZX	294,87
14	ACK	Kimpe Manu	CIRRUS STD	98	LT	OO-ZLT	294,79
15	ACK	Verhoeven Peter	STD-LIBELLE	98	777	OO-ZGP	263,21
16	ALB	Janssens Wil	CIRRUS STD	98	66	OO-ZKE	244,87
17	ALB	Verheyen/Meyers	LS4	106	PM	OO-ZPM	243,35
18	KAC	Geenen Walter	LS7	106	HE	OO-ZGW	243,35
19	KFC	Van Autreve Franz	STD-LIBELLE	98	23	OO-ZRK	214,02
20	KAC	Geenen Tom	LS1F	100	WT	OO-ZNH	209,74
21	KAC	Jansen Hugo	LS1D	98	MY	OO-ZMY	000,00

Open/renklasse - GO 163,62 km

1	ACK	Huybreckx Eddy	VENTUS CT	116	YU	OO-ZYU	446,64
2	GLC	De Groot Johan	VENTUS	112	DJ	PH-823	438,89
3	GLC	Verhage Martin	LS6 17,5m	118	G9	PH1031	430,41
4	WBAC	Seton/Kusters	DG-500/22M	110	C4	PH1082	429,91
5	KAZM	Teugels Marc	DG400/17M	110	IT	D-KMNW	429,91
6	KAC	Peeraer Herman	ASW20	110	76	OO-ZVM	429,85
7	KNVVL	Wijnheijmer Chiel	DG600/18M	118	DG	PH-834	426,81
8	ACK	Bongaerts Eric	ASH26E	120	AM	D-KEAM	426,80
9	ACK	DeMey/Stem	ASH25	124	YK	OO-ZYK	416,15
10	WBAC	Klunder Nijland Roelof	LS6/18m	120	W7	PH	406,60
11	KAC	De Wijs Bert	DG800/18M	120	BE	D-KWYS	381,49
12	KAC	Van Gael Peter	PIK20D	106	JA	OO-ZJA	336,90
13	WBAC	Lemmens Johan	MINI-NIMBUS	108	BU	PH588	324,65
14	ACB	Peeters/Claessens	ASW20/16,5m	112	DW	OO-YDW	318,57
15	EAC	De Cock/Poortman	LS6C	112	XX	PH946	308,51
16	BAC	Wauters Flor	DG400/17M	110	KV	PH723	296,42
17	KAC	Van Rooy Jan	PHÖBUS-C	100	45	OO-ZJG	276,15
18	EAC	Teuniss./Heesak./Knoop	DUO-DISCUS	110	EH	PH1067	265,72
19	VZA	Sebreghts/Lambert	ASW20C16,6m	112	HDJ	BGA3859	122,64
20	KAC	Snels Andre	ASH26E	120	DS	OO-YDS	000,00
21	GOZC	Telkamp Victor	VentusCT	116	ZZ	PH1103	000,00
22	WBAC	Van Breemen Mare	VENTUS2	114	11	PH1077	000,00
23	WBAC	Van Breemen Fred	VENTUS2/18	120	LL	PH-1107	000,00
24	ACK	VanHespen/Abicht	ASW20	110	NAM	OO-NAM	000,00
25	KAC	Van Loon Jos	PIK20E	106	J3	OO-ZFV	000,00
26	KAZM	Van Dam Kris	DG202/17m	110	BL	OO-YBL	000,00
27	KAC	Kennes Ad	MOSQUITO	108	K3	OO-ZZK	000,00

11DE BENELUXWEDSTRIJD

15de Internationale zweefvliegwedstrijd Keiheuvel

Zaterdag 31/7/99

10:30 uur, 1ste briefing. Claude Emsens heette de deelnemers welkom en dankte de sponsors voor de financiële steun. Vervolgens was er een toespraak van 1ste schepen van de gemeente Balen Johan Leysen, die de deelnemers een prettig verblijf toewenste en hoopte op een veilige wedstrijd. De weermannen van dienst, Carl Stevens van Kleine Brogel en adjudant Fred van Nieuwenhove, werden ook verwelkomd. Rudy Jennen, Staf Van de Putte en Patrick Govers legden het gewenste

verloop van de wedstrijd uit, het luchtruim en de 1ste proef. Deze proef was meteen een knaller, het plafond was meer dan 2500 m en pompen van 4 tot 5 m/s. In de renklasse waren gemiddelde snelheden van 120 km/h niet ongewoon. In de standaardklasse is echter 1 toestel met motor moeten terugkomen. Bij het uithangen van het voorlopig klassement was de eerste uit de renklasse zo vriendelijk om te komen zeggen dat hij eigenlijk op de 2de plaats hoorde te staan. Dit was te wijten aan een foutieve ingave van de handicap. Naast deze fantastische zweefdag was het ook broeierig heet, als ophaler had je 3 keuzes, of je kroop in je auto met airco, of je zweette het goed uit, of je ging lekker zwemmen. Op het secretariaat von-

den ze het zelfs te warm om een terrasje te doen bij Rudy, dus als je ons kwijt was om de starttijd door te geven, moest je maar naar binnen komen. Waar wij dan lekker met onze voeten in fris water zaten.

Standaard: GO 354 - 1. XP Van Dingenen, 2. TW Groenenwegen, 3. MR Konings

Ren: GO 443 - 1. I Vermeer, 2. NL Pare, 3. YD Kerstens

Open: GO 443 - 1. S Klasbeek, 2. DG Wijnheymer, 3. NV De Bruine

Zondag 1/8/99

Tijdens de briefing werd opnieuw zeer goed weer voorspeld. De basis van de cumulussen was weeral zeer hoog en de thermiek zeer krachtig. De proef was kleiner dan de dag voordien, zodat iedereen binnen geraakte. Deze dag was het ook weer bloed en tranen zweeten, de plaszakjes bleven leeg. Na de laatste start vielen op de grond alle activiteiten stil, want iedereen kroop weg in een schaduwplekje. Na de finish was iedereen tevreden over zijn/haar vlucht want de gemiddelde snelheden lagen zeer hoog (tot 140 km/h). 's Avonds was er dus veel stof om over te babbelen aan de toog.

Standaard: GO 303 - 1. MR Konings, 2. XP Van Dingenen, 3. A Borgman

Ren: GO 331 - 1. NL Pare, 2. CT Wondergem,

3. YU Huybreckx

Open: GO 331 - 1. NV De Bruine, 2. DG Wijnheymer, 3. AM Bongaerts

Maandag 2/8/99, Emsens-dag

De ochtend begon alweer met volle zon, zodat iedereen zonder pardon zijn tent of caravan uit moest. De briefing verliep normaal, er moest alleen gewaarschuwd worden voor gevaarlijk finisken en dat er een goede aanvlucht moest worden gemaakt. De meteo voorspelde voor deze dag een kleine kans op een bui en lichte onweersdreiging vanuit het zuiden, maar dat risico was zeer klein. De dag zelf hebben we geen on-

weer gezien en de cumulussen behielden hun uitzicht en eigenschappen van Australische cumulussen. De meeste deelnemers haalden de finishlijn en slechts de MB moest buitenlanden in Terlet. Niet alleen de deelnemers hebben deze dag gezweet. Ook op de finishlijn was het eventjes spannend toen een 10-tal zwevers tegelijk finishen. De downwind van de 07 leek heel eventjes op een snelweg richting kust op een hoogzomerse dag. CU zag het niet zitten en gebruikte na het finisken zijn motor om een rustiger moment af te wachten. De uitslag was voor de derde opeenvolgende dag schitterend. In alle klassen lagen de gemiddelde snelheden weer ruim boven de 100 km/h. Wat de deelnemers voor vertrek niet wisten, was dat deze dag de traditionele Emsens-dag was. De heer Emsens, voorzitter van Keiheuvel, schonk deze dag een geldprijs aan de eerste in elke klasse. Bij het opmaken van het klassement bleken er wel wat moeilijkheden te zijn met de finishtijden. De eerste in de klassen finishten namelijk zo dicht bij elkaar dat er in seconden gerekend moest worden en dat is niet in ons wedstrijdprogramma ingebouwd. De wedstrijdleiding is hier nog tot dinsdagavond laat mee bezig geweest

Standaard: GO 366 - 1. A Borgmann, 2. GH Buitink, 3. IKI Clemens

Ren: GO 358 - 1. I Vermeer, 2. II Van Breemen,

3. A9 Van der Linden

Open: GO 406 - 1. S Kalsbeek, 2. AM Bongaerts, 3. DG Wijnheymer

Dinsdag 3/8/99

De dag begint voor de meesten rond 8:00 uur en veel deelnemers hebben al twijfels over het weer door de vele hoge bewolking. Afwisseling tijdens de briefing, 2 deelnemers zijn vandaag verjaard en ontvangen een cadeaubon. Gans de briefingzaal zingt luidop "Happy Birthday". De uitslag van gisteren wordt overlopen en de dagprijzen worden

uitgedeeld. Dan begint Carl aan zijn dagelijkse meteo, deze is kort maar krachtig. De deelnemers krijgen een wolkenkaart te zien waaruit blijkt dat er veel frontale bewolking zal overtrekken. Volgens de voorspellingen zou er wel cumulus komen, redelijke stijgsnelheden, maar dit werd door de meteoman in vraag gesteld en zijn vermoeden bleek uiteindelijk te kloppen. De briefing werd uitgesteld tot 12:00 en leverde toen enkel een recente radarfoto met veel neerslag op met als gevolg een afgelaste dag. Enkel 's avonds werd er gevlogen met modelbouwzwever en dito motor-toestel. Na een acro-voorstelling van het motor-toestel en enkele lierstarten van de model-Ka-8 volgde een sleepstart in experimentele fase. Eerste poging: tegen een snelwandeltempo "raast" de sleep over het veld en moet de start afgebroken worden. Tweede poging met een tiploper: zo gebukt lopen is niet simpel, hoor. Nu kwam de zwever wel van de grond, maar de sleper bleef voort rustig taxiën. Vliegen kwam er echter niet van...

Woensdag 4/8/99

Briefing om 11:30 uur, Patrick Govers excuseert zich voor zijn stemmen-imitator, die om 4:00 uur 's nachts de camping shockeerde met een "briefing om 9:00 uur", waarna Herman Peeraer dringend werd verzocht naar het café te komen. Vervolgens ging de briefing verder met een discussie over de plaatsing van de finishlijn. Door het gebruik van loggers kan er tot op de meter juist gefinist worden, maar de finishwagen staat niet 100% juist. Dit zal volgend jaar verbeterd worden. Er werden ook opmerkingen gemaakt over de positie van de finishlijn, maar deze is volgens de wedstrijdleiding in orde doordat men goed kan oplijnen over het sporthotel en zandpiste. Dan de meteo: deze belooft thermisch weer, 's ochtends is het nog nevelig maar dit zou tegen de middag opentrekken. Er zou een kleine proef mogelijk zijn. Na het uitstellen van de starttijd naar 14:30 uur in plaats van 12:30 kon

de alternatieve proef gevlogen worden. Deze dag waren er maar enkele buitenlandingen, waarvan één wel zeer speciaal. Kaasjager van de LDS had na zijn buitenlanding een taxi genomen naar Keiheuvel om zichzelf te kunnen gaan ophalen. 's Avonds werd de micro van de geluidsinstallatie weggehaald zodat iedereen een verdiende nachtrust kreeg.

Standaard: GO 154 - 1. EM Wering, 2. A Borgmann,

3. NJ Van Veen

Ren: GO 178 - 1. YU Huybreckx, 2. I Vermeer,

3. CT Wondergem

Open: GO 178 - 1. S Kalsbeek, 2. NV De Bruine,

3. DG Wijnheymer

Donderdag 5/8/99

Op een griezelige, schemerige nacht begon het te waaien. De tenten op een camping gingen heen en weer en sommige zelfs op en neer. Ineens was er een overweldigend lawaai. De donder was daar!! Plots lichtte de hemel op? NEEN! Geen UFO's. Het was de bliksem. Sommige dachten dat dit PATRICK DE VERSCHRIKKELIJKE was, maar het is een doodgewoon natuurverschijnsel. Na ettelijke VERSCHRIKKELIJKE momenten gingen de natuurverschijnselen slapen. Patrick, dat is een ander verhaal. Enkelijke uurtjes later werd de zon wakker en begonnen de vogeltjes te fluiten. De briefing startte met de uitslag van de vorige dag, er bleken weer enkele probleempjes met de keerpunten en loggers. Hierdoor kon nog geen definitieve uitslag opgemaakt worden. De pechprijs van de vorige dag ging naar PW en A1 die in Hilvarenbeek bij een kwade boer moesten buitenlanden. Hun toestel werd door hem 2 uur gegijzeld. Vervolgens was er de meteo, de meteoman "zag het wel zitten", er zouden zich cumulussen ontwikkelen. Het sponsormateriaal van deze dag was onder andere een petje van NASHUA-TEC, hiervan werd met alle deelnemers een groepsfoto genomen. De proef van de dag

werd uiteindelijk een kleine alternatieve proef, het weer was echter niet simpel. De Twin MB besloot niet te starten om de BBQ niet te missen, de TT zakte snel door gevolgd door de PW. Een tijdje later landden er een hele zwerm in Weelde Aëro en een tweede meute op Oud-Turnhout Aëro. Alleen Daan Pare uit de renklasse kwam deze dag binnen, proficiat.

Standaard: GO 154 - Niet geldig

Ren: GO 153 - 1. NL Pare, 2. YD Kerstens,

3. IT Jeremiasse

Open: GO 178 - 1. AM Bongaerts, 2. DG Wijnheymer,

3. S Kalsbeek

Vrijdag 6/8/99

De "Good Meuuurning" op de briefing was een half uurtje later. Onze wedstrijdleiding (een deel dan toch) had last van een zwaar hoofd. De BBQ was doorgestaan in de briefingzaal. Dit was echter tegen de zin in van de meeste deelnemers, sommigen besloten dan op het terras te gaan zitten. In de hangaar ging het feestje verder met eerst een muziekoftreden en nadien met het radiootje van Rudy. Voor de wedstrijdorganisatie was er een leuke meevaller, kabouterpjes hebben de briefingzaal terug in orde gebracht. Tijdens de briefing was er opvallend weinig volk in de zaal. Waren de ploegen terug hun bedje gaan zoeken? Weeral problemen met de keerpunten, de wedstrijdleiding beloofde soepeler te zijn met de fotocontrole. Het weer. Vandaag een vleugje sluierbewolking met een toefje cumulus, vliegen geblazen. Ook een waarschuwing op de briefing: er wordt aangeraden 's nachts in een tent te slapen en niet op de 07. Dit is steeds op eigen risico. Morgen wordt er slecht weer verwacht. De proef voor vandaag is middelgroot en alle klassen kunnen vertrekken. Herman Van Veen met de NJ is helaas naar huis moeten rijden omdat hij opgeroepen werd om te gaan werken. Rond 17:00 uur finisht de eerste, de H8 gevolgd door de CU.

Standaard: GO 206 - 1. MR Konings, 2. H8 De Gloppe,
3. XP Van Dingenen

Ren: GO 224 - 1. LDS Kaasjager, 2. I Vermeer, 3. NL Pare

Open: GO 224 - 1. DG Wijnheymer, 2. NV De Bruine,
3. AM Bongaerts

Zaterdag 7/8/99

De weerman had gelijk, het had 's nachts geregend, geregend en geregend. De briefing werd een uur uitgesteld en nadien werd de dag afgelast. Deze rustige dag gaf de wedstrijdleiding de tijd het eindfeest voor te bereiden. Tijdens dit eindfeest was er een toespraak van de Burgemeester van Balen, die fier was op de bekendheid van de zweefwedstrijd. De ondervoorzitter van de club bedankte alle deelnemers en niet te vergeten alle helpers tijdens deze 8-daagse. Dan volgde een woordje van een vertegenwoordiger van de deelnemers die de wedstrijdorganisatie proficiat wenste voor deze gelukte en goed georganiseerde wedstrijd, als dank schonk ze een videofilm over de wedstrijd en een abonnement op een zweefvliegtijdschrift. Na de prijsuitreiking volgde er een feest met DJ waarop tot vroeg in de ochtend werd gevierd.

Tekst:

Stijn Jansen - Ann Geysen

en alle medewerkers en deelnemers

Eindrangschikking

Standaardklasse

Wnr.	Piloot	Totaal	
1	MR	KONINGS	3587
2	XP	VAN DINGENEN	3567
3	GH	BUITINK	3484
4	DJ	DAEMS	3474
5	IKI	CLEMENS	3416
6	EM	WERING	3313
7	FR	DAMEN	3273
8	TW	GROENEWEGEN	3100

9	A	BORGMANN	2991
10	EJ	SEIJFFERT	2949
11	CU	BATENBURG	2918
12	NJ	VAN VEEN	2895
13	HE	GEENEN	2862
14	VR	VAN LIESHOUT	2821
15	57	REITSMA	2797
16	H8	DE GLOPPER	2732
17	LA	HOLSWILDER	2689
18	L8	KROON	2649
19	WH	VAN MUNSTER	2524
20	ZX	VAN PUTTEN	2467
21	VH	GEUENS	2446
22	PW	KROON	2413
23	CG	THEUNIS	2285
24	A1	OUD	2243
25	JO	KLEINTJES/BUDE	2050
26	KZ	DE CALUWE	2049
27	NX	SLIEDREGT	1957
28	954	MANTE/POVER	1710
29	MB	HULSBERGEN/BOLW.	1208

4	YU	HUYBRECKX/HUYBR.	3039
5	HC	KWANT	2854
6	YD	KERSTENS	2795
7	LDS	KAASJAGER	2742
8	DX	KOOL	2716
9	XX	WEEKERS	2642
10	VVI	VAN DER LINDEN	2599
11	A9	VAN DER LINDEN	2589
12	S9	VAN NES	2571
13	BU	LEMMENS	2564
14	RR	VAN EMPELEN	2563
15	BY	AALBERS	2547
16	II	VAN BREEMEN	2445
17	76	PEERAER	2347
18	IT	JEREMIASSE	2318
19	CB	ALDERS	2277
20	TT	WOLFF	1858
21	27	GONSIOR/KNISPEL	1549
22	KV	WAUTERS	1428

Renklasse

	WNr.	Piloot	Totaal
1	NL	PARE	3350
2	I	VERMEER	3290
3	CT	WONDERGEM	3128

Open klasse

	WNr.	Piloot	Totaal
1	DG	WIJNHEYMER	3485
2	S	KALSBECK	3393
3	NV	DE BRUINE	3341
4	AM	BONGAERTS	3262
5	LL	VAN BREEMEN	2225

SPORTCOMMISSIE

Verslag van de vergadering van 22/6/99

Het verslag van de vergadering van 25/2/99 wordt goedgekeurd.

Homologatie van prestaties en records

De commissie bestudeert een aantal dossiers. De proef van D. Verhaeren wordt geweigerd (foto buiten sector). De vlucht van Evelyne Jeanmotte zal later bekeken worden, na analyse van de diskette. F. Sépulchre zal volgende documenten moeten voorleggen: ijkingsbewijs barograaf, kopie van de kaart van de Franse sportcommissaris die de vlucht in Frankrijk gewaarmerkt heeft. Ook P.

Cao dient een ijkingsbewijs in te dienen. De recordaanvraag van L. Depreter wordt verworpen, omdat het kortste been van de driehoek niet beantwoordt aan de 28% regel.

Wedstrijden

De commissie ontving de reglementen van:

- Belgische Clubklassekampioenschappen/ Concours du Pays Blanc;
- Victor Boin 1999;
- 11de Beneluxkampioenschappen Zweefvliegen, 15de Internationale Zweefvliegwedstrijd Keiheuvel.

Bespreking over het ontwerp "werkings-modaliteiten" van de Sportcommissie

Verschillende leden van de Commissie maken enkele laatste opmerkingen. Het reglement wordt dan goedgekeurd. Het document zal verder in het Nederlands vertaald worden en dan opgestuurd naar de federaties, naar de Beheerraad van de Aëroclub voor informatie, en het zal in werking treden op 1 september 1999.

HOMOLOGATIES

Vergunningen en bevoegdverklaringen

a. Theoretisch examen

CLAES Bram	UYTTERHOEVEN Patrick
DESCHACHT Heikki	VAN DE PUTTE Joris
D'HONDT Bart	VANDERSCHUEREN Dirk
EDEL Peter	VANHEVEL Steven
HAELTERMAN Robby	VANLANDUYT Peter
SCHMELZER Bert Jr	VEREST Koen

b. Vergunning zweefvliegpiloot

DRIJGERS Albert	HAERINCK Luc
FRISCH Luc	LANSBERGEN Ben
GEYSEN Frans	SCHMELZER Bert Jr

c. Bevoegdverklaring passagier

BELIEN Luc	KIECKENS Johan
DELBROEK Johan	LE BEER Guido
DRIJGERS Albert	SCHERBER Jan
FEYAERTS Patrick	SCHMELZER Bert Jr
HUYBRECKX Tim	WOUTERS Wim
JASPERS Paul	

d. Theoretisch examen hulpinstructeur

VAN GAEL Peter

e. Bevoegdverklaring hulpinstructeur

LAUWERS Guy

VAN GAEL Peter

f. Bevoegdverklaring instructeur

VAN DEN PLAS Jean

FAI-prestaties

D brevet

a. 1000 m hoogtewinst

APPELTANS Danny

PEETERS Willem

GERAEDS Benny

VERMEYLEN Katelijne

HEYLEN Benjamin

WOUTERS Wim

JASPERS Paul

b. 50 km afstand

VANDERPUTTEN Koen

c. 5 uur duurvlicht

DIERICKX Johnny

VAN AELST Marc

DIRCKX Kurt

VERMEYLEN Katelijne

HEYLEN Benjamin

VERSTRAETEN René

d. behaalt het Zilveren Kenteken

VANDERPUTTEN Koen

E brevet

300 km vrije afstand

AERTS Joachim

F brevet

a. 300 km doelvlicht

AERTS Joachim

CHARLTON Malcolm

b. 500 km vrije afstand

GREGORIUS Julien

1000 km

BONGAERTS Eric

HUYBRECKX Eddy

MEDEDELINGEN EN SERVICE

TE KOOP: Std. Libelle, bouwjaar 1969, nr. 49, OO-ZGP. Compleet geïnstrumenteerd, Becker radio 720 kan., gesloten aanhanger, alles in goede staat. Bevr. Verhoeven Peter (011)54 47 18 na 19 uur, (011)54 19 74 kantooruren.

TE KOOP: gesloten aanhangwagen onder max. 750 kg met keuring, voor Std. Libelle gemaakt, 30 000 BEF. Schmelzer B., fax (03)366 23 48

TE KOOP: Ka6 CR bj. 1963, basisinstrumenten, radio Icom IC-A20, aanhangwagen. Tel. (03)311 73 76.

TE KOOP: Ka2 B bj. 1962, romp en vleugels herbespannen 90/91, standaardinstrumenten voor en achter, startklaar. Prijs 80.000 BEF. Tel. (053)84 01 67.

GEZOCHT: L-Spatz (55), Bergfalke of Rhönlerche in goede staat aan gangbare prijs. Informatie hieromtrent eveneens welkom. Tel. (03)480 76 38.
