

ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

10de jaargang - nummer 37
januari - februari - maart 1989

verantw. uitg. : L. Braet, Hemelrijkstraat 45, 9820 Gent

kantoor van afgifte : Gent X

ligablاد

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

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

REDACTIE EN CORRESPONDENTIEADRES

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

ABONNEMENTEN :

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

ADVERTENTIETARIEVEN :

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

SECRETARIAAT :

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

BETALINGEN :

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

L. Braet
Hemelrijkstraat 45, 9820 Gent

10de jaargang - nummer 37
januari - februari - maart 1989

INHOUD

Redactioneel	2
Symposium van de Liga op 29.01.89	3
Toespraak van de voorzitter	4
Verslag instructeursvergadering	6
Verslag vergadering sport- commissarissen	10
Hoe leren we overlandvliegen ?	11
Australië, Zweefvliegparadijs	13
Prijzuitreiking Charron-beker 1988	15
Een nieuw vliegveld te Beernem	16
De straalstroom	17
Wedstrijdvliegen : waarom niet ?	18
De boekenvreter	19
Nieuwe inschrijvingen - Mutaties - Cancellations	21
Belgian Civil Register '88 - '89	22
Koopjes	23
Wedstrijdkalender	24

MEDEWERKERS AAN DIT LIGABLAD :

J. Aerts, J. Hannes, M. Huybrechts, J. Jansen, T. Lens,
P. Mullaert, G. Montens, S. Vander Veken, Adjudant F. Van-
schoubroeck.

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

Teksten en foto's voor volgend nummer
worden op de redactie verwacht
tegen 15 april a.s.

Cover : Mosquito in de zon te Wevelgem
(foto U. Arteel)

REDACTIONEEL

Geachte Lezer,

Het Liga-Blad start in 1989 met een nieuwe verantwoordelijke uitgever; nl. de heer Luc Braet.

Een reorganisatie binnen de taken van de Liga drong zich op.

Het secretariaat kreeg meer en meer opdrachten te vervullen van o.a. het Dagelijks Bestuur, BLOSO, K.B.A.C. en B.O.I.C. en anderen. Het was voor 1 persoon niet meer te volharden gezien het secretariaat geen voltijdse betrekking was.

Wij danken je van ganser harte Patrick. Je hebt mee de groei van het Liga-Blad helpen verwezenlijken. Het is, mede door jou inzet, een tijdschrift geworden dat ook het dynamisme van de Liga uitstraalt.

Wij moeten nog iemand bedanken. In het Charron-comité gaf Jan Verlinden zijn ontslag. Het was voor hem niet meer mogelijk nog verder mee te werken om jaarlijks de proeven te helpen nakijken.

Bedankt Jan voor je inzet.

Hij zal vervangen worden door Dirk Roggeman.

In dit eerste nummer besteden we uitgebreid aandacht aan het onlangs gehouden Symposium van de Liga te Oostmalle.

De opkomst was fantastisch. Voor de eerste maal was de beschikbare ruimte te klein. De aanhoudende inspanningen die het Dagelijks Bestuur jaarlijks levert om interessante voordrachten te brengen, begint vruchten af te werpen.

Het jaar 1989 is voor verschillende clubs een mijlpaal in hun bestaan. Zij hebben allen iets te vieren.

Zweefvliegclub Brugge nam einde vorig jaar haar nieuwe vliegveld, 't Eilandje, te Beernem in gebruik.

Kortrijk Flying Club viert op 29 november haar 20-jarig bestaan.

Zweefvliegclub Phoenix, een nieuwe club binnen de Liga, heeft na lange en moeilijke onderhandelingen een eigen vliegveld te Zottegem. In de maand maart zullen zij hun eerste lierstarten doen. De officiële inhuldiging van dit vliegveld zal op 24 en 25 juni plaatsvinden. Alle Liga-leden zijn van harte welkom.

Wij wensen deze drie clubs proficiat. Het kan een nieuwe of hernieuwde start zijn in hun bestaan. Zij zullen zeker bijdragen om de zweefvliegsport nog meer democratisch te maken en meer naambekendheid te geven in hun respectievelijke omgevingen.

Veel leesgenot.

SYMPOSIUM VAN DE LIGA OP 29.01.89.

In aanwezigheid van de heer Catry, sportcommissaris coördinator bij de K.B.A.C., van de heer Deweerdt, secretaris A.O.P.A. Belgium en van een talrijk publiek is deze Liga-dag een groot succes geworden. De afwezigen hadden weer eens ongelijk.

Nieuwe didactische benaderingen van de instructie, een grotere verantwoordelijkheid van de sportcommissaris werden toegelicht.

De voordrachten: "Hoe leren wij overlandvliegen?", door Gaston Peeters en "Australië, zweefvliegparadijs", door Bert De Wijs, trokken nog meer publiek aan.

De opmerkelijke toespraak van Liga-voorzitter Michel Aerts maakte een diep indruk.

De verslagen over deze Liga-dag vindt U verder.



TOESPRAAK VAN DE VOORZITTER



De voorzitter van de Liga, de heer Michel Aerts, houdt jaarlijks, bij de prijsuitreiking van de Charron-Beker, een toespraak. In zijn rede blikte hij terug op belangrijke realisaties en keek in de toekomst.

De officialisering van het Luchtwaardigheidsbewijs, onder auspiciën van de K.B.A.C., is een zeer belangrijke verwezenlijking. Wanneer het Bestuur der Luchtvaart de controle zou doen, werden aan de clubs bijkomende administratieve en financiële verplichtingen opgelegd.

De voordelen van dit Luchtwaardigheidsbewijs zijn tweemaal:

1. een verhoogde veiligheid: de controle gebeurt op een meer efficiënte en georganiseerde wijze.

2. het invoeren van een technische controle bewijst dat we onze verantwoordelijkheid durven nemen. Deze verantwoordelijkheid blijkt uit de duidelijkheid en volledigheid van het bij de K.B.A.C. ter goedkeuring ingediende dossier.

Bij eventuele veranderingen, opgelegd door bepaalde organisaties, zijn we volwaardige onderhandelingspartners. We kunnen dan uitpakken met een goed gestructureerd, efficiënt en vlot werkend systeem.

Een ander positief element is de geboorte van twee nieuwe vliegvelden. Zweefvliegclub Brugge nam te Beernem een nieuw vliegveld in gebruik. Een nieuwe zweefvliegclub zag het levenslicht, namelijk Zweefvliegclub Phoenix. Hun terrein is gelegen te Zottegem.

Een gemeenschappelijke karaktertrek van beide clubs is het enthousiasme van bestuur en leden om er iets van te maken.

Het Liga-secretariaat is door Patrick Pauwels, en waarvoor mijn dank, op enkele jaren uitgebouwd en wordt op een haast perfecte en professionele wijze gerund.

Een goeddraaiend secretariaat is een conditio sine qua non: niet alleen voor het verwerken en doorspelen van informatie, maar ook voor een vlotte afhandeling van diverse administratieve dossiers. Het laat een efficiënte Ligawerking toe en geeft naar overheidsinstanties een geloofwaardig en betrouwbaar imago.

Een bijkomend voordeel is een snellere oplossing bij problemen en ten tweede is de subsidiëring recht evenredig met de ingediende, volledige en gemotiveerde dossiers.

In verband met het wedstrijdvliegen stellen we een lichte vermeerdering van deelname aan wedstrijden vast. Nochtans blijft de Vlaamse top bestaan uit gevestigde waarden. Er komen weinig jonge wedstrijdvliegers bij.

Op internationaal vlak zijn het ook steeds dezelfde piloten die deelnemen. Het waarom, dat het altijd dezelfde piloten zijn die deelnemen aan internationale wedstrijden, is niet alleen dat ze bij de top behoren, maar ook een deelname aan een E.K. of W.K. een ongelooflijke dure aangelegenheid is.

Het zou jammer zijn moest omwille van een verschillende subsidiëringpolitiek van ADEPS en BLOSO bepaalde piloten niet kunnen deelnemen. De beste piloot moet kunnen deelnemen, onafhankelijk of dit een Vlaming of Franstalige is.

Om piloten meer vertrouwd te maken met competitievliegen heeft Aeroclub Keiheuvel de intentie dit jaar een Beneluxkampioenschap tesamen met het Belgisch Kampioenschap in te richten. Het moet een harde, goed georganiseerde wedstrijd zijn en dat in een gezellige omgeving en bovenal betaalbaar.

In de toekomst hangen twee grote problemen als een zwaard van Damocles boven ons hoofd.

Door allerlei maatregelen wordt het luchtruim alsmaar beperkter en duwt men de luchtsporten langzaam maar zeker in een ijzeren kooi. De huidige evolutie is, voor wie ze volgt, angstwekkend.

Het wordt de hoogste tijd om te reageren. Wij moeten dit collectief doen. Je krijgt slechts aandacht als onderhandelingspartner als je velen vertegenwoordigt. Wij hebben het recht en de plicht om mee te praten over onze toekomst.

Via de Liga, Belgische Zweefvlieg-federatie en de andere luchtsporten moet de K.B.A.C. een drukkingsorgaan worden bij alle instanties die beslissingsrecht hebben over onze sport. De K.B.A.C. moet onze grieven kenbaar maken en onze belangen behartigen.

Deze overkoepelende rol van de K.B.A.C. is belangrijk.

Een tweede probleem is dat onze sport alsmaar duurder wordt. Om te kunnen blijven vliegen moeten wij ons serieuze opofferingen getroosten. Vele clubs zitten met financiële moeilijkheden: onder andere met huur van terreinen, verzekering, problemen met milieuorganisaties. Automatisch gevolg is: enthousiastelingen blijven weg omdat ze de sport niet meer kunnen betalen. Het elite etiket dat we zodoende zouden krijgen opgeplakt, iets waartegen we steeds hebben gevochten, kunnen we missen.

Twee mogelijke oplossingen zijn hier voorhanden:

Ten eerste; de subsidiëring, financieel of materieel, door de overheid van onze sport is geen supplementaire uitgave maar een be-

sparing op lange termijn. Diverse studies bewijzen dat wie met zweven begint en later een luchtvaart-carrière wenst op te bouwen, meer kans heeft op slagen. Dit kan je ook als een besparing beschouwen.

Ten tweede : een goede clubstructuur is een absolute noodzakelijkheid om verspilling te vermijden. Een club mag zich bij aankoop van nieuw materiaal, indien nodig, niet

laten beïnvloeden door een niet te volgen technologische evolutie die het zweven nog meer elitair maken.

Heeft een club een reserve opgebouwd, dan kan hij eventueel de lidgelden en vliegprijzen vermindere. Iedereen profiteert dan mee.

Nog vele problemen staan het zweefvliegen te wachten. Op de voorzitter kunt U rekenen, maar hij rekent ook op jullie medewerking.

INSTRUCTEURSVERGADERING



Van links naar rechts : Gaston Peeters, Michel Aerts, Jos Jansen, Theo Lens.

Deze vergadering werd opgedeeld in een drietal punten .

Michel Aerts, examiner, deed korte uiteenzetting over het doel van de refreshers voor de instructeurs bij de verlenging van hun vergunning.

Gaston Peeters examiner had het over : "audio-hulp". Hij behandelde dit onderwerp omdat er in de opleiding van de leerlingen communicatiestoornissen zijn. Deze communicatiestoornissen zijn niet alleen naar de leerlingen toe maar ook naar de instructeurs toe.

Waaruit verschillende problemen vloeien :

1. Didactisch : verschillende terminologieën worden gebruikt. Dit is verwarrend voor de leerlingen.
2. De instructeurs in de clubs vliegen niet altijd met dezelfde leerlingen. Dit kan problemen stellen met de leskaart.
3. Er zijn weinig instructeurs die een volledige opleiding geven.

Het is nu noodzakelijk dat bij de opleiding zowel van de hulp-instructeur als van de leerling een standaardisatie komt in het gebruik van terminologie. Daarom is audio-hulp onontbeerlijk. Deze bestaat uit een cassette waarop de terminologie werd geregistreerd.

Het is daarom belangrijk dat bij een beginopleiding van de leerling er minder theoretische kennis wordt overgedragen. Belangrijker is het analytisch vliegen.

De hoofd-instructeurs van de verschillende clubs hebben deze audio-hulp ontvangen en kunnen

deze gebruiken voor de opleiding.

In een derde gedeelte van deze vergadering bespraken Jos Jansen en Theo Lens, van de commissie ongevallenrapportering, enkele ontvangen incident en accident-rapporten.

ONGEVALMELDINGEN 1988

T.L./J.J.

1) Piloot 36 JR solovliegen sinds 1987 ervaring Ka7/Ka8

Piloot had een 20-tal starten op Ka8. Deze waren allen vrij goed, maar piloot was erg voorzichtig en vroeg bij turbulent weer om de Ka7 te vliegen (stabiel).

April 1988 : normale lierstart; wind recht in piste. Landingscircuit begonnen op 250m., normale downwindbaan, staart van het toestel raakt de bomen vlak voor de piste, piloot drukt de stuurknuppel, rondt slecht af, vrij harde landing.

Comm. : piste kent een rij bomen voor de zanderige overgang naar gras. Ervaren piloten hebben geen moeite om een toestel in een grotere glijhoek aan de grond te zetten, aan minder ervaren personen wordt erg vaak benadrukt verder op de piste te landen.

Fout was zeker de intensie van deze man, zijn vrienden een langere wandeling te besparen. De mindere ervaring van deze man zorgde dan voor de vrij verkrampde landing.

Toestel werd grondig nagekeken op hoofdlijger / wielkast / ophangpunten.

2) Buitenlanding boven Oostham.

Fauconnet '66. Piloot 150 u., Plastic 300 u. ervaring. Wind 15 kn., 15 km. zicht.

Boven Oostham beseft een piloot dat er weinig buitenlandingsmogelijkheden zijn.

Op 500 m kiest hij een veld, zoekt verder naar thermiek, maar moet dit veld gebruiken. Overvliegt nogmaals op 250 m. schat de grootte op 300 m en ziet op de kop van het veld een laagspanningslijn. Hij neemt zich voor in final te slippen over deze elektrische lijn. Het veld ligt cross op de wind en is aan windzijde afgeboord door bossen, het ziet er omgeploegd uit.

Er wordt rechtgetrokken op 3 m boven de grond maar dit toestel heeft weinig-effektieve remkleppen, weinig wind op kop. Het veld is te kort en piloot kiest voor een grasveldje dat erachter ligt, toestel glijdt uit, raakt met de tip het gras (lang) en maakt een grondzwaai, vleugel links is beschadigd.

Comm.: Er wordt erg laag een veldkeuze gemaakt, slecht in de wind en dus te kort voor dit type zwever met weinig effectieve kleppen, zeker met de elektriciteitslijn ervoor.

3) Piloot 45JR, 30 u. Plastic, 125 u. Totaalervaring 100 km. overland.

Tijdens een overlandvlucht wordt een veldkeuze gemaakt. Veld ligt tussen de bossen, is voldoende lang en ligt diagonaal tegen de wind. Lijkt omgeploegd.

Bemerkt in final de grote oneffenheden van dat veld en kan een greppel niet ontwijken, raakt de overkant van de greppel, schade toestel, cockpit en landingsgestel.

Comm.: Reglementair keuze en aanvliegen, wel op te merken dat een omgeploegd veld tussen bossen dikwijls een ontbossingsveld is en zeker gevaarlijk. Keuzefout is misschien wel een opmerking op ons probleem van de voortgezette opleiding. Beetje afgunstige blik op onze sportvrienden uit Diest ???!

4) Lerghe volledig totalloss opgenomen door de windstoot op de grond.

Tijdens vliegtag wordt een onweer opgemerkt, toestellen blijven staan langs de piste, naast het sleeptoeistel.

Een windstoot licht de lerghe op, kantelt deze om en beschadigt daarbij eveneens het sleeptoeistel. Comm.: Het niet binnenzetten, of verzekeren van toestellen vlak voor of tijdens een onweer is een erg grote nalatigheid.

5) Bij een grondverplaatsing Ka8 beschadigd.

Volkomen volgens de regels, achterwaards en de staart gedragen werd de Ka8 verplaatst, de staartdrager zet echter de staart neer net voor het toestel helemaal stilstaat. De staartslof stuit tegen een oneffenheid in de grond en duwt een van de buizen krom in de staart.

Comm.: Veel gezien, weinig becommentarieerd. Staart neerzetten als het toestel helemaal stilstaat.

6) Piloot 3500 u. ervaring, 6500 km. overland. Invliegen overgekocht toestel. Toestel: ASW17.

Een pas aangekocht toestel wordt gemonteerd, flink nagekeken incl.

op afstand, aanblazen pitot = aanwijzing op de snelheidsmeter.

Weer: vrij slecht, basis 1000 ft, 10 km. wind, zicht 1,5 km.

Bij het vliegen merkt de piloot dat er een maximale snelheidsaanduiding is van enkele km/u (40 km/u), geen elektrische vario werkt en de micro van de radio doet het niet. Landing voor deze piloot geen probleem.

Na flink zoekwerk wordt gevonden dat de vorige eigenaar een O2-installatie ingebouwd had en deze met een bevestiging onder de kaprand ingedraaid had met schroefjes. Een van de schroefjes had ingedraaid gezeten in de pitotleiding, maar gaf geen problemen, zolang de vijs er was. Door uitnemen nu lekte deze leiding met de instrumentenpanne als gevolg.

Comm.: Met dergelijk weertype zou geen toestel mogen ingevlogen worden. Schroef nooit vijsjes zonder te weten wat er achter de wand zit. Zelfs bij een grondige controle voor de vlucht kan invliegen mankementen aantonen.

7) Sleeptoeistel Pawnee, landingsmanoeuvre piloot, 1500 u. ervaring motortoestellen.

Bij het aanvliegen met dit toestel werd vrij hoog begonnen omwille van de sleepkabel, die over een afsluiting moest. Piloot coupeert en duikt aan, toestel overtrekt echter op 30 m., zwaar beschadigd. Deze manoeuvre wordt op dit vliegveld met elk ander type motorvlieger jaren reeds gedaan, zonder enig probleem, piloot miskijkt zich op de vliegeigenschappen van de Pawnee.

Comm.: Lange kabels geven dikwijls problemen in finale en vliegeigenschappen van diverse toestellen passen niet zomaar in elkaar.

8) Motorzwever Pik 20E, piloot ervaring (800 m plastic)

Weer: geen wind, geen bewolking, zicht 10 km.

Toestel start en komt na 300 m. van de grond, er volgt een langzame klim naar 50 m. Plots hapert de motor, schroef blijft draaien, maar erg laag toerental, piloot draait onmiddellijk in downwind, verliest in eerste instantie weinig, halfweg de piste erg snel hoogte. Er wordt zeer laag nog een flauwe bocht gemaakt om het toestel met de neus in de wind te zetten, raakt onmiddellijk en zeer zwaar de grond, wiel was ingetrokken.

Comm.: Misschien beter met rugwind te landen?

9) Fluistermelding: Lierkabelproblemen i.v.m. hoogspanningskabels.

Ter discussie wordt gemeld dat op een niet nader vernoemd vliegveld regelmatig ?? kabels over de hoogspanningslijnen terecht komen.

Comm.: Geen commentaar.

Er zijn zodanig veel manieren om de waarheid te zeggen, dat het bijna altijd overbodig is te liegen.

Uit "Explosiefjes" C. De Vriese

Een definitie is vrijwel nooit definitief.

Uit "Explosiefjes" C. De Vriese

SAMENKOMST SPORTCOMMISSARISSEN (S.C.)

Jos Aerts, coördinator van het Charron (CH)-comité, verwelkomde de S.C. alsook de andere aanwezigen.

Eerst werden de beperkingen van het CH-comité besproken. Teveel proeven moeten nog altijd afgekeurd worden. De reden is: een slechte foto-sector van de keerpunten. Vele piloten besteden onvoldoende tijd aan het uittekenen van deze sector. Een betere voorbereiding zou welkom zijn.

De S.C., die het eindnazicht van de proeven doet, moet meer zijn verantwoordelijkheid nemen. Het is niet alleen de foto-sector. Onvoldedig ingevulde proeven, zoals km. aanduiding en het juist invullen van het CH-formulier, bereiken ook het comité.

Een andere veelvuldig voorkomende vaststelling is een slecht barogram. De barograaf functioneert niet goed. Hij duidt niet aan of hapert tijdens een vlucht. Proeven die voor een homologatie



Charron-Comité.

Van links naar rechts: Jan Verlinden, Jos Aerts, Patrick Albert, Jan Hannes.

van een brevet in aanmerking komen, dienen naar het Liga-secretariaat gestuurd te worden.

In een tweede punt wordt het CH-reglement van 1989 toegelicht. In alle klassen zal de handicapsfactor ingevoerd worden, behalve voor de duurvlichten in de clubklasse.

Wat de keerpunten betreft werd aangedrongen zeer markante punten te nemen. Onooglijk en moeilijk te localiseren keerpunten bemoeilijken de controle en vergen veel opzoekingswerk.

Bij de S.C. wordt aangedrongen hun verantwoordelijkheid te nemen. Zij, die dit in onvoldoende mate laten blijken, zouden in de toekomst een pedagogisch verantwoord woord sanctie kunnen krijgen van de Sportcommissie.

Het barogram zal, ondanks diverse aanvragen tot afschaffing, blijven

bestaan. Hiervoor bestaan meerdere redenen.

Een belangrijke vraag: "Waar kan ik mijn barograaf laten ijkken?"

Voor het homologeren van bepaalde hoogtewinsten door de Sportcommissie moet bij het barogram een ijk-verslag gevoegd zijn. De coördinator informeert of iemand een bedrijf kent dat ijkken kan doen.

Verschillende namen worden genoemd. De coördinator zal inlichtingen inwinnen bij deze bedrijven. Hij zal dan een voorstel indienen bij de Sportcommissie om één of meerdere van deze bedrijven door de K.B.A.C. te laten erkennen. De luchtsporten in België kunnen er dan terecht voor de ijkking van de barografen.

Het volledig nieuw CH-reglement verschijnt binnenkort in het Vademecum.

HOE LEREN WIJ OVERLANDVLIEGEN ?



Gaston Peeters.

De voordracht: "Hoe leren wij overlandvliegen?", gehouden door Gaston Peeters, een ervaren overlandvlieger, was in hoofdzaak bedoeld voor beginnende overlandvliegers. Ervaren overlandvliegers konden ook nog iets meepikken.

De voordrachtgever behandelde zijn onderwerp analytisch.

De voordracht is uitgesplitst in drie delen:

- 1) de beginopleiding
- 2) de pré-training en waarom
- 3) voorbereiding op - lange termijn
- korte termijn

1. De beginopleiding

De beginopleiding van de leerlingen moet thermiek gericht zijn. De uiteindelijke doelstelling is: het overlandvliegen.

De beginopleiding is de ware taak van de instructeur. Wanneer de instructeur zelf niet overlandvliegt kan hij dit ook niet meegeven aan zijn leerlingen.

2. Overland pré-training

Dit moet gebeuren tussen de 25 en 100 uren ervaring.

Deze training dient de theoretische en praktische kennis te verbeteren. Deze kennisverbetering doen we door te oefenen op verschillende onderdelen van het overlandvliegen.

Een eerste punt in het thermiekvliegen. In het overlandvliegen is dit het kernpunt. We moeten weten hoe thermiek ontstaat, rekening houden dat men periodisch laag zullen komen. Een ander belangrijk punt is hoe we de thermiek moeten binnenvliegen en met welke inclinatie.

Een volgend punt is het gebruik van de Mcready-ring. We moeten het gemiddeld stijgen kennen en er mee rekening houden.

Een derde punt is het bepalen van de werkhoogte. Het geldende principe is: het stijgen bij het verlaten van de thermiek moet gelijk zijn aan het binnenvliegen van de nieuwe thermiek.

Een vierde oefening is de keerpuntfotografie. Om goede foto's te nemen moet men rekening houden met twee punten: ten eerste het fotooestei moet vaststaan en ten tweede om een goede keerpunt-

foto te nemen kunnen we best in een lazy eight vliegen. Verder moet rekening gehouden worden met de invloed van de wind. Heeft men de wind in de rug moet men het keerpunt altijd hoog nemen. Bij kopwind mag het keerpunt laag genomen worden.

Een volgend punt is de eindaanvlucht. Leerlingen moeten zo hoog mogelijk hun finale vliegen. Bij het overlandvliegen moet men rekening houden met de afstand, wind, hoogte en gemiddeld stijgen.

Een ander belangrijk onderdeel bij het overlandvliegen is de buitenlanding. Elke overlandvlieger in spé moet van elke landing een buitenlanding maken. Hulpmiddelen om dat te realiseren zijn: het verdraaien van de baroknop van de hoogtemeter alvorens in circuit te gaan, met halve remkleppen de eindaanvlucht doen en volledig openen op ongeveer 10 meter hoogte en een standaardcircuit maken en nooit een finale vliegen met de remkleppen dicht.

Een buitenlanding moet altijd gebeuren: bergopwaarts, in de wind. De snelheidsmeter is het vlieginstrument. Voldoende inclinatie bij het bochten is zeer belangrijk. Verder moet opgepast worden voor foutieve snelheidsinformatie van buiten de cockpit op lage hoogten en bij sterke wind.

De veldkeuze bij een buitenlanding is zeer belangrijk. Een omgeploegd veld heeft de voorkeur op korte gewassen en vervolgens weiden.

3. Voorbereiding

Bij de voorbereiding moeten wij

het onderscheid maken tussen lange en korte termijn.

De voorbereiding op lange termijn is winterwerk. Volgende gegevens moeten dan in acht genomen worden: studie van de meteo, studie van de kaarten, selectie van de keerpunten en bevestiging van de cameras. Op korte termijn is er het onderscheid tussen de dag vóór de proef en de dag zelf.

De dag vóór de proef moeten we zorgen dat de uitrusting klaar is, de meteo bellen, de zwever monteren.

De dag van de proef zelf moeten we ons afvragen: welke proef? Welk is de reissnelheid, thermiektijd, wind?

De onmiddellijke voorbereiding is: de ballast, kaarten, papieren, baro, cameras,...

Alles moet 45 minuten vóór de start klaar zijn zodat men ontspannen en in ideale omstandigheden kan vertrekken.

Deze voordracht kan volledig en geïllustreerd besteld worden op het Liga-secretariaat voor de prijs vn 70,-Bfr. portkosten inclusief.

AUSTRALIË, ZWEEFVLEIEGPARDIJS



Bert De Wijs, lid van K.A.C., verbleef tijdens de maanden december 1987 en januari 1988 in Australië.

Zijn doel van deze reis was kennis maken met het overlandvliegen en trachten zijn 1.000 km. proef te behalen.

In de derde editie van het Liga-blad 1988 deed hij al een uitgebreid relaas over zijn verblijf en zijn overlandsvluchten.

Bert gaf op het Symposium van de Liga, gehouden te Oostmalle, een meer algemene uiteenzetting, geïllustreerd met dia's en video, van zijn belevenissen.

Om nu niet in herhaling te vallen, gaan we enkele andere punten uit zijn reisverslag benadrukken.

Australië kan men, qua zweefvliegen, verdelen in volgende geografische streken: Centraal Australië

met als centrum Alice Spring waar Hans-Werner Grosse veel vliegt, het Zuid-Westen en het Zuid-Oosten. Dit laatste gebied is thermisch het best gelegen van de drie.

De voordrachtgever verbleef in het Euroa Soaring Center. Een minder bekend centrum in vergelijking met Benalla, Tocumwall en andere. Het centrum is gelegen in de nabijheid van heuvels waar 's morgens de eerste thermiek, vooral droge, vrij komt op de hellingen.

Het Euroa Soaring Center is het enigste centrum in Australië waar men kan lieren, Tost, en sleepvliegen. Elk clublid beschikt over zijn eigen toestel dat ze, door het clubreglement, verhuren aan bezoekers. De opleiding gebeurt door een ex-leerling van Ingo Renner, ons allen welbekend. Dit centrum heeft ondertussen meer bekendheid gekregen. Onze Oosterburen ontdekten het nu ook. Er verbleven reeds verschillende zweefpiloten. Bert was echter één van de eerste buitenlanders die er kwam vliegen.

De bezoekers die komen om er overland te vliegen zijn verplicht een gesimuleerde noodlanding met een motorzwever te maken.

Bij je overlandsvluchten ben je verplicht een emergency-kit mee te nemen. Bij een buitenlanding kan het gebeuren dat je uren moet lopen vooraleer je een huis vindt om te telefoneren. Bij een eventuele late buitenlanding kun je genooddaakt zijn de nacht door te brengen in je zwever. De ophaling gebeurt bijna steeds, zo niet altijd, met de sleper. Dit is de eenvoudige en snelste manier gezien de grote afstanden.

Het navigeren is relatief eenvoudig. De goede zichtbaarheid, soms enkele honderden kilometers, stellen je in staat je keerpunt vrij snel te ontdekken. De keerpunten zijn meestal ook markante punten zoals bijvoorbeeld watersilo's die aan de rand van elk stadje staan.

Na een lang verblijf en vele overland kilometers keerde Bert terug naar huis. Zij die nog meer willen weten over het vliegen in Australië, worden geadviseerd zijn artikel in één van de vorige Liga-Bladen te lezen of contact met hem op te nemen.

Men verwondert er zich over dat heel wat goede auteurs van detectives vrouwen zijn, tot men er aan denkt dat het er tenslotte op aankomt een goede intrige te vinden.

Uit "Explosiefjes" C. De Vriese

Als je merkt dat een man hoorntjes krijgt, trek dan geen voorbarige conclusie : misschien heeft hij ook bokkepoten.

Uit "Explosiefjes" C. De Vriese

Aangenaamste taak voor de ontmijningsdienst : het onschadelijk maken van een seksbom.

Uit "Explosiefjes" C. De Vriese

De goede burger heeft meer schrik voor de naakte waarheid dan voor een naakte vrouw.

Uit "Explosiefjes" C. De Vriese

PRIJSUITREIKING CHARRON-BEKER 1988

OPEN-RENKLASSE

	punten
1. Taymans Stan	A.C.K. 8.400
2. Peeters Gaston	D.A.C. 6.304
3. Bluekens Michel	A.C.K. 5.812
4. Janssens Paul	A.C.K. 5.658
5. V.D.Spiegel Paul	D.A.C. 3.794

STANDAARDKLASSE

1. Somers Marc	D.A.C. 7.628
2. Huybreckx Gert	A.C.K. 7.442
3. Luyckx Johan	D.A.C. 4.464
4. De Wijs Bert	K.A.C. 4.453
5. Fransen A.	A.Z.M. 4.200

CLUBKLASSE

1. Lauwers Aloïs	K.A.C. 2.418
2. Note Henri	K.A.C. 2.043
3. V.D.Veken Stefan	K.F.C. 1.975
4. Charlton Malcolm	D.A.C. 1.958
5. Van Hoven L.	Z.A.C. 1.483

TWEEZITTERS

1. Teeuwen Willy	A.C.B. 5.432
2. Luyckx Johan	D.A.C. 1.966
3. Beerts Luc	D.A.C. 1.885
4. Evens Jan	Albatros 1.267
5. Peeters Gaston	D.A.C. 1.248

CLUBBRANGSCHIKKING

	punten
1. A.C. Keiheuvel	58.114
2. Diest A.C.	50.866
3. Kempische A.C.	37.290
4. Kortrijk F.C.	29.774
5. Limburgse Vleugels	18.945
6. Albatros	17.468
7. A.C. Brasschaat	15.401
8. A.Z. Meeuw	8.182
9. Zoute A.C.	6.225
10. V.Z. Phoenix	3.696
11. L.U.A.C.	0



OPEN-RENKLASSE
Van links naar rechts : M. Bluekens, S. Taymans, G. Peeters.



STANDAARDKLASSE
Van links naar rechts : B. De Wijs, J. Luyckx, M. Somers, G. Huybreckx.



CLUBKLASSE
Van links naar rechts ; M. Charlton, L. Van Hoven, S. Van Der Veken, H. Note, A. Lauwers.



TWEEZITTERS KLASSE
Van links naar rechts : G. Peeters, J. Evens, L. Beerts, J. Luyckx, W. Teeuwen.

HET EILAND TUSSEN 2 KANALEN

Het nieuwe vliegveld van zweefvliegclub Brugge te Beernem

De ZBK als jongste club bij de Liga, opgericht uit het niets in het crisisjaar 1983, speelde het klaar een terrein te bemachtigen te Dudzele (Brugge).

Dit terrein was evenwel niet gunstig gelegen, door de invloed van de zee weinig thermisch en onder de TMA van Oostende. Daarbij waren de overwegende winden cross georiënteerd. Alleen de lengte en breedte van het veld (1400 x 300 m) waren ons gunstig.

De vliegopleiding startte met een geleende Rhönlerche, een tweedehandse trommellier, een goodwill instructeur, en een tiental kandidaat-leerlingen.

In deze omstandigheden werden er gedurende een drietal jaar een twaalfstal leerlingen tot solo-piloten opgeleid.

Door de relatief ongunstige omstandigheden zijn diverse leden uitgeweken naar het Kortrijkse.

De korte vluchten en de crosswind hadden wel het voordeel dat de jonge piloten de lierstart en de landing goed onder de knie hadden.

Ver na de eerste dag dat wij huisden op het terrein te Dudzele wisten we dat indien we wilden voortbestaan als club, we permanent dienden te zoeken naar een gunsti-

ger gelegen veld. Deze nieuwe mogelijkheid werd net op tijd (wegens nieuwe industriële vestigingen dienden we te verhuizen) gevonden op een terrein te St. Joris-ten-Distel (Beernem). We mogen gerust stellen dat we door onze grondige aanpak, doorzicht en volharding in een rekordtijd (twee maanden) een nieuw veld, een toelating van de Dienst de Luchtvaart, een toelating van het Ministerie van Openbare Werken (de eigenaar) en een bouw- en uitoebatingstoelating verkregen hebben. Tussen dec. '87 en mei '88 is de verhuis gerealiseerd en werden reeds de eerste proefvluchten uitgevoerd.

De huidige lengte van het terrein is 600 m., maar méér lengte is in het onmiddellijk vooruitzicht gesteld (lente '89). De officiële opening van het terrein had plaats op 17 september '88. Hierbij mochten wij ons verheugen op de aanwezigheid van diverse prominenten, o.a. de voorzitter van de Liga, Dhr. Aerts.

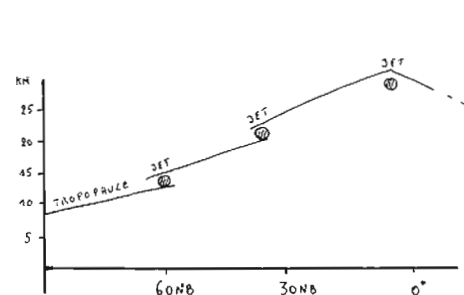
Momenteel beschikt de club over een oost-west georiënteerd vliegveld, een luchtruim vrij van CTR's en TMA's, een loods van 350 m², een werkplaats, een clubhuis, twee Rhönlerche's, een Blanc, en een Ka6, een uitstekende zelfgemaakte tweetrommellier en bijhorend wagenpark, een electrogroep van 30 KVA voor de energievoorziening, een prima instructeur en last but not least een gezonde ploeggeest.
P.M.

DE STRAALSTROOM

Tijdens de tweede wereldoorlog werden er sterke en op dat ogenblik onverklaarbare stromingen op grote hoogte waargenomen. Enkele jaren later werd dit verschijnsel, dank zij theoretische studies, een normaal element in de moderne meteorologie.

De zogenaamde straalstromen, of in vaktermen jet-streams, zijn relatief smalle kanalen van sterke wind met snelheden van 180 tot 300 km/u. en uitzonderlijk zelfs tot 500 km/u., vooral dan over zuidoost Azië. De afmetingen van deze kanalen schommelen tussen 3 km dik, enkele honderdtallen km breed en een duizendtal km lang.

De belangrijkste straalstromen, die men over de wereld kan vinden, kunt U op onderstaande tekening vinden.



De, voor West-Europa, belangrijkste straalstroom is de polaire straalstroom en de vorming hiervan zal in de volgende tekst besproken worden.

De winden in de troposfeer.

De troposfeer is het gebied, gelegen tussen het aardoppervlak en de tropopauze, waarin de belangrijkste weersverschijnselen zich afspelen. De hoogte van de tropopauze kunt U op voorgaande tekening terugvinden.

De belangrijkste karakteristieken van de troposfeer zijn gekenmerkt door een min of meer regelmatige afname van de temperatuur en een gevoelige toename van de wind met de hoogte.

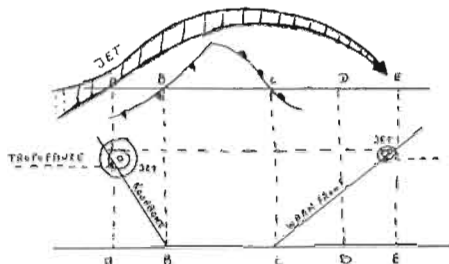
Vooralsnog op gematigde breedtegraden ontstaat er een zone van sterke westenwind, op een hoogte van 6 tot 10 km, die zich met de schijnbare stand van de zon van Noord naar Zuid verplaatst of omgekeerd.



De sterkte van deze band wordt bepaald door de plaatselijke temperatuursgradiënt die uiteindelijk een licht golvend patroon van sterke westenwind doet ontstaan. Nu en dan ontstaan er, over de Atlantische Oceaan, frontale storingen (warm- en koufront) die de temperatuursgradiënt doen toeneemen en een golvende en sterkere

stroming veroorzaken die straalstroom genoemd wordt. Deze sterke stroming zal steeds verbonden blijven aan zijn stroming en zal zich er samen mee ontwikkelen.

De volgende figuur is een goede benadering aangaande het ontstaan en ontwikkeling van een straalstroom rondom een frontale stroming.



WEDSTRIJDVLIEGEN : WAAROM NIET ?

De laatste jaren ontmoet men in de Belgische wedstrijden meestal dezelfde gezichten.

Aan kleinere lokale wedstrijden doen meestal de mensen van de eigen club mee (cfr. Kiewit, Weelde), maar eens de B.K. beginnen, geven ze forfait. Van andere clubs zie je helemaal niemand. Is het de schrik om zich belachelijk te maken, zijn ze niet geïnteresseerd of zijn er andere redenen die een rol spelen ?

Verschillende piloten kunnen uren rond het veld hangen, spiraleren iedereen voorbij en landen pas als het laatste mini-pompje uitsterft, maar zijn de grootste sukkelaars als ze buiten de glijhoek naar het veld zitten. Er lukt dan niets meer. Voor anderen is het wedstrijd- of overlandvliegen veel te gevaarlijk, waarom ? Plaats om te landen is er genoeg als je tijdig begint te zoeken. Samen spiraleren in een bel is ook geen probleem als je een beetje uitkijkt. Niemand verplicht je om tot in de wolken te draaien.

Voor iemand die wedstrijden vliegt is dit soort vliegen pas het ware. Je leert je grenzen kennen. Je weet hoe goed (of meestal) hoe slecht je bent en je bent in staat iets bij te leren. De ervaring wijst uit dat je op een dergelijke wedstrijd meer leert dan op een gans seizoen rond de toren te draaien. Je vliegt dan met weertypes waarbij je anders niet eens een toestel buiten zet. Met echt goed weer vlieg je sneller dan ooit en als je dan gelukkig geland bent omdat je zo snel gevlogen hebt, blijkt dat je een uur trager bent dan de eersten. Als je dan eens met deze snelle jongens gaat praten over hun vlucht, leer je weer heel wat bij. Heb je het geluk één van de toppers een tijd te volgen, weet je waar je staat en welke fouten je maakt. Alle dagen leer je bij.

Ik weet ook dat je met een LS-1, Cirrus, ASW-19 e.d. geen kans maakt tegen een Discus, DG-300, LS-4 als die (meestal) door goede piloten gevlogen worden. Indien je

meedoet met een ander toestel verdien je alle respect en als je dan nog goed vliegt is er een grote zelfvoldoening. De sfeer op deze wedstrijden is meestal heel goed, de organisatie soms niet, maar (een beetje reclame mag) de wedstrijden op Keiheuvel hebben de beste organisatie van "landen" in de omtrek, soepel en toch streng, met de nodige humor.

Dat het meestal dezelfde clubs zijn die wedstrijden vliegen, hangt meestal samen met de structuur. Op Keiheuvel is het zo dat de instructeurs iedereen stimuleren om overland te vliegen. De stap naar het wedstrijdvliegen is niet zo groot meer via dit overlandvliegen. Wij organiseren daarom regelmatig wedstrijden onder elkaar die voor beginnende wedstrijdvliegers een enorme stimulans zijn.

Nog een punt in verband met de Charron. Al de paperasserij zou tot een minimum moeten beperkt wor-

den. Een foto van een keerpunt, duidelijk erachter maar niet helemaal in de sector zou moeten gedgekeurd worden (voor de proef, niet voor een FAI-brevet). Baro's zouden alleen moeten gevraagd worden voor brevetten of records (welke club heeft voor elk toestel een baro ?).

Ik hoop dat er snel nieuwe gezichten opduiken in de wedstrijdwereld. Hoe kun je subsidies en sponsoring verwachten voor iets waar geen belangstelling voor is van de leden zelf ? Het is alleen via wedstrijden dat je in de pers interesse kan kweken voor onze sport. Niet door lokaal rond te fladderen. Dat is iets wat nog niet is doorgedrongen tot vele clubleiders.

Tot ziens, ergens waar er "serieus" gevlogen wordt, en alvast welkom aan de nieuwelingen.

M. H.

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Het verschijnen van het nieuwe boek van KNVvL : **Praktijk van het zweefvliegen** (augustus 1988, 244 blzn.) biedt mij de gelegenheid om tegelijkertijd het iets oudere werk **Theorie van het zweefvliegen** (1984, 168 blzn.) onder de loupe te nemen. Beide werden namelijk opgesteld onder leiding van W.L.M. Adriaansen, en zijn, zoals uit de titels blijkt, complementair.

Theorie... is in eerste instantie

bedoeld voor de piloot die een degelijke voorbereiding op het theoretisch examen instructeur wenst. Het werk kan echter eveneens gebruikt worden bij de opleiding tot het zweefvliegexamen. De stof voor gevorderden wordt namelijk aangeduid door een verticale lijn in de marge.

Resultaat : een zeer volledig boek dat ook lang na het behalen van de licentie zijn nut niet heeft verloren.

De behandelde thema's zijn: meteo, aerodynamica en macha-nica, constructie, instrumenten, Mac Cready, kaartlezen en naviga-tie, startmethoden en startmidde-len. Kortom, **Theorie...** herneemt bijna alle thema's van het "goeie ouwe". **Eerst weten, dan zweven**, moderniseert ze en breidt ze enorm uit.

De hoofdstukken die niet herno-men worden in **Theorie...**, vindt men dan wel terug in **Praktijk...** Ook hier zijn ze duidelijk in volume toegenomen, en nieuwe thema's worden aangesneden.

Het opzet van dit boek is namelijk de leerling-zweefvlieger te begelei-den bij de eerste stappen op een vliegveld (Hoofdstuk I: Club en vliegbedrijf), de eerste vlucht (Hoofdstuk II: Wat men vóór de eerste vliegles moet weten), de elementaire vliegopleiding (Hoofdstuk III), de eerste solo-vluchten (Hoofdstuk IV), de voort-gezette vliegopleiding (Hoofdstuk V), het thermiekvliegen (Hoofdstuk VII), het overlandvliegen (Hoofd-stuk VIII), de uitbreiding van de ervaring: ander toestel, vliegen met passagier, vliegen in de ber-gen (Hoofdstuk IX). Daarnaast vindt men ook hoofdstukken over kunstvlucht (Hoofdstuk VI), radio (Hoofdstuk X), parachute (Hoofd-stuk XI).

De nadruk wordt gelegd op de veil-igheid, zowel aan de grond als in de lucht. Hoewel dit boekje in eerste instantie bedoeld is voor de leerling-piloot, is het in velerlei opzichten ook zeer nuttig voor de ervaren vlieger die aan introspec-

tie wenst te doen. En mijns inziens is het ook een zeer goede handlei-ding voor de instructeur: hij kent deze stof natuurlijk wel, maar kan hij ze duidelijk aan zijn leerlingen bijbrengen? Legt hij wel vol-doende de nadruk op bepaalde punten? Past hij zelf toe wat hij predikt?

Dit boek is, net als het vorige, bij-zonder geslaagd. Beide werken hebben een zeer aanschouwelijke lay-out, met talrijke tekeningen van prima kwaliteit en vele, vele zwart-wit foto's.

Na al die lof mag ik mij toch ook even aan enkele negatieve punten wagen?

Is zo'n massa informatie - ook al wordt men verwittigd dat niet alles te leren valt - niet verwarrend en zelfs afschrikkend voor de leerling-piloot? En wanneer men beide delen tegelijk koopt, valt de reke-ning toch niet zo zacht uit:

Theorie... aan 880 Bfr. en **Praktijk...** aan 580 Bfr. ... Toch zijn die prijzen zeer redelijk, gezien de kwaliteit van omslag, papier, druk, enz.

En tot slot nog een wanhopige klacht vanwege een bibliofiel: beide delen worden uitgegeven door KNVvL, hebben dezelfde eind-redacteur, dezelfde drukkerij. Waarom worden ze in 's hemels-naam niet op hetzelfde formaat gesneden en op dezelfde manier ingebonden?

S.V.V.

Multiple choice: vraagstelling in het belang van de computer.

Uit "Explosiefjes" C. De Vriese

NIEUWE INSCHRIJVINGEN (Nov. 87 - 30/10/1988)

26/11/87	00-ZUZ	Schleicher ASH 25	L. de Dorlodot (Saint-Hubert)
11/12/87	00-ZRG	Wassmer WA 22A Super Javelot	Centre Européen de Vol à Voile asbl (Temploux)
30/12/87	00-ZDQ	Slingsby T31 Kirby Cadet TX Mk3	Quaeyhaegers & Verlinden (Diest)
25/01/87	00-ZMQ	idem	M. Schueremans (Diest)
09/02/88	00-ZTP	Glaser-Dirks DG-300 Elan	G. & M. Huybreckx (Keiheuvel)
10/02/88	00-ZLK	Schempp-Hirth HS4 Standard Cirrus	L. Claessens (Weelde)
19/02/88	00-ZPX	Schempp-Hirth Discus B	P. Van Dingenen (Keiheuvel)
23/03/88	00-ZGT	Lanaverre C.S. 11-75 L	Cercle Européen de Vol à Voile asbl (Temploux)
24/03/88	00-ZGL	HS4 Standard Cirrus	M. Van Genechten (Weelde)
24/03/88	00-ZWU	Schleicher ASK 13	Kempische Aero Club vzw (Weelde)
05/04/88	00-ZRN	Schleicher ASH 25	Pent a Glider (Saint-Hubert)
15/04/88	00-ZXR	Schempp-Hirth Discus B	Féd. des Clubs de Vol à Voile asbl (Verviers)
18/04/88	00-ZGV	Schleicher Ka 8 B	L. Geraerts (Kiewit)
26/04/88	00-ZNF	Eiravion Ptk - 20 D	A. Van Ballaert (Weelde)
	00-ZCQ	Bölkow Phoebus C	J. Wagnies (Froidchapelle)
27/04/88	00-ZKZ	Centrair 101A Pégase	Aero Club Keiheuvel vzw
27/06/88	00-ZTG	Schleicher Ka 8 CR Röhnsegler	W. Geenen (Weelde)

MUTATIES

NAAR

23/11/87	00-ZVP	Glasflügel H 201B Standard Libelle	J.L. Cornez (Saint-Hubert)
11/12/87	00-ZJC	Scheibe Zugvogel III B	G. Vlaemynck (Wevelgem)
08/50/88	00-ZHM	Bölkow Phoebus C1	H. Degezelle & R. Lobbens (Wevelgem)
25/01/88	00-ZIO	Grunau Baby III	S. Vanuytrecht (Antwerpen)
03/02/88	00-ZSH	Slimsby T 30 B Prefect	S. Vanuytrecht (Antwerpen)
28/03/88	00-ZUR	Scheibe L-Spatz III	R. Paredis & P. Stonckens (Zwartberg)
01/04/88	00-ZKT	Grob-G-104 Speed Astir II B	C. Nyen & K. Van Dam (Brasschaat)
01/04/88	00-ZJF	Schleicher Ka-6E - Röhnsegler	A.C.R. La Milan/K.A.C. De Wouw (Goetsenhoven)
11/04/88	00-ZVN	Schleicher Ka-6CR - Röhnsegler	A. Van Den Borne & A. Lauwers (Weelde)
16/05/88	00-ZRO	Glasflügel H 201B Standard Libelle	J.P. Heusschen & C. Mortier (Maubray)
24/06/88	00-ZRK	Glasflügel H 201B Standard Libelle	A. Bostijn & F. Van Autreve (Wevelgem)
27/06/88	00-ZWL	Wassmer WA 30 Bijave	J.P. Nutin (Maubray)
18/07/88	00-ZMC	Scheibe L-Spatz 55	S. Vanuytrecht (Goetsenhoven)
18/08/88	00-ZSC	szd-8 TER Jaskolka	L. Van Overbergh (Weelde)

CANCELLATIONS

ZMH	Rolladen Schnelder LS 1 D	became F - CAFJ
ZTR	Glasflügel H 201B Standard Libelle	became ZS - GRX
ZHG	LET L-13 Blanik	became F - AZFF
ZMA	Centria ASW 20F	became BGA .../...
ZDP	Grob G 103A Twin-Astir II Acro	sold to P. Dawson
ZYZ	Schempp-Hirth HZ 5 Nimbus 2B	sa crash te Vinon (Frankrijk op 25/07/87)

Uit Aeronews of Belgium nr. 5/87 t/m nr. 6/88

BELGIAN CIVIL REGISTER '88-'89

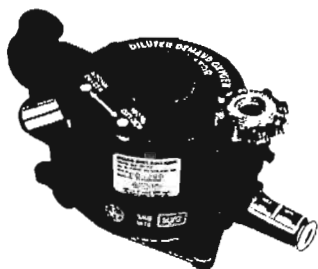
Dit boekje is een uitgave van de Aviation Society of Antwerp en werd samengesteld door Jan Schotmans en Bob Ronge. Het brengt een overzicht van alle in België geïmmatriculeerde luchtvaartuigen: verkeersvliegtuigen, helikopters, sport- en zweefvliegtuigen, ultra-lights, homebuilts en luchtballons. Toestellen met een buitenlandse registratie maar vanuit België opererend staan eveneens vermeld. Het geheel is verder aangevuld met een kaart van

de vliegvelden en nuttige adressen.

Dit boekje is verkrijgbaar bij de Aviation Society of Antwerp, Luchthaven Antwerpen, bus 38, 2100 Deurne door overschrijving van 240,-Bfr op rek.nr. 035-0589267-33 (incl. portkosten).

Wie verder op de hoogte wil blijven kan zich abonneren op het tweemaandelijks tijdschrift «Aero-news», het abonnementsgeld bedraagt 400,-Bfr per jaar.

TWEEDEHANDS ZUURSTOFREGELAARS



DELUTER DEMAND SYSTEM
Type : A-12A

Alle membranen zijn vernieuwd :

- a) drukregelmembraan (reduceert druk van 1800 psi naar werkdruk)
- b) Demand membraan (O2 toevoer neemt toe met de hoogte; dus economisch verbruik)
- c) Overdruk beveiliging

Systeem wordt geleverd met BLINKER en aansluitslang voor zuurstofmasker.



Elk systeem werd getest op max druk (tot op 50% overdruk), op afdichting (leaktest) en op de demand regeling.

Verkoopprijs : 4000 BF

(De nieuwprijs bedraagt ±1000 DM)

Er zijn nog enkele O2 maskers (quick-donning) verkrijgbaar.

Te bevragen op tel.016/656675

TE KOOP

PHOEBUS B1 - 15 m.
met intrekbaar wiel
glijgetal 37,4
Voll. geinstrumenteerd + radio
Uitst. staat - gesl. en gekeurde
aanhangwagen met oplooprem.
430.000 Bfr. - Tel. 011/27.19.71

TE KOOP

- - Jantar 2A (00-ZDE) + aanhangwagen.
- Instrumenten tegen spotprijs
- Zuurstofinstallatie, long masker en 4 liter fles compleet.
- Noodzender : Narco ELT 10
- Barograaf "Aerograaf" met mogelijkheid voor aansluiting foto-time, houder, lader en papier.

TE BEVRAGEN : Ronny Van Sandt
Beukenhofstraat 56
2060 MERKSEM
Tel. 03/646.11:42

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT :

	(afgehaald / toegezonden)	
* Cursussen (KNVVL-uitgaven)		
- Theorie van het zweefvliegen	880,-	950,-
- Praktijk van het zweefvliegen	580,-	650,-
* Vliegboekje	70,-	90,-
* F.A.I. - Sportcode - Sectie 3 (Nederlandse vertaling)	200,-	220,-
* Zilveren 'C' - sticker	30,-	40,-
* Sweater met zweefvliegmotief (wit) 3 meeuwen (blauw)	680,-	680,-

Beschikbaar voor promotie :

- folders, stickers
- VHS video tapes

WESTRIJDKALENDER 1989

BELGIE

- 29 - 30/04 en 05 - 06/05 Kiewit-Cup - Hasselt met vrij vliegen in de mid-week
- 03 t.e.m. 11/06 Henri Stouffs F1 Cup te Saint Hubert
- 17 - 18/06 Handicap der Kempen te Weelde met "Victor Boin-beker" (renklasse)
- 12 t/m 19/08 5de Internationale zweefvliegwedstrijd en Nationale Kampioenschappen te Keiheuvel.

BUITENLAND

- 22/04 t/m 01/05 International Segelflugwettbewerb te Wesel (B.R.D.)
- 28/02 t/m 06/05 24ste International Hannweide Segelflugwettbewerb (B.R.D.)
- 28/04 t/m 04/05 International Segelflugwettbewerb te Hockenheim (B.R.D.)
- 13 t/m 27/05 W.K. te Wiener Neustadt
- 20 - 21/05 Jack Janssen Memorial Cup te Woensdrecht (NL)
- 29/05 t/m 09/06 N.K. te Terlet (NL)
- 18 t/m 27/06 Fayence : 2ème Open de France (F)
- 08 t/m 15/07 International Segelflugwettbewerb te Klippeneck (B.R.D.)
- 03 t/m 12/07 Issoudun : concours international (F)
- 19 t/m 28/07 Vinon : Coupe du Monde de Vol à Voile en Montagne (F)
- 25/07 t/m 03/08 Venlo : Junioren wedstrijd (NL)
- 22/07 t/m 06/08 Herning : World Masters Game (D.K.)
- 30/07 t/m 12/08 Poitiers : Coupe d'Europe des Flaneurs Biplaces (F)
- 30/07 t/m 12/08 Cambrai : Championnat d'Europe "Junior" (F)



I.A.S.

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

SNELLE leveringen **MINIMUM prijzen** **EN voor SERVICE**

KORTING bij gekombineerde bestellingen.

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

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

VARIOMETERS MECHANISCH:

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

VARIOMETERS ELECTRONISCH:

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

BOORDCOMPUTERS

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

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

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

CENTRAIR ZWEEFVLEEGTUIGEN

- PEGASE, 4 typen: A, B, Club en D, vanaf f 41.000,-, Bfr. 760.000.
- MARIANNE. Nieuwe uitvoering. Voor basis- en voortgezte opleiding, prestatie- en wedstrijdvlagen. Prijs f 83.000,-, Bfr. 540.000.

INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

CENTRAIR TRAILERS

Perfekte weggiging en onderhoudsvrij, degelijke bouw.

- MONO, voor eenzitters, f 8.100,-, Bfr. 151.000.
- DUO, tandemasser, voor tweezieters, f 11.600,-, Bfr. 216.000.

LUCHTVAART ZEND/ONTVANGERS

- AVIONIC DITTEL** 720-760 kanalen
- inbouw; 5 typen, vanaf f 2.299,-, Bfr. 42.500.
 - mobiel/grond/portable; 5 typen, vanaf f 849,-, Bfr. 15.700 (excl. set).

BECKER voor:

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

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

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

LUCHTVAARTONTVANGERS

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

NOOD/CRASH ZENDERS

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

RADIO TOEBEHOREN

- diverse merken:
- antenne's, in- op-bouw, magneetvoel.
 - speakers, headsets, converters
 - hand- en zwanehalsmicrofoons, etc.

BOORDAKKU's in 3 typen 12V 6Ah, vanaf f 84,-, Bfr. 1.480. Ook laadapparaat.

ALLE PRIJZEN EXCLUSIEF BTW en aan wijzigingen onderhevig.

INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

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

BELGISCH KAMPIOENSCHAP en 5de INTERNATIONALE WEDSTRIJD KEIHEUVEL

Van 12 t.e.m. 19 augustus 1989 zullen op Keiheuvel de Belgische Kampioenschappen plaats vinden en dit in combinatie met de :
"5de INTERNATIONALE WEDSTRIJD".

Er wordt gevlogen in Open-, Standaard- en Renklasse met handicap.

De inschrijvingskosten bedragen 3.000,-Bfr., prijs per start : 600,-Bfr.

De camping is GRATIS !!!

Er zullen maximaal 50 toestellen worden toegelaten.

Uiterste inschrijvingsdatum : 10 juli 1989.

Verdere inlichtingen bij :
Rudy Jennen, Berg 70, B-2490 BALEN (Tel. 014/81.25.67)
Michel Aerts, Markt 46, B-2440 GEEL (Tel. 014/58.01.10)

Verantwoord adverteren kan
hier in het
LIGABLAD

Geef ons een sein.

Wij dragen zorg voor uw advertentie.

tel. 091/22 83 97

tel. 033/22 16 04

OPEN-DEUR-DAGEN ZWEEFVLIEGCLUB KEIHEUVEL

Zweefvliegclub Keiheuvel wil in samenwerking met L.S.V. Viersen buitenstaanders (vliegers en niet-vliegers) laten kennis maken met beide clubs.

Op zondag 26 en maandag 27 maart 1989 richten zij Open-Deur-Dagen in (op zondag van 13 uur tot sunset en op maandag van 10 tot 17 uur).

Gecombineerd hiermee, wordt er een tweedehandsbeurs gehouden. Iedereen die iets te koop heeft in verband met zweefvliegen, zoals instrumenten, valschermen, zweefvliegtuigen of aanhangwagens, kan er terecht. Kopers en verkopers kunnen elkaar ontmoeten en verdere contacten kunnen gelegd worden.

Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met R. Jennen, Berg 70, 2490 Balen, tel. (014) 81.25.67.

Inschrijvingen zijn mogelijk tot en met 12 maart 1989.

Er is tevens een prijs voorzien voor de club die met het grootst aantal leden deze dagen naar Keiheuvel komt.