



Het E.A.T. - TEAM
wenst U veel zweefgenot !

N.V. **EAT**
A DHL COMPANY

(EUROPEAN AIR TRANSPORT)
een dochteronderneming van **DHL WORLDWIDE**

Luchthaven Brussel Nationaal
Loods 4 - 5
B-1930 ZAVENTEM
Tel. : 02/725.13.13
Fax : 02/725.14.19
Telex : 23 828 eat b

ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

11de jaargang - nummer 44
oktober - november - december 1990

verantw. uitg. : L. Braet, Hemelrijkstraat 45, 9051 Gent

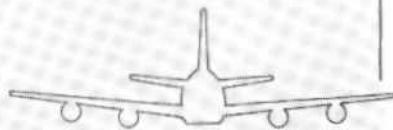
kantoor van afgifte : Gent X

Verzekeren op "hoog" niveau.

Aviabel verzekert niet alleen luchtvaartuigen en satellieten maar ook bedrijfsmanagers, hoge kaderleden, vrije beroepen, journalisten, ... tegen ongevallen tijdens hun reis of verblijf in het buitenland zelfs tot in onrustige of oorlogsgebieden toe.



Aviabel keert zeer hoge kapitalen uit bij overlijden of invaliditeit.



AVIABEL

AVIABEL, de luchtvaartverzekeraar

Brugmanlaan 10 - 1060 Brussel - Tel. : 02/349.12.11
Fax. : 02/349.12.99

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 08.01

HOOFDREDACTIE EN
REDACTIEADRES :

Piet STINCKENS
Anjerstraat 18, 3690 Bree
tel. : (011) 46 34 05

REDACTIETEAM :

Jan HANNES
tel. : (011) 43 10 87
René PAREDIS
tel. : (011) 85 71 33
Peter MENTENS
tel. : (011) 73 34 17

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 - 03/322.16.04

BETALINGEN :

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

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

L. Braet
Hemeirijkstraat 45, 9051 Gent
tel. 091/22 83 97

11de jaargang - nummer 44
oktober - november - december 1990

INHOUD

Redactioneel
De motorzwever - sleper voor morgen ?
"World Class" Glider : nieuws van
het front.
Raad van beheer.
Individuele bijdrage.
Wedstrijd- en selectiecommissie.
Commissie Charronbeker.
Gebruik Cirrus en LS 3 A.
Mededelingen
K.B.A.C. Sportcommissie.
Wedstrijdkalender.
Charron-Beker.
F.A.I.-kalender.
Boat Belgium.
Zweefvliegen in Argentinië.
Navigatieproblemen in Frankrijk.
Het hoekje van de boekenvreter.
Te koop.

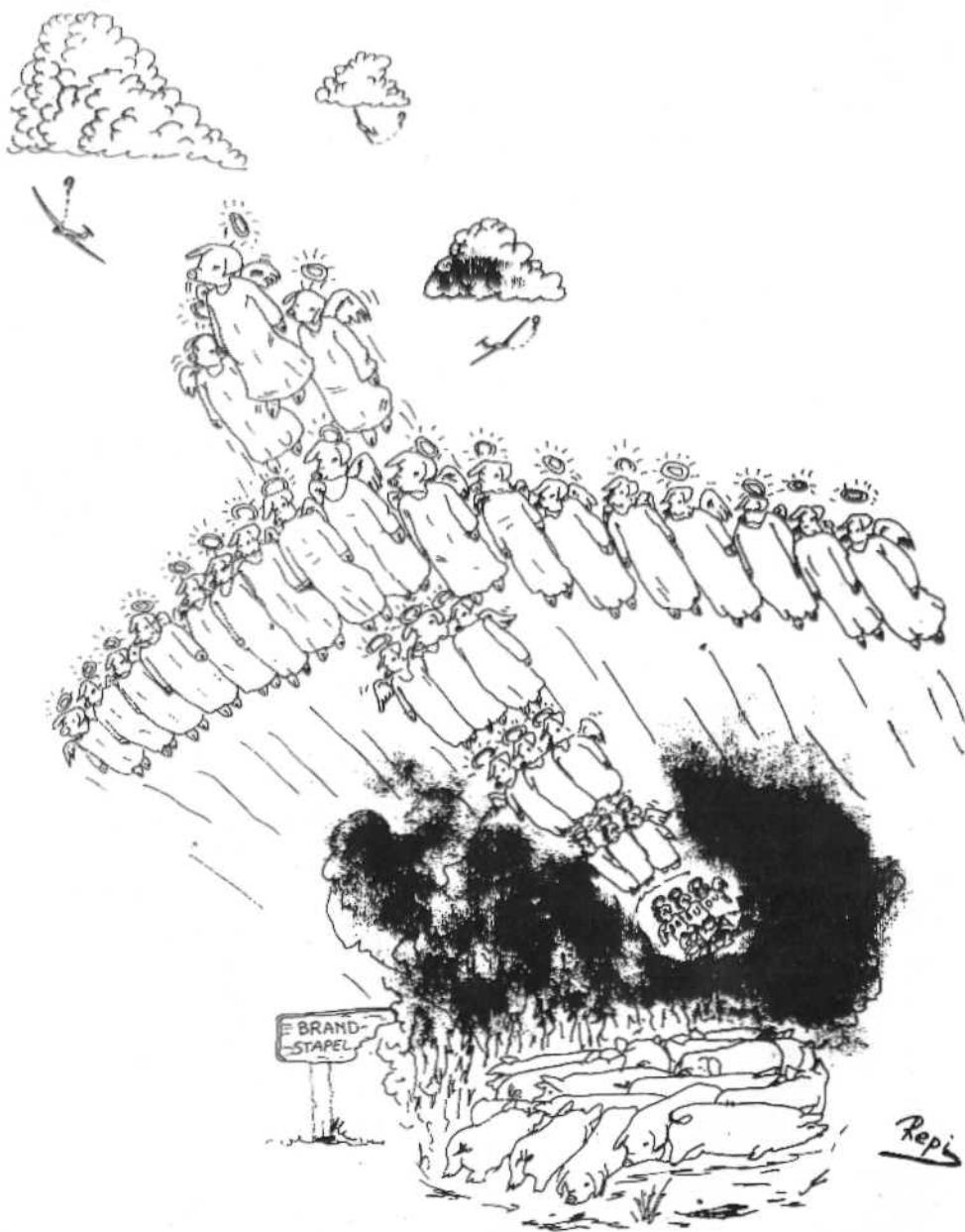
AAN DIT NUMMER WERKTEN NOG MEE :

M. Louw - P. Pauwels - St. Vander Veken.

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 vóór 20 februari 1991 op de redactie
verwacht.

Foto : Spatz - L - 55 in
St. Florentin.



"THERMIEKRIJK WEELDE" Augustus '90

REDACTIONEEL

De eindejaarsfeesten naderen met rasse schreden. Hoopvol voor menig zwever, niet om de feesten maar wel om het feit dat de 21ste van deze maand de dagen weer gaan lengen. Terug vanuit het dal omhoog klimmen om even later alweer... een in de zon blinkende top te bestijgen. Of het komende seizoen gelijkaardig zal zijn aan haar twee voorgangers is af te wachten.

Toch worden de messen al gescherpt om in het offensief te gaan. Zeker nu wij de Charronbeker eens in ogenschouw nemen. Er is toch wel wat gepresteerd maar... het kan altijd beter. De mannenvrouwen die dit jaar wat zijn blijven hangen mogen het niet op het weer leggen. Misschien een beetje

competitiemoe maar competitiebloed moet nu eenmaal blijven stromen.

Zonder té hoog te willen grijpen is een trapje in het nationale klassement toch een pretje waarvan je nog lang kunt nagenieten.

Uitkijkend naar een goed seizoen '91, voorafgegaan door ons traditioneel Symposium, wenst de redactie u allen geslaagde eindejaarsfeesten en voldoende zweefvliegadrenaline om het komende seizoen voor te bereiden.

Groetjes,
Piet



Gelukkig Nieuwjaar



INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

import export distributie service- en garantie-afdeling voor NEDERLAND, BELGIË, LUX, e.a. landen

Luchthavenweg 31, EINDHOVEN Airport, 5507 SM Veldhoven NL.
TEL. 040-551155, FAX 040-550395

SNELLE levering MINIMUM prijzen RUIME keuze, GERICHTE adviezen KORTING bij gekombineerde bestellingen



KOMPASSEN en VARIO's, ook de nieuwe "kleine"
BOHLI. Nog steeds onovertreffen.



SB-7 Elektrische club-vario
SB-8 Hooggeprezen Solifahrtvario systeem
ASR Rekenstelsel
SB-9 de "mini" ILEC met Back-up voeding
TE, Statische en Sluw BUIZEN



RADIO KOMMUNIKATIE APPARATUUR

Keuze uit 5 typen inbouw en 4 typen grand/portable.
Vanaf f 2299,- Bfr. 44100
760 kanalen en div. technische verbeteringen.

VARIO APPARATUUR

LX-60 nieuwe "mini" LX
LX-100 clubvario
LX-1000 solifahrtvario systeem
LX-2000 vario/teken systeem

HUDIS

HEAD UP DISPLAY INFORMATIE SYSTEEM

Voor de vlieger die het allerbeste wil.



S.N. Centrair

PEGASE in nieuwe jas, 1990-uitvoering, in 4 typen,
glijhoek 41-42.
ZEER aantrekkelijke prijs/kwaliteit/prestatie
verhouding.

MARIANNE Tweezitter, glijhoek 41/42. Voor seriematige
voortgezette opleiding EN voor TOP-Prestaties.

CENTRAIR TRAILERS, mono, duo

SCHROEDER AVIONIC

TRAILERS voor alle typen: Zweefvliegvlagen, div.
uitvoeringen.
ZEER degelijk en ZEER traai voor een
aanvaardbare prijs. OVERTUIG Uzelf!
Ook montage-hulpmiddelen en vulsystemen
leverbaar.

BAROGRAFEN

D-K, WINTER met div. nieuwe typen. FOTO-TIME, vanaf f 795,- Bfr
15250. Alle toestellen in voortraad.

KOMPASSEN AIRPATH, LUDOLPH, BOHLI.

HOLTKAMP Reken-schijven en -schijven

PESCHGES VARIO en REKEN Systemen

REDDINGS-VALSCHERMEN

Voor optimale veiligheid en zitcomfort. Keuze uit VIER van de
allerbeste typen.

alle PRIJZEN EXCLUSIEF BTW en aan wijzigingen onderhevig

DE MOTORZWEVER : SLEPER VAN MORGEN !!

Twee jaar geleden dachten wij er nog niet aan ! Verschillende artikels verschenen in de gespecialiseerde pers en de door de Oostenrijkers verkregen resultaten op dit gebied met de HB21 en 23 motorzwevers, maar vooral de prestaties die wij neergezet hebben al vliegende met onze SF-25, SF-28 en KV 3A motorzwevers en het sleep-toestel, de MS 893, dat gebruikt wordt te Thionville, hebben ons ertoe aangezet de mogelijkheid zwevers op te trekken met lichtjes opgedreven motorzwevers eens van naderbij te bestuderen.

De basisidee bestond eruit een aangepast toestel te gebruiken voor het optrekken van de zwevers dat aan ongeveer dezelfde snelheid kon vliegen als een zwever in sleep, d.w.z., ca 110 km/uur. De aerodynamische, en bijgevolg krachtige prestatie, zou dus optimaal zijn. Het toestel dat het beste aan deze voorwaarde beantwoordt is een lichte motorzwever (gebouwd uit metalen buizen, hout en linnen) uitgerust met een toereikende motor.

Hieronder vindt U de resultaten van een vergelijkende en vooruitziende studie die wij uitgevoerd hebben met behulp van de behaalde prestaties al vliegende met de MS 893 van Thionville en met een SF-25 motorzwever uitgerust met een Limbach-motor van 90 pk. Het doel van deze studie bestaat er absoluut niet in de

Rallye te hekelen of af te breken. De Rallye is een zeer goed vliegtuig waarmee men uitstekend kan slepen en welk in het verleden reeds goede diensten bewees aan verenigingen die het bezitten.

VERGELIJKINGEN EN PRESTATIES.

Laten wij de prestaties in sleepvlucht vergelijken van een MS 893 en een SF-25 (90 pk). Het verschil tussen beiden, uitgezonderd de motor, bestaat uit het ledige gewicht en de sleeptijd welke bij de MS 893 duidelijk langer is.

Gegevens	MS 893	SF-25
Spanwijdte	7,6 m	13,8
Opp.	12,3 m ²	18,2 m ²
Leeggewicht	600 kg.	400 kg.
Max-gewicht (1)	730 kg.	500 kg.
Vleugelbelasting	59,3 kg./m ²	27,5 kg/m ²
Nuttig vermogen	165 pk	85 pk
Totale sleep tegen 100 km/u.	895 N	245 N

(1) Hier veronderstelt men het gewicht van de piloot plus 60 liter brandstof voor de MS 893 en 20 liter brandstof voor de SF-25.

VEILIGHEIDASPECT

Men kan zich afvragen wat er zou gebeuren als de zwever met geweld aan de staart van de slepende motorzwever zou trekken; het gewicht van deze laatste is namelijk veel kleiner dan dat van de MS 893. Maar het verschil tussen de sleepsnelheid en de vertrekssnelheid is merkbaar groter bij de SF-25 (110-60 = 50 km/u tegen



winter

BOORDINSTRUMENTEN

hoogte snelheids vario meters, vele uitvoeringen en maten
barografen, div. typen, ook de nieuwe "kleine" WINTER'S leverbaar.

Katalogus beschikbaar.

HANDHOLD TRANCIEVERS,

met en zonder VOR. KEUZE uit verial kwaliteits-fabrikaten, vele
accessories vanaf f 1090,- Bfr. 20900 (voor export).

BOORDAKKU's,

div. typen, vanaf f 84,- Bfr. 1610. LAADAPPARATEN.

RADIO-TOEBEHOREN

hand- en zwarelais-microfoons, board-speakers, s'ede's, head-sets,
antenne-kabels en stekers, etc.

ANTENNE's

inbouw, opbouw, mobiel, schroef, telescoop, gummi-lex, "fietspompe-
type", parafoil-type, magneet-voel, bandstaal.

E.L.T.'s twee typen, speciaal voor de Lichte Luchtvaart.

110-80 = 30 km/u voor de MS 893). De veiligheid van de motorzwever is dus minstens gelijk of zelfs groter dan met de Rallye vermits er minder kritische bewegingen ontstaan die mogelijk aanleiding tot afscheuren kunnen geven.

500 kg. x 50 km/u = 25.000 kg.km/uur tegenover

730 kg x 30 km/u = 21.900 kg.km/uur

VOORDELEN VAN HET SLEPEN MET EEN MOTORZWEVER

Er zijn onzes inziens drie voordelen:

- lagere sleepkosten
- minder geluidshinder
- verschillende gebruiksmogelijkheden

Sleepkosten.

De prijs van een uur slepen met de MS 893 komt ongeveer neer op 700 FF, dwz. ongeveer 80 FF/sleep. Bij een motorzwever komt men voor een uur slepen nauwelijks aan de prijs van 300 FF hetgeen resulteert in een sleep prijs van minder dan 40 FF.

De conclusie ligt voor de hand!

Geluidshinder.

De Limbach-2400 motor van 90 pk is uitgerust met dezelfde uitlaat als die van de SF-28 en maakt bijgevolg evenveel geluid als deze laatste. Zeer weinig dus en geen hinder voor de omgeving.

Polyvalent gebruik.

Een toestel dat zowel dienst kan doen als sleper, zwever en motorzwever wordt zeker in alle, grote of kleine, clubs gewaardeerd.

VERKREGEN RESULTATEN EN TOEKOMSTPERSPECTIEVEN

Tot op heden hebben wij met de SF-25 sleper van de AC. de Besancon een vijftiental sleepvluchten gerealiseerd met één- en tweezitters. Een sleep tot 500 m van een Ka8 bedraagt ongeveer 4,5 minuten; die van een LS3 iets meer dan 5 min. en die van een ASK 13 met twee piloten aan boord iets meer dan 6 min. het gemiddelde verbruik per sleepvlucht is 2,5 liter.

Onze berekeningen tonen aan dat andere lichte motorzwevers zoals de SF-28, eveneens zouden kunnen dienen als sleepers voor lichte tweezitters en eenzitters van 15 m zonder ballast op voorwaarde dat zij uitgerust zijn met een Limbach-2400 motor 90 pk in plaats van de Limbach-1700 met 65 pk. Met vertikaal of horizontaal bevestigde schroef.

Uit Aviasport (Kieger-Muller)
Vertaling: Peter Menten

TE KOOP

ASTIR CS 1976
Standaard instrumenten.
Met of zonder gesloten aanhangwagen.

Inlichtingen: Tel. 056/22.44.17

NIEUWS VAN HET "WORLD CLASS"-FRONT

Hoever het staat met de realisatie van de "Wereldklasse"-zwever konden wij vernemen uit het FAI-persverslag van september II.

DE WERELD-KLASSE ZWEVER

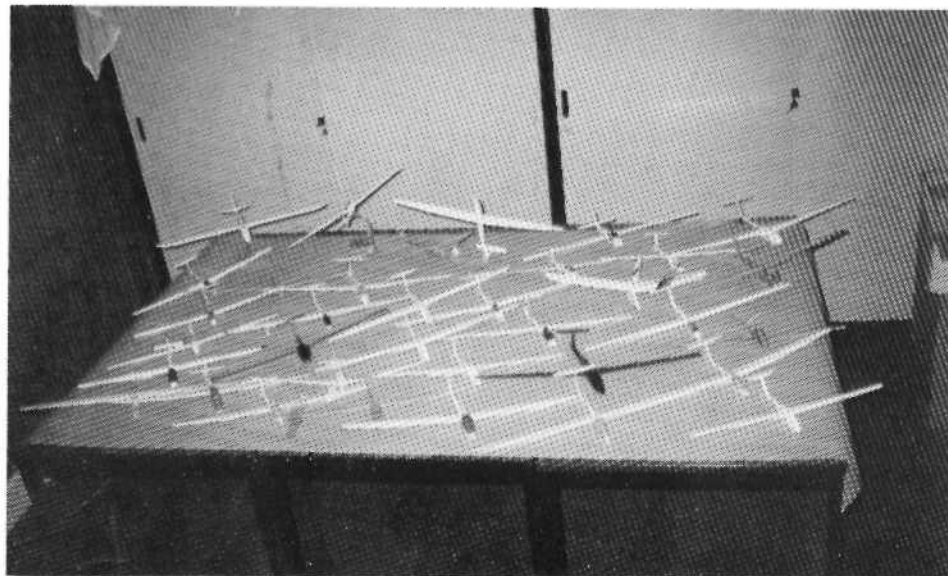
De eerste belangrijke stap voor de selectie van de "World Class" solozwever is gezet. Het basisidee voor deze zwever is in ontwerp. De nadruk werd gelegd op lage kosten, veiligheid en gemakkelijke bestuurbaarheid... méér dan op de hoge prestaties.

De inzendingen van ontwerpen en modellen werden officieel ge-

opend op het FAI-hoofdkantoor in Parijs en dat op 17 september 1990.

De 42 inzendingen komen uit 20 verschillende landen en 5 werelddelen. Argentinië (2), Australië (1), Oostenrijk (1), Brazilië (1), Canada (2), Tsjecho-Slovakije (1), Finland (1), Frankrijk (1), Duitsland (7), Hongarije (2), Italië (3), Japan (1), Nieuw Guinea (1), Polen (1), Zuid-Afrika (1), Spanje (1), Groot-Brittannië (2), Verenigde Staten (8), Yoegoslavië (1) en Sovjet Rusland (1).

Door de FAI International Gliding



Groepsfoto van de "WORLD CLASS" GLIDER MODELS ontvangen op het FAI hoofdkantoor.

Commission (I.G.C.) werd een jury samengesteld die de selectie van de ontwerpen deed volgens de opgestelde normen, d.i. in overeenstemming met de "Technical Specifications". De vijf leden van dit jurypanel zijn: Oran Nicks - USA - voorzitter, Jean Cayla (Frankrijk), Petr Kousal (Tsjecho-Slowakije), Leonardo Brigliadori (Italië) en Benno Schmaljohann (Duitsland).

De door de I.G.C. gekozen ontwerpen zullen in maart 1991 als prototype worden uitgevoerd.

Op een nog nader te bepalen datum en plaats (in Europa en niet vroeger dan 1992) zullen de prototypes op de grond en in vlucht beoordeeld worden en daaruit zal

dan de winnaar aangeduid worden.

Dan zullen alle tekeningen en documenten van het winnend ontwerp beschikbaar gesteld worden aan iedere geïnteresseerde fabrikant van eender welk land Tenslotte zal, zodra er voldoende toestellen vliegen in de verschillende landen, het I.G.C. wereldkampioenschappen organiseren voor deze wereldklasse.

Dit moet een stimulans betekenen voor de productie én het gebruik van het nieuwe toestel, iets wat in het verleden al bewezen werd door de andere klassen.

Verder zou dit wereld-klasse toestel wel eens de eerste stap betekenen naar het zweefvliegen als Olympische discipline.

RAAD VAN BEHEER

Tijdens de vergadering van de Raad van beheer van 8 november II. werden o.m. de volgende onderwerpen behandeld:

- Problematiek gebruik luchtruim. Ofschoon de verschillende besprekingen en talloze officiële en officieuze contacten met de betrokken instanties, heeft dit alles tot op heden geen tastbaar resultaat opgeleverd. Sedert september werden verschillende politieke mandatarissen gecontacteerd met als uitgangspunt dat België geen witte vlek mag worden in het Europese luchtruim voor zweefvliegers.

- Financiële situatie van de K.B.A.C. De toename van het werkingsbudget is hoofdzakelijk het gevolg van de stijgende F.A.I.-bijdrage.

In overleg met alle luchtsportfederaties werd voor 1991 een regeling uitgewerkt. Deze kostenverhoging moet worden doorbelast aan de leden. De Raad van Beheer besloot om de individuele bijdrage met 100,-F te verhogen.

- Verder werd verslag uitgebracht door de Wedstrijd- en selectiecommissie, en werd de werking van de Charron-beker commissie besproken.

INDIVIDUELE BIJDRAGE 1991

De Raad van Beheer besloot tot een verhoging van de individuele bijdrage met 100,-F met ingang van 1 januari a.s. zodat deze 1.800,-F zal bedragen. Deze aanpassing is het gevolg van een verhoogde bijdrage aan de K.B.A.C. die op haar beurt in hoofdzaak het gevolg is van een toegenomen F.A.I.-bijdrage.

Voor alle duidelijkheid vindt u hierna beknopt hoe deze individuele bijdrage is samengesteld:

- 1) 1.180,-F voor de verplichte collectieve sportverzekering (voor 1990 bedraagt de BLOSO-toelage hiervoor 160,-/lid).
- 2) 240,-F voor de bijdrage aan de nationale koepel (Belgische Zweefvliegfederatie) en de K.B.A.C.
- 3) 380,-F als tussenkomst in de algemene werking van de L.V.Z.C. en de dienstverlening.

Dit laatste omvat o.m. het afleveren/wedergeldigmaken van oefen- en zweefvliegvergunningen, bevoegdheidsverklaringen, afhandelen homologatiedossiers voor F.A.I.-brevetten, uitgave van het Ligablad en andere publicaties en documenten.

Verder hebben we de ondersteuning van de verschillende commissies, zoals de wedstrijd- en selectiecommissie, de raad van instructeurs, de technische controle van het materiaal, de Charron-beker, de organisatie van de jaarlijkse

symposia en kaderdagen, uitbouw van het documentatiecentrum, ... enz.

Dit zijn uiteraard de meest tastbare elementen, maar u zult beseft begrijpen dat er nog heel veel andere taken verricht worden om "onze vlieger" te laten opgaan.

Denk maar aan de contacten naar het BLOSO, Vlaams Bureau voor Topsport, International Gliding Commission, OSTIV, ...

De Raad van Beheer is er dan ook van overtuigd dat u begrip zult hebben voor de genomen beslissing.

TE KOOP

Radio Dittel
1 FSG - 40 S (720 kanalen)
+ 1 draagstel + 1 antenne
+ 1 dynamische handmicro
+ 1 batterijlader.

Tel. 050/31.33.68

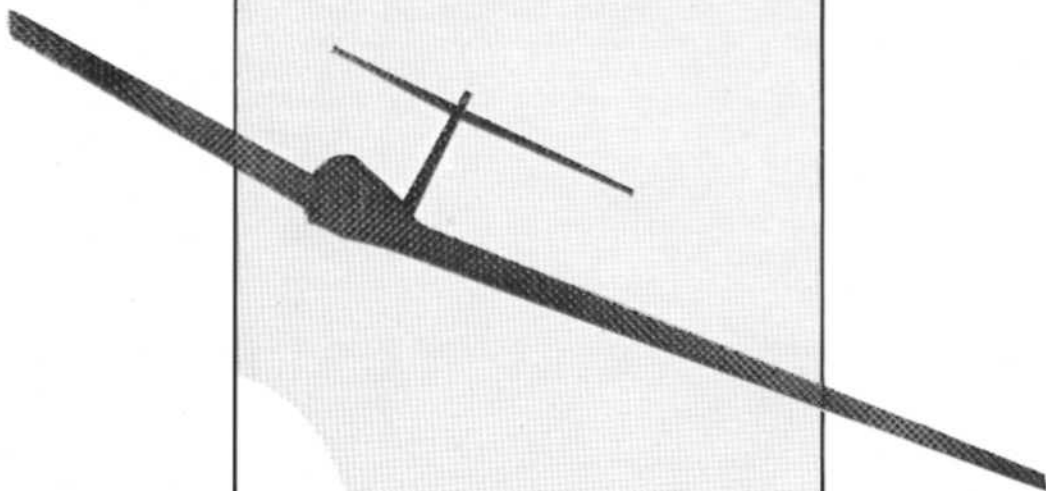
Te koop gevraagd

Goed onderhouden kunststof zweefvliegtuig.

Voorkeur met aanhangwagen.

Aanbiedingen aan:
W. Haagmans
Kinkeberglaan 10,
6191 KG Beek (L) Nederland.

up in the sky with kinthey



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

WEDSTRIJD- EN SELECTIECOMMISSIE

Begin oktober had de evaluatievergadering plaats over de prestaties van het voorbije seizoen. Michel Aerts, coördinator W&SC, maakte aan de hand van de behaalde resultaten de selectie bekend voor 1991 steunend op de BLOSO/VBT klassificatienormen :

A-piloten : Eddy en Gert Huybreckx

B-piloten : Eddy De Coninck, Emiel De Wachter, Mark Huybreckx, Paul Janssens, Stan Taeymans en Paul Van-Dingenen.

Helaas hebben er zich dit jaar geen beloftevolle jonge piloten laten opmerken. Vandaar de oproep : Waar blijft de "jeugd" ?

De beschikbare BLOSO-toelagen werden aangewend voor de deelname te ondersteunen aan de E.K.

in Polen, en de internationale wedstrijden van Klippeneck en Vinon.

De planning van 1991 voorziet in de deelname, naast de nationale wedstrijden, aan het E.K. voor de Clubklasse te Landau, en de internationale wedstrijden te Bailleu, Issoudun, Klippeneck en Vinon.

Ofschoon Eddy en Gert Huybreckx geselecteerd zijn voor deelname aan de W.K. te Minden (U.S.A.), besloten zij van hun deelname af te zien omwille van de enorme hoge kosten. Ondanks de voorziene BLOSO-steun vraagt het van de piloten een te grote financiële operatie.

Voor de juiste data van de thans gekende wedstrijden verwijzen wij naar de kalender op pagina 16.

COMMISSIE "CHARRON-BEKER"

De winnaars van de Charron-wisselbekers 1990 zijn gekend !

Meer dan 170 piloten wisten zich te rangschikken : 21 in de open- en renklasse, 54 in de standaardklasse, 80 in de clubklasse en 25 in de tweezittersklasse.

Naast vertrouwde ook enkele nieuwe gezichten op de ereplaatsen :

Paul Janssens (OR), Marc Somefs

(S), Lucien Geraerts (C) en Luc Beerts (T).

In de clubrangschikking behaalde D.A.C. opnieuw de eerste plaats.

De volledige uitslag vindt u op pagina 17 tot 21.

Nieuwe coördinator.

Omwille van beroepsomstandigheden heeft Jos Aerts aan de Raad

van Beheer per 1 januari a.s. zijn ontslag aangeboden als coördinator van deze commissie. Bijna 10 jaar lang heeft Jos deze wedstrijd in goede banen geleid. De Raad van Beheer wil hem hierbij van harte bedanken.

Als opvolger werd door de Raad van Beheer de heer Eddy De Coninck (K.A.C.) aangesteld. Zij wensen hem en de overige commissieleden, Fred Heylen, Patrick Albert en Dirk Roggeman, een vruchtbare samenwerking.

GEBRUIK VAN CIRRUS EN LS3A

De W&SC beheert en coördineert het gebruik van deze twee toestellen. Beide zijn thans in prima staat (volledige overhaul van de Cirrus in 1988, LS3a dit jaar) voorzien van het hoge instrumentarium en van een aanhangwagen.

Het rendement van deze toestellen moet echter worden verbeterd. Vandaar de oproep tot gebruik van perfo-training in clubverband.

Deelname aan wedstrijden met deze toestellen heeft steeds prioriteit.

Een uitgebreide circulaire in verband met de gebruiksvoorwaarden alsook de aanvraagformulieren liggen ter beschikking op de clubsecretariaten.

Tot op uiterlijk 30 januari a.s. worden de aanvraagformulieren verwacht op het secretariaat.

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT :

* K.N.V.v.L.-cursusboeken :		* Sticker zilveren	
- Theorie van het zweefvliegen	880,-	F.A.I.-brevet	30,-
- Praktijk van het zweefvliegen	580,-	(prijzen af-secretariaat)	
* F.A.I.-sportcode - General Section + Section 3 Gliders (Engelse uitgave)	300,-	Ter beschikking voor promotie van onze sport :	
* F.A.I.-sportcode K.N.V.v.L. (Nederlandse uitgave van sectie 3)	200,-	* Folder "Zo leer je zweefvliegen" (gratis)	
* Persoonlijk vluchtenboekje	70,-	* Stickers	
		* Verschillende VHS-videotapes (bespreek uitlening vooraf met secretariaat)	

MEDEDELINGEN

TECHNISCHE CONTROLE

De technische controleurs en administratieve coördinatoren van de aangesloten clubs ontvingen eind oktober reeds de passende instructies voor het uitvoeren van de jaarinspecties. De aanvraagprocedure alsook het eigenlijke controleplan werden lichtjes gewijzigd.

Voor het geldig - of wedergeldig maken van een Bewijs van Luchtvaardigheid moet uw toestel geïnspecteerd worden door een K.B.A.C.-erkende technische controleur. Deze inspectie gebeurt aan de hand van een "controleplan".

Dit controleplan ontvangt u na het indienen van een aanvraagformulier en het betalen van de administratievergoeding (100,-F). De aanvraagformulieren liggen ter beschikking in de clubs, en de verdere afhandeling wordt gekanaliseerd via de coördinator.

Voor de goede orde vindt u hierna de coördinatoren van de aangesloten clubs :

- A.C.B.	: W. Teeuwen
- A.C.K.	: R. Vergauwen
- A.L.B.	: L. Kinet
- A.Z.M.	: R. Van Camp
- D.A.C.	: P. Pauwels
- G.A.C.	: R. Daled
- K.A.C.	: J. Wouters
- K.F.C.	: W. Desmet
- L.U.A.C.	: H. Koelman
- L.V.	: J. Thys

- V.Z.P.	: M. Tanghe
- Z.A.C.	: F. Van Rijkel
- Z.K.B.	: P. Montens

N.B. : Vanaf 01.11.90 moeten de **nieuwe** controleplannen worden gebruikt. De oude documenten zijn niet meer geldig !

THEORETISCH EXAMEN HULP-/INSTRUCTEUR

In het voorjaar van 1991 zal er opnieuw een theoretisch examen worden georganiseerd. Dit is de eerste stap voor het bekomen van de bevoegdverklaring van "Hulp-instructeur".

Kandidaturen worden ingewacht op het secretariaat tegen 15 januari a.s. Inschrijvingsformulieren zijn beschikbaar bij de hoofdinspecteur van uw club.

De juiste plaats en datum van het examen zal dan aan de kandidaten worden meegedeeld.

GEBRUIK VAN DIVERSE FORMULIEREN

Mogen wij vriendelijk verzoeken om enkel originele formulieren te gebruiken. Deze worden immers **gratis** ter beschikking gesteld van de clubsecretariaten.

Zoals u weet werden de postcodes gewijzigd. Op het secretariaat werd getracht alle correcties uit te voeren. Zo er op de adresklever van dit Ligablad toch nog een foutje staat, graag een seintje.

K.B.A.C. SPORTCOMMISSIE

Uittreksel van het verslag van de commissievergadering van 4 oktober II. waar de volgende dossiers werden gehomologeerd :

A. THEORETISCHE PROEVEN

BAETENS Patrick
CONINX Gerardina
DE BLOCK Dirk
DE HERTOOGH Rudolf
DE KEERSMAECKER André
DE LEEUW Thomas
DEPRET Yves
DERIEUW Jan
DEVENYN Norbert
ENGELEN Peter
GEUNS Wim
GERMEAU Edgard
GEYSEN Frans
GILIS Michaël
HERDERWEIRT Thierry
HERTOGHE Olivier
KIECKENS Johan
LAMBREGHTS Patrick
MEEUWSEN Carine
MOEREMANS Ilse
SERMEUS Kurt
VAN BREEDAM Walter
VAN HAVER Filip
VAN HIMBEECK Carl
VAN TICHEL Christine
VAN YPER Marnix
WILLEMS Daniel
ZIEDIN'S Christian
VAN DEN BOSCH Katrin

B. VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

OLYSLAEGERS Jozef

VAN CALSTER Tom
VERSTAPPEN Bert
VOETS Leon
WAGNER Frédéric

C. BEVOEGDVERKLARING PASSAGIER

BOLLEN Bart
BYNENS Daniel
DAEMS Karel
DECLERCK Xavier
DRIESEN Richard
GEENEN Tom
GIELKENS Jozef
HENDRICKX Philippe
LAMMERANT Luc
NUYDENS Jozef
VANDEWINCKELE Philip
VOETS Leon
DONDERS Godfried

D. BEVOEGDVERKLARING HULP-INSTRUCTEUR

VAN EECKHOUT Tony

FAI PRESTATIES

ZILVEREN KENTEKEN

a. Hoogte

BEYLS Nico
BRUNEEL Francis
DAS Albert

DE HERTOOGH Rudolf
DE LEGER Ronald
DRIESEN Richard
GEENEN Walter
GOOSSENS Eric
HAGEMAN Margaretha
LAUWERS Guy
MEYERS Yvo
OLYSLAEGERS Jozef
TOURNEL Ludo
VAN CAUWENBERGHE Jeroen
VAN DE WINCKELE Philip

b. Afstand

APPELTANS Peter
CALLEWAERT Geert
DE LEGER Frédéric
DE LEGER Ronald
DRIESEN Richard
EVENS Ken
GEENEN WALTER
GERAERTS Lucien
JANSSENS Wilfried
MEYERS Yvo
OLYSLAEGERS Jozef
PICCART Guy
TOURNEL Ludo
ULENAERS Peter
VAN BAELEN Chris
VANGOSSUM Willy
VAN PEE Guy
VEKEMANS Willy
VAN DE WINCKELE Philip

c. Duur

APPELMANS Peter
BOLLEN Bart
BRUNEEL Francis
DAS Albert
DE CORTE Michel
DRIESEN Richard
JANSSENS Wilfried
OLYSLAEGERS Jozef

SZYGULA Daniel
THEUNIS Patrick
VAN CAUWENBERGHE Jeroen
WAGNER Frédéric

d. Bekomen het zilveren kenteken

CALLEWAERT Geert
DE LEGER Frédéric
DE LEGER Ronald
DRIESEN Richard
EVENS Ken
GEENEN Walter
JANSSEN Wilfried
MEYERS Yvo
OLYSLAEGERS Jozef
PICCART Guy
TOURNEL Ludo
ULENAERS Peter
VAN BAELEN Chris
VANGOSSUM Willy
VAN PEE Guy
VEKEMANS Willy
VAN DE WINCKELE Philip

GOUDEN KENTEKEN

a. Hoogte

VAN DAM Chris

b. Vrije afstand

BURM Marie-Christine
CALLEWAERT Geert
EVENS Ken
HOLSTEYNS Herman
NOTE Henri
SNOECKX Marcel
ULENAERS Peter
VAN PEE Guy
PEETERS Stéphane
TIMMERMAN Vital

c. Bekomen het gouden kenteken

EVENS Ken
PEETERS Stéphane
VAN DAM Chris

DIAMANTEN KENTEKEN**Doelvlucht 300 km**

BURM Marie-Christine
HOLSTEYNS Herman
SNOECKX Marcel
VAN PEE Guy
PEETERS Stéphane
TIMMERMAN Vital

Vrije afstand 500 km

VAN PEE Guy

1000 km F.A.I.

PEETERS Gaston

**BESTE SPORTPRESTATIES MET
VERTREK VANUIT BELGIË**

Afstand heen/terug
St. Hubert-Kassel-St. Hubert
637,33 km
M. Henry Stouffs, op 20.05.1990

Driehoek van 750 km.
Bouillon-Saint Die-Hirzenhain :
777,580 km
M. Henry Stouffs op 26.05.1990

*Ik geloof alleen maar statistieken
die ik zelf heb vervalst.*

Winston Churchill

WEDSTRIJDKALENDER 1991

09 - 12/5	Int. Wedstrijd van Kortrijk - Wevelgem Open-, ren- en standaardklasse
09 - 12/5	Concours des Ardennes - St. Hubert
18 - 26/5	Nat. Kampioenschap Club klasse - St. Hubert
22 - 23/6	Handicap der Kempen - Weelde
10 - 17/8	Beneluxkampioenschap - Keiheuvel

UITSLAG CHARRONBEKER 1990**OPEN- en RENKLASSE**

			punten
1. Janssen Paul	ACK		10.078
DRH + OPT.603-DRH + OPT.762-DRH + OPT.689	LS 6		
2. Taeymans Stan			9.594
DRH.513-DRH.697 DRH.513	PIK 20		
3. De Wijs Bert	KAC		9.230
DRH.520-GO.1048-DRH + OPT	DG 600		
4. Van Dam K.	ACB		6.630
5. Timmerman V.	LVL		6.573
6. Peeters G.	DAC		6.499
7. Peeters K.	DAC		5.564
8. Beerts L.	DAC		5.423
9. Haegeman G.	VZP		5.019
10. Kennes A.	KAC		4.579
11. Van Rooy J.	KAC		4.439
12. Bluekens M.	ACK		3.010
13. Van Der Spiegel P.	DAC		2.883
14. Roggeman D.	KFC		2.672
15. Lens T.	DAC		2.555
16. Teeuwen W.	ACB		2.333
17. Lobbens R.	KFC		2.160
18. Lauwers R.	DAC		1.927
19. De Cock P.	KFC		1.428
20. Heeren R.	ALB		1.446*
21. Gheysen F.	KFC		1.425

STANDAARDKLASSE

1. Somers Marc	DAC		7.866
GO 776 ONV. + DRH.520 + DRH.511	LS 4		
2. Heylen Fred	ACK		7.095
DRH.602 + DRH.640 ONV. + DRH.406	LS 4		
3. Abrahams Walter	ALB		6.582
DRH.497 + DRH.311 + DRH.311	CIRRUS		
4. Huybreckx G.	ACK		6.542
5. Van Pee G.	ALB		5.786
6. Evens K.	ALB		5.688
7. Van Camp L.	KAC		5.490
8. Van Den Borne P.	KAC		5.324
9. Reynders W.	AZM		4.092
10. Huybreckx E.	ACK		3.975
11. Braet F.	DAC		3.905

12. Bovin S.	LUAC	3.827
13. Bukenbergs E.	ACK	3.801
14. De Coninck E.	KAC	3.606
15. Huybreckx M.	ACK	3.549
16. Bongaerts E.	ACK	3.549
17. Callewaert G.	ALB	3.502
18. Kimpe M.	LVL	3.471
19. Broos P.	DAC	3.317
20. Jennen H.	ACK	3.260
21. Vandevelde P.	KFC	3.189
22. Wouters P.	KAC	3.188
23. Boon P.	DAC	3.059
24. Lenders D.	KAC	3.046
25. Schepens W.	ACK	2.820
26. Albert P.	LVL	2.729
27. Burm M.-C.	DAC	2.626
28. Ulenaers P.	ALB	2.568
29. Vandeplass R.	LUAC	2.358
30. Sonderkamp R.	ACB	2.319
31. Speetjens J.	ALB	2.211*
32. Fine J.	AZM	2.105
33. Goossens g.	LVL	1.938
34. Janssens w.	ALB	1.916
35. De Winter D.	VZP	1.752
36. Geuens N.	ACK	1.723
37. Van De Kerkhove D.	KFC	1.612
38. Pauwels P.	DAC	1.526
39. Van Gael J.	LVL	1.525
40. Britton A.	ACK	1.426
41. Snoeckx M.	ALB	1.425
42. Standaert H.	KFC	1.350
43. Van Autreve F.	KFC	1.140
44. Van Genechten M.	KAC	1.055
45. Dammen S.	ACK	1.024
46. Tournel L.	ALB	986
47. Goossens E.	LVL	957
48. Erdreich Y.	KFC	927
49. Van Houtte J.	ALB	852
50. Vergauwen R.	ACK	841
51. Charlton M.	DAC	755
52. Kinet L.	ALB	719
53. Louw E.	DAC	612
54. Joyeux P.	KFC	518

CLUBKLASSE

1. Geraerts Lucien	ALB		4.214 *
DRH.170-DRH.170-GO.404		KA 8	
2. Note Henri	KAC		3.277
DRH.119-DRH.150-GO.301		KA 6 CR	
3. Lievens Johan	VZP		3.222 *
GO 523-DRH.110-DRH.149	Zugvogel	IIIB-KA 6 CR	
4. Van Boeschoten S.	DAC		3.119
5. Van Baelen L.	ACK		2.626
6. Roelandt P.	VZP		2.385
7. Van Baelen C.	DAC		2.083
8. Lammerant L.	LUAC		2.068
9. Van Loon J.	KAC		2.066
10. Stinckens P.	LVL		2.031
11. Van Gael H.	DAC		1.549
12. De Leger F.	ALB		1.529
13. De Schrijver M.	KAC		1.514
14. Van Hoven L.	ZAC		1.433
15. Bleeckx R.	DAC		1.370
16. Lavaert L.	KFC		1.369
17. Paredis R.	LVL		1.279
18. De Leger R.	ALB		1.255
19. Driesen R.	DAC		1.239
20. Stinckens M.	LVL		1.189
21. Van Poucke D.	DAC		1.155
22. Van Doninck D.	ACK		1.137
Verhoeven P.	ACK		1.137 *
24. Jacques W.	LVL		1.094
25. Van Mulders J.	LVL		1.093
26. Szeker J.	DAC		1.030
27. Geenen W.	KAC		1.006
28. Vrancken L.	DAC		1.000
29. Meeussen J.	KAC		956
30. Claus J.	AZM		935
31. Geenen T.	KAC		929
Van Den Eynde P.	ACK		929
33. Wagner F.	ALB		922
34. Verheyen D.	ALB		896
35. Monsaert G.	KFC		870
Peeters J.	ACB		870
37. Picart G.	ALB		851
38. Vekemans W.	AZM		849
39. Appeltans P.	ACB		844
40. Van Gossum W.	DAC		817
41. Moerkerke F.	KFC		783

42. Donders G.	ACB	775
43. Tanghe M.	VZP	774
44. Lauwers G.	KAC	766
45. Peeters G.	ACK	760
46. Bruneel F.	ZAC	736
47. Meyers I.	ALB	718
48. Verheyen L.	KAC	707
49. De Clerck X.	ZAC	703
50. Legasse J.	VZP	700
51. Westhovens M.	ALB	681
52. Szygula D.	LVL	672
53. Verstappen B.	DAC	669
54. Bosmans R.	ACB	663
55. Bijnens D.	LVL	662
56. Braspenning L.	ACB	642
57. Van Damme W.	ALB	631
58. Theunis P.	ACK	630
59. Van Dormael J.	LVL	627
60. Olyslagers J.	AZM	612
61. Cools P.	ZAC	611
62. Maes R.	KFC	610
63. Van Houtte H.	ZAC	596
64. Terras E.	KFC	591
65. Bollen B.	LVL	589
66. Cardoen Y.	KFC	583
67. Smulders H.	LVL	581
68. Hoefnagels A.	KAC	575
69. Put B.	ALB	558
70. De Schrijver C.	VZP	554
71. Desmet W.	KFC	552
72. Van Den Wynckele F.	ZAC	540
73. Decorte M.	ZAC	532
74. Van Cauwenberghe J.	VZP	532
75. Emsens C.	ACK	530
76. Van Calster A.	DAC	524
77. Janda J.	VZP	522
78. Van Dael D.	KAC	512
79. Seys A.	ZAC	506
Daems K.	KAC	506

TWEEZITTERSKLASSE

1. Beerts Luc	DAC	6.620
DRH.319-DRH.500-DRH.511-onv.	JANUS C	
2. Teeuwen Willy	ACB	4.577
DRH.300-DRH.300-DRH.430	JANUS CT	

3. Peeters Gaston	DAC	3.534
DRH.515-DRH.103-DU	JANUS C KA 7	
4. Evens K.	ALB	2.921
5. Braet F.	DAC	2.298
6. Broos P.	DAC	2.150
7. Van Gael J.	LVL	1.623
8. Berger M.	ALB	1.620
9. Bukeberghs E.	ACK	1.609
10. Speetjens J.	ALB	1.541
11. Lens T.	DAC	1.456
12. Bovin S.	LUAC	1.356
13. Peters K.	DAC	1.306
14. Berx F.	ALB	1.065
15. Vergauwen R.	ACK	1.059
16. Britton A.	ACK	1.015
17. Albert P.	LVL	961
18. Janssens J.A.	ACB	924
19. Tassent G.	KFC	880
20. Lauwers R.	DAC	856
21. Bleeckx R.	DAC	761
22. Van Der Spiegel P.	DAC	654
23. Roggeman D.	KFC	618
24. Van Autreve F.	KFC	550
25. Jennen H.	ACK	525

CLUBBRANGSCHIKKING

1. DIEST AERO CLUB	82.607
2. AERO CLUB KEIHEUVEL	65.229
3. ALBATROS	53.927
4. KEMPISCHE AERO CLUB	52.771
5. LIMBURGSE VLEUGELS	29.594
6. KORTRIJK FLYING CLUB	22.578
7. VLAAMS ZWEEFVLIEGCENTRUM PHOENIX	15.460
8. AERO CLUB BRASSCHAAT	14.373
9. LEUVENSE UNIVERSITAIRE AERO CLUB	9.609
10. ANTWERPSE ZWEEFVLIEGCLUB MEEUW	8.593
11. ZOUTE AVIATION CLUB	5.657

Opmerking : Deze uitslag is definitief onder voorbehoud van de homologatie door de KBAC-Sportcommissie van de met (*) gemerkte behaalde resultaten.

F.A.I.-KALENDER

1991

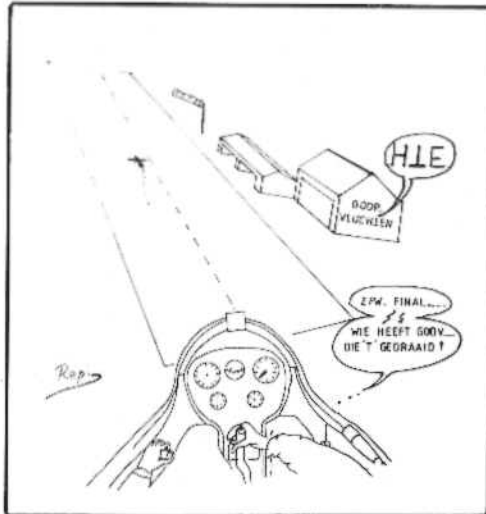
- 29/6 - 09/7 22nd World Soaring Championships
Minden U.S.A.
- 23/6 - 06/7 European Junior Soaring Championships
Alleberg Zweden (piloten 25 jaar)
- 13/7 - 26/7 European Club Class Soaring Championships
Lindau Duitsland
- 04/8 - 17/8 7th European Female Soaring Championships
Leicestershire Engeland

1992

- 10/7 - 30/7 6th European Soaring Championships
Szeged Hongarije
- juli 2nd World Motorgliding Championships
Rieti Italië

1993

- mei / juni 23rd World Soaring Championships
Borlänge Zweden



BOAT - BELGIUM

Boat-Belgium is gegroeid uit een leemte aan tentoonstellingen en beurzen in verband met watersport in België, ondanks het groot aantal watersportbeoefenaars.

Deze moesten naar Nederland (HISWA) en Duitsland (Boot Düsseldorf) om op de hoogte te blijven en nieuwe moderne innovaties te ontdekken omtrent hun sport.

Dit evenement geeft tevens de minder grote, maar even goede Belgische exposanten de mogelijkheid hun producten voor te stellen, naast de groten uit binnen- en buitenland.

Boat-Belgium, voor de 1ste maal georganiseerd in 1989, was meteen een schot in de roos.

Elk jaar kan dit evenement rekenen op een groeiend aantal bezoekers.

Dat Boat-Belgium groeiend is, en haar plaats begint op te eisen naast haar twee grote broers, blijkt uit de verruimde belangstelling van buitenlandse exposanten die hun marktsegment in België willen behouden en vergroten.

Deze tentoonstelling is niet alleen voor watersporters. De leek kan er zich een idee vormen over de prachtige realisaties en zich tevens sensibiliseren voor de watersport en recreatie in het algemeen.

Boat-Belgium vindt plaats in "DE NEKKERHAL" te Mechelen van zaterdag 12 tot zondag 20 januari 1991.

De hall is dagelijks geopend van 10 tot 18 u, behalve vrijdag 18 januari 1991 (open tot 22 u.)

Toegangsprijzen :

Volwassenen	: 150,-F
Kinderen van 6 tot 12 jaar	: 100,-F
Kinderen minder dan 6 jaar	: gratis
Groepen vanaf 20 personen (vooraf aangekondigd)	: 100,-F

J.H.

TE KOOP

Draagbare zender/ontvanger
Narco HT 830
720 kan. + 200 nav. kan.
Barograaf Winter 8000 meter.
Beide in perfecte staat.

Inlichtingen : Koen Huizenga
Tel. 02/427.71.65

Wegens omschakeling vliegtuigpark :
Club Libelle
Bouwjaar 1975 - 1200 uren
Volledig geïnstrumenteerd + aanhanger.
Prijs : 500.000 fr.

Te bevragen :
- A.C.K., 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan 8 - 2490 BALEN
of tel. 014/81.25.67 (Rudy Jennen)
of tel. 011/43.10.87 (Jan Hannes)

ZWEEFVLIEGEN IN ARGENTINIË

De Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs mocht een vriendelijke brief uit het Argentijnse Buenos Aires ontvangen. Een uitnodiging om ginder de zweefvliegmogelijkheden aan den lijve te ondervinden.

Maar laten wij de briefschrijver zelf aan het woord.

Beste vriend-zweefvliegpiloot,

Graag zou ik de leden van uw vereniging willen uitnodigen voor een bezoek in Argentinië en dit voor een wondermooie zweefvliegvakantie tussen de maanden oktober en april, de Zuidelijke Halffrondzomer.

Ik ben Enrique Juncadella en ik startte drie jaar geleden met het Patagonic Andes Soaring Center in wat ik meen de mooiste plaats van de beide Amerika's nl. de noordwesthoek van Patagonia. De plaats is gezegend met veel zonneschijn en overspoeld met zweefvliegcondities waarvan men in Europa alleen maar kan dromen.

Onze prijzen zijn zeer schappelijk in vergelijking met wat alles kost dezer dagen, zelfs de Duitse zweefvliegtuigen inbegrepen. Een goed hotel in Argentinië kost ongeveer 20 dollars per dag-met-ontbijt en een goede restaurant-maaltijd niet meer dan 7 of 8 dollars. Nieuw dit jaar is dat wij chartervluchten vanuit Europa organiseren aan de prijs waarvoor je in

gewone omstandigheden enkel tot de USA of gelijkaardige afstanden vliegt.

Verder werk ik samen met een reisagentschap welk kan zorgen voor een uiterst verzorgde toeristische Argentinië-kennismaking. Zeker als je houdt van ongerepte natuur en onbewolkte gebieden.

Hopend op een seintje van U en je collega-clubleden,

Beste wensen,
Enrique Juncadella.

Voor diegenen die interesse hebben :

PATAGONIC ANDES SOARING
CENTER
Centro Patagonico De Vuelo A
Vela s.r.l.
Office : Salguero 2835-7°B
1425 Buenos Aires
Argentina
Tel. (54)801-8286 801-8616
Telefax (541)334-9231

TE KOOP

Ka6 CR. + aanhanger + eenvoudige radio.
Bouwjaar 1962.
Tel. 091/22.72.21 of 069/76.88.63

NAVIGATIEPROBLEMEN IN FRANKRIJK

Ik heb enige twijfels over het eerste keerpunt. Als sportcommissaris - ook als gewoon piloot - kan ik mij niet permitteren een bewijsstuk in te dienen dat niet 100 % in orde is.

In deze vlucht ben ik Buzancais vlot voorbijgeraakt maar verderop ben ik het noorden kwijt geraakt. M.a.w. ik ben verloren gevlogen !

Ik denk zo'n 5, 10 km voorbij en naast het keerpunt Chatillon-sur-Indre.

Ik ben dan ook zwaar op de sukkel geraakt en heb met moeite alles meegenomen wat er maar te rapen viel om te blijven vliegen. In diverse nulletjes aan mijn maag en aan de navigatie gedacht.

Na 2 croissants heb ik een tijdje moeten worstelen om mijn kaart verder uit te plooiën. Ik had die namelijk op de grens van het keerpunt geplooid, zodat het hinterland - waar ik me moest bevinden - ergens op de achterkant stond.

Zo'n stommititeit zal mij niet meer overkomen.

In het sukkelstraatje van blauwe thermiek, helemaal alleen, besluit ik terug te keren naar Issoudun. Of toch te proberen.

Buzancais ligt onbereikbaar ver weg maar plots zie ik een stad en na controle op de kaart zeg ik : "Voilà, dat is Chatillon-sur-Indre".

Klik, ik neem een foto, ik bekijk de kaart en er schijnt iets niet te kloppen. Dus : controleer dat even.

Mijn twijfels kunnen helemaal verdwijnen of bevestigd worden door de foto van het eerste keerpunt te vergelijken met de opnames van ZOV en ZAA, die op die dag dezelfde driehoek gevlogen hebben.

Met deze verduidelijking hoop ik korrekt gehandeld te hebben.

Miel Louw - DAC

N.V.D.R.

Indien wij het goed begrepen hebben is bovenvermelde "verduidelijking" een antwoord of verdediging op een door de sportcommissie genomen beslissing. Zonder te raken aan de materie waarvoor enkel de sportcommissie bevoegd is wensen wij in de toekomst bij gelijkaardige "piloten-lezersbrieven" wél de probleemstelling vermeld te zien. Anders heeft niemand een boodschap aan welke verduidelijking dan ook.

Voor de rest hebben wij geen enkele moeite om brieven te publiceren.

Wie zijn vrouw heeft meegenomen is nooit te laat thuis gekomen.

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Eens te meer bekijken we twee werken uit de rijke catalogus van Motorbuch Verlag. De veelvoudige wereldkampioen Helmut REICHMANN heeft zijn bekende boek **Streckensegelflug** voor de 7^e oplage (1989) lichtjes herwerkt en geactualiseerd: hij citeert bepaalde recente feiten, zoals het hoogterecord van Harris (1986).

Voor de nieuwe lezer lijkt het boek pas geschreven. Nochtans is er aan de diepere inhoud weinig of niets veranderd. Het is nog steeds aanbevolen lectuur voor al wie zijn techniek en tactiek voor het overlandvliegen wenst te optimaliseren. In het praktisch deel krijgt de would-be wedstrijd- en recordvlieger een heleboel informatie over vliegen in stijgwind, navigatie, sollfahrt, fysieke voorbereiding, wedstrijd tactiek, opleiding, training en uitrusting. Reichmann illustreert dit deel met een heleboel anecdotes uit zijn rijke carrière. Het is niet alleen interessante, maak ook boeiende lectuur.

Het tweede deel leert ons dan de theorie, die aan de basis ligt van succesvolle vluchten, uit te diepen: hoe leest men een temp, hoe kan men het weer beter inschatten en voorspellen, hoe bepaalt men de windsnelheid en -richting op hoogte? Wat schuilt werkelijk achter het begrip "sollfahrt"? Hoe maakt en gebruikt men een eindaanvluchtrekenschijf? Hoe werken de instrumenten? Welke

variometertypes bestaan er, waar toe zijn ze nuttig? Hoe kan men de instrumenten controleren op werking en ijking? Welke zijn hun afwijkingen? Met formules (voor de knappe bollen) en diagrammen (voor iedereen toegankelijk) legt Reichmann dit alles glashelder uit. Jammer genoeg gaat hij niet in op de moderne vluchtcomputers: voor hem lijken ze misschien een peperdure oplossing voor een onbestaand probleem?

Het boek van Jochen VON KALCKREUTH, **Das stille Abenteuer, Erlebnissen und Begegnungen eines Alpenfliegers**, (4^e oplage, 1986) leidt ons binnen in de wonderlijke wereld van het zweven in de Alpen. Von Kalckreuth, die in 1977 bij een hoogtevlucht in golfstijgwind verongelukte, was zonder twijfel een pionier op het gebied van Alpenvliegen. In dit boek schetst hij zijn zweefvliegersloopbaan, van de opleiding en de eerste solo tot zijn wedstrijd- en record vluchten. Daarbij analyseert hij duidelijk elke vlucht: niet alleen kent hij elke berg en elke vallei, maar hij zegt ons ook waarom op een bepaalde plaats stijgwind was of niet, welke invloed de weersevolutie had op de vlucht, welke fouten hij beging en hoe ze te vermijden.

Met hem zien we de techniek en tactiek van het Alpenvliegen veranderen naarmate hij overstapt van Spatz op M 100, dan op SHK en tenslotte op Kestrel 17m. Op dit

laatste toestel, dat hij Orion noemde, vloog von Kalckreuth van 1971 tot zijn dood duizenden kilometers in de bergen, meestal bij hoge gemiddelde snelheden. En die vluchten beleven we letterlijk mee, want de auteur is een boeiend verteller.

De vele zwart-wit foto's die het boek illustreren helpen ons de poëzie van de bergen beter te ervaren. Natuurlijk hebben de nieuwe openklassers weer nieuwe vlucht tactieken met zich gebracht; maar in de grond is er niets veranderd: een perfecte kennis van de Alpen en hun bijzondere meteo blijft de eerste voorwaarde voor succesvolle vluchten in die streek.

Voor wie dieper wenst in te gaan op de theorie van het bergvliegen, bevelen we een ander boek van von Kalckreuth aan: **Segeln über den Alpen**, bij dezelfde uitgever. Dit werk werd besproken in Liga-blad nr. 32.

N.B.: De boeken van Motorbuch Verlag, Buch- und Verlagshaus Paul Pietsch GmbH & Co, Postfach 10 37 43, D-7000 Stuttgart 10, kan men steeds verkrijgen via Benelux-vertegenwoordiger

Aeropress Lezers-service, Pieter Sockmanslaan 53
NI - 5652 RB Eindhoven

S.V.V.

TE KOOP

Pro Ir headset - Model 5X5
FAA approved-TSO C57,C58
Prijs : 7.500 BEF.
Tel. 016/22.09.22 (F. Berx)

Schleicher Ka-6Cr, bouwjaar 1965
In zeer goede staat, Schweizer haube.
Basisinstrumenten met fijne vario en Itec SB-7.
Dittel FSG-40 S. Eventueel : valscherms, Witner-baro 6 km., Dittel ELT.
Compleet met aanhangwagen en stofhoezen.
W. Haagmans, Klinkeberglaan 10,
6191 KG Beek (L.)
Tel. Nederland 00 31 4490 75794

PIK 16 c VASAMA
Gleitgetal 1 : 34
In zeer goede staat; zonder aanhangwagen.
Prijs : 200.000 BEF.
Meer inlichtingen :
G. Vanden Broeck, tel. 012-74.56.92
C. Vermeulen, tel. 00.31.1176 - 1506

Motorzwever DIMONA nr. 36226
Bouwjaar 1988 - 500 uren
Club De Lille
Tel. 050/27.69.52 na 18 u.

Schleicher Ka-8 00-ZTC
Bouwjaar 1960
Aanhangwagen inbegrepen.
Inlichtingen :
Geenens Patrick
Ter Linden 96, 9052 Zwijnaarde
Tel. 091/21.99.52

GASTON PEETERS BEHAALT ALS EERSTE VLAAMSE ZWEEFVLIAGER HET "1000 KM F.A.I.-DIPLOMA"



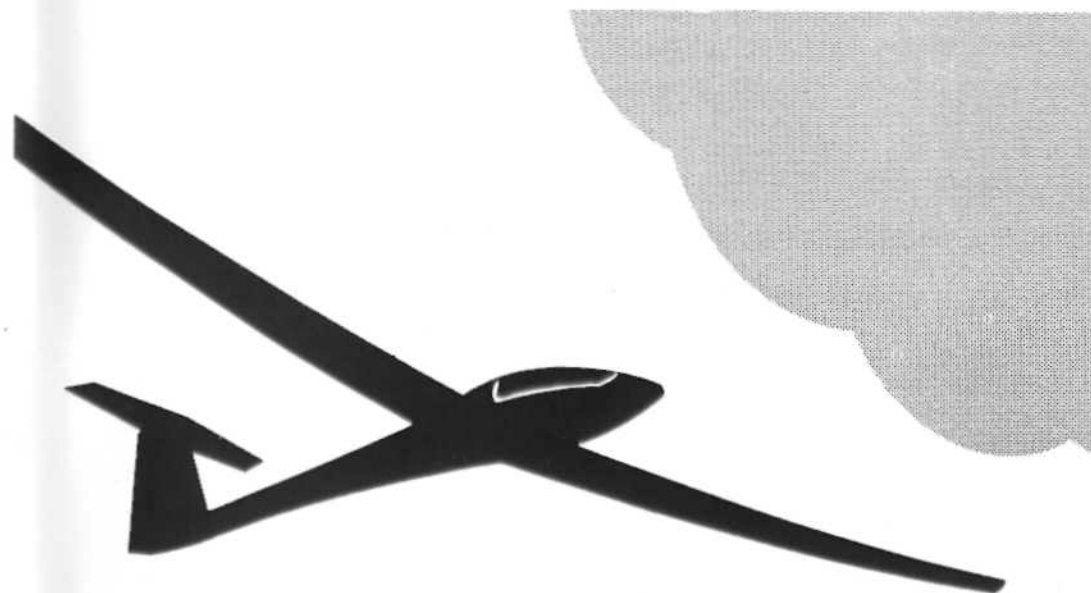
Na de landing... champagne... ..en felicitaties van echtgenote Alida.

Op 17 juli II. slaagde Gaston erin de lang voorbereide 1000-km-vlucht te realiseren.

Om 11.34 uur startte hij vanop het vliegveld van Fuentomilanos met een ASW 17. Na een vlucht van 9 uren en 40 minuten waarbij 1043,348 km was afgelegd, landde hij terug in Fuento. Het diploma was behaald.

Namens de ganse zweefvlieggenootschap van harte proficiat !

(Dank aan Will Janssens voor de foto's)



SYMPOSIUM

Op zondag 20 januari 1991 om 14.30 uur

in het PROVINCIAAL VORMINGSCENTRUM,
Smekenstraat 59, 2390 OOSTMALLE

Vertoning van twee prachtige documentaires :

"De evolutie in de zweefvliegsport

en

"Zweefvliegen in de Zwitserse Alpen"

van de Duitse zweefvlieger en cineast ROLF EPPLE.

Naar jaarlijkse traditie heeft tevens
de uitreiking plaats van de

"CHARRON-WISSELBEKERS 1990"
de F.A.I.-BREVETTEN
en de K.B.A.C.-BEVOEGDHEIDSATTESTEN.

Alle leden zijn van harte welkom !