

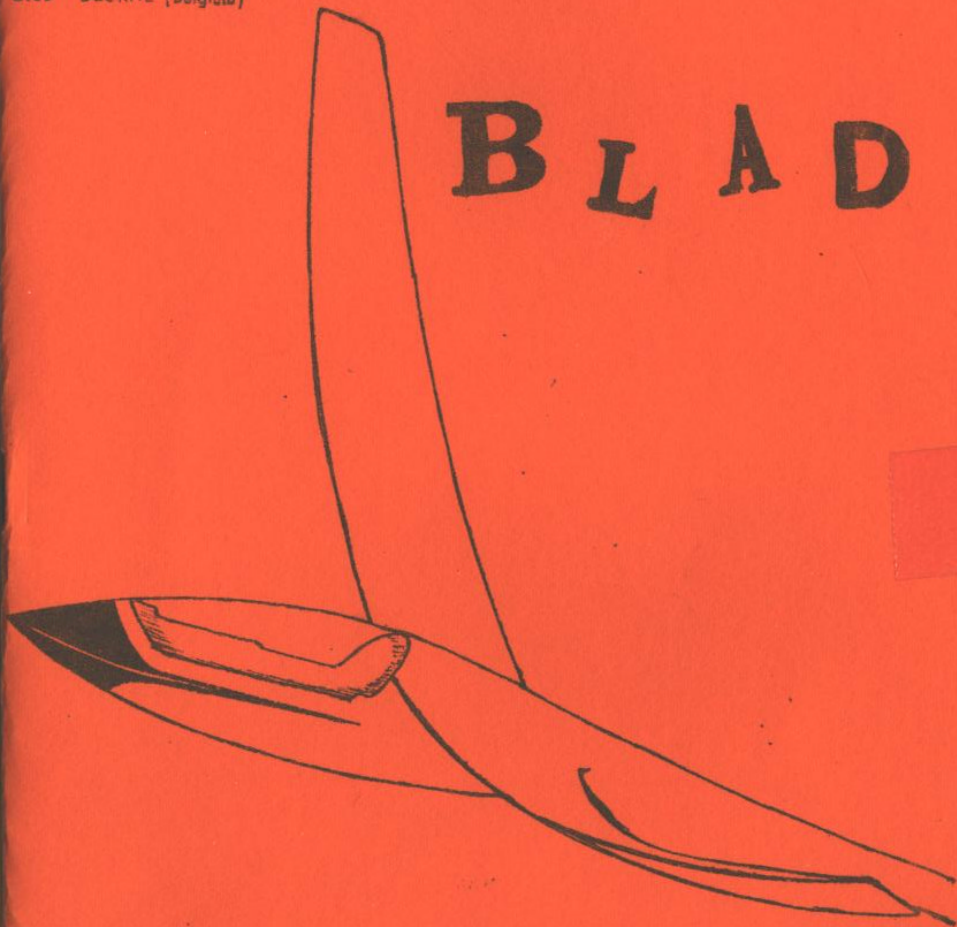
Secretaraat
Ter Rivierenlaan 2617
2100 DEURNE
031/ 25.57.82.

Verantw. uitgev.

Martin BAEKE

2 ter Rivierenlaan Bus 17
2100 DEURNE (Belgium)

LIGA BLAD



3 maandelijks

nr 3
Oktober 1980

TIJDSCHRIFT VAN DE
LIGA VAN VLAAMSE ZWEEFVLIEGCLUBS.

Inhoud

L I G A B L A D No 3

Van de redactie	2
Homologatie's K.A.C.B.	3,4
Klassering Charronbeker	5-8
Examenvragen	9-14
Gedicht	15-16
Reglementen	17-23
Boordradio	24
Zweefvliegen in Frankrijk	25,26
Zonnenergie	27
Koopjes	28
Safety First	29, 30
Uit de oude doos	31,32

- 0 -

- 1 -

Van de Redactie...



Het zweefvliegseizoen is zo goed als voorbij. Het was weer niet hetgeen we verwacht hadden. Gedurende de winter gaan we weer plannen smeden voor grote daden die we "willen" stellen in 1981. Maar misschien zijn er nu wel 'n paar leden die en tijd en stof zullen vinden om een bijdrage voor het volgend nummer te bezorgen. Men heeft zoveel te vertellen wat andere kan interesseren. We rekenen er stellig op dat we een paar aardige artikels toegestuurd gaan krijgen.

Marleen en Yves DEVRIENDT van de Gentse Zweefvliegschool gaan de Liga en ons hele zweefvliegsmidden verlaten om hun geluk te beproeven in Zuid Afrika. We wensen beide van harte geluk en voorspoed toe, en hopen dat ze nog lang en dikwijls van de goede thermiek kunnen genieten. Wie weet komen er nog wel belgskens over waaien om als was het dan maar kortstondig even konen te snoepen van die reuzethermiektartaar die daar schijnbaar heel het jaar door ligt te wachten op hongerige zweefvliegers.

K.A.C.B.

Homologatie's, Brevetten, Rekords
Sportcommissievergadering van 8 Sept 80

"B" Brevet

CALUS P., CORNET G., DELRUE C., HENDRICKX E.,
HERMANS D., KONINGS L., LESAGE J., POULIART W.,
SONDERKAMP R., VAN DORPE L., WENSELAERS W.,

"C" Brevet

CLAESSEN R., DAMMEN S., DELRUE C., DE SCHEPPER J.,
DESMET E., DETREZ D., DOCHY C., HERMANS D.,
KONINGS L., LENDERS K., MESSIAEN P., SONDERKAMP R.,
UMMELS S., VANDECASTEELE R., VANDENBERGHE G.,

THEORETISCH EXAMEN VAN ZWEEFVLIEGPILOOT

SCHRIJVERS J

VERGUNNING VAN PILOOT ZWEEFVLIEGTUIGEN

Zonder passagier

BOVIN S., LENDERS K., MESSIAEN P., VLIEGEN G.,

Met passagier

DELRUE C., KORTHOUDT P., ROELANDS R., VAN SCHEPDAAL

FAI Brevetten

Proeven voor het zilveren brevet ("D"

Hoogtewinst

HENDRICKX E., KONINGS L., KYCKLING O., MALFAIT G.,
SONDERKAMP R., VAN HOUTTE J., (junior

Duurvlucht

CLAESSEN R., MALFAIT G., SONDERKAMP R., VENKEN R.,

Afstandvlucht

HENDRICKX E., JAEKEN I., MOORS M., SCHRAEPEN R.,
VAN HOUTTE J., (junior VERDYCK M.,

Bekomen het Zilveren brevet ("D")

HENDRICKX E., MOORS M., SCHRAEPEN R., VAN HOUTTE J.,
(junior VERDYCK M., VERSCHUEREN P.,

Proeven voor het Gouden Brevet ("E")

VAN DINGENEN P. afstandsvlucht 331 km

Diamant voor doelvluucht ("F")

VAN DINGENEN P doelvluucht 331 km

De wedstrijd VICTOR BOIN welke in 1981 voorbe-
houden is aan de Clubklasse zal heel waarschijnlijk
plaats vinden in de maand Mei en ingericht worden
door de Limburgse Vleugels.

De Wereldkampioenschappen Zweefvliegen zullen
plaats vinden in 1981 te Paderborn Haxterberg
Het loont de moeite waard daar dan een bezoek
te brengen. Vooral omdat de volgende wereldkampioen
schappen zullen plaats vinden in Argentinië en
daarna Australië en dan Pas maar eerst in Italië

Een nieuwe kalender voor 1981 met prachtige grote
kleurenfoto's van zweefvliegtuigen zal binnenkort
weer in de handel te verkrijgen zijn. Aanvragen
die bij het secretariaat toekomen zullen doorge-
stuurd worden.

WIE BEZORGT 'N PAAR MOOIE FOTO'S OF DIA'S DIE
KUNNEN GEBRUIKT WORDEN VOOR EEN ALGEMENE FOLDER
VOOR DE BEVORDERING VAN HET ZWEEFVLIEGEN EN

AANWERVEN VAN NIEUWE LEDEN ??????

Charronbeker

Toestand op 1 oct 80 van de leden van de Liga

OPEN KLASSE

1.	HUYBRECKX E.	A.C.Keih.	5.068 pt.
2	HUYBRECKX M.	"	4.207 "
3	AERTS M.	"	3.748 "
4	VAN DINGENEN P	"	2.572 "
5	AGEMANS A.	A.Z.M.	1.615 "

RENKLASSE

1	DE PRETER L.	ALB	4.384 pt.
2	DE VRIENDT Y.	GZS	4.313 "
3	BERTELS A.M.	L.Vl.	3.909 "
4	BLUEKENS M.	A.C.Keih.	3.748 "
5	TAEYMANS C.	"	2.872 "
6	GERMIS J.	GZS	2.035 "
7	BOUQUET H.	"	452 "
8	DE ROEST L.	"	452 "

STANDAARDKLASSE

1	DE WACHTER E.	A.C.Keih.	3.852 pt
2	PEETERS G.,	Diest A.C.	3.236 "
	TORFS R	"	3.236 "
4	THOMASSEN J.	L.Vl.	3.116 "
5	DRAPPIER J.	GZS	2.929 "
6	VERDONCK H.	ALB	2.893 "
7	VAN BUGGENHOUT J.	A.C.Keih.	2.640 "
8	BAEKE M.	KEMP	2.240 "
9	DE WISPEKAERE	KFC	2.030 "
10	GOVERS J.	A.C.Keih.	1.832 "
11	GRARE K.	AZM	1.244 "
12	HAESAERTS L.	AZM	925 "
13	AERTS J.	Diest AC	790 "

14.	VAN AUTREVE F.	GZS	752 pt
15	AELTERMAN L.	L.Vl.	703 "
16	NEYT G.	GZS	490 "

CLUBKLASSE

1	VLOEBERGHES R.	ALB	3.189 pt.
2	FINE J	AZM	1.857 "
3	KENNES Ad	Kemp	1.522 "
4	HUYBRECKX G.	ACKeih	1.462 "
5	SMULDERS H	ALB	1.159 "
6	HOIRELBEKE H	ALB	1.131 "
7	OOMS L.	KEMP	1.089 "
8	MALFAIT G	ZAC	1.014 "
	SCHRAEPEN R	ALB	1.014 "
10	MARTIN Ph	ZAC	964 "
11	PEERS K	ALB	941 "
12	MANGELSCHOTS P	ALB	911 "
13	VAN ACCOM F	KEMP	891 "
14	LEMMENS A	"	803 "
15	VAN HOUTTE J jr	ALB	796 "
16	VANDERSPIEGEL P	DiestAC	710 "
17	VRANKEN K	ALB	701 "
18	SNELS A	KEMP	686 "
19	KENNES F	"	678 "
	DE WITTE M	"	678 "
21	VAN BALLAERT A	"	649 "
22	ANDRIES E	Diest AC	635 "
23	GOVERS J	ACKeih	632 "
24	DE CONINCK E	KEMP	625 "
25	HERMANS J	Diest AC	600 "
26	VEYS J	ZAC	592 "
27	DE BRUYCKER J	ZAC	566 "
28	LENDERS K	Kemp	510 "
29	JAEKEN I	ALB	503 "
30	DENO L	ALB	488 "
31	VERDYCK M	ALB	487 "
32	VAN SEBROECK C	ALB	485 "
33	WINTHORST P	KEMP	475 "
34	DE WIJS B	KEMP	466 "
35	VAN LOOY W	AZM	464 "
36	BERGER J	ALB	444 "
	VAN CAMP R	AZM	444 "

38	KENNIS J	ACKeih	428 pt
39	KYCKLING O	ALB	420 "
40	HENDRICKX E	ACKeih	411 "
41	HEEREN R	ALB	403 "
42	GHEYSEN F	ZAC	380 "
43	VAN DE BORNE F	KEMP	372 "
44	BERGER M	ALB	363 "
45	COUCKUYT F	KFC	352 "
46	VAN PEE G	ALB	338 "
47	HOLSTEYNS H	ALB	317 "
48	LAUWERS A	KEMP	316 "
49	DECELERCK F	ZAC	315 "
50	POELS R	KEMP	297 "
51	WOUTERS J	"	286 "
52	MOORS M	ALB	250 "
53	deBROQUEVILLE P	KEMP	226 "
54	BARTHEL'S M	ALB	204 "
55	MEEUSSEN H	KEMP	203 "
56	ROSSENS P	ALB	201 "
57	MAES G	KEMP	196 "
2	Zitters klasse (Kunstoftweezitters uitgesloten)		

1	SMULDERS H.	ALB	1.159 pt
2	VAN DER SPIEGEL P	DiestAC	710 "
3	VRANKEN K	ALB	701 "
4	SNELS A	KEMP	686 "
5	GOVERS J	ACKeih	632 "
6	DE CONINCK E	KEMP	625 "
7	WINTHORST P	KEMP	475 "
8	KENNIS J	ACKeih	428 "
9	VAN DE BORNE F	KEMP	372 "
10	BERGER M	ALB	363 "
11	LAUWERS A	KEMP	316 "
12	VERDONCK H	ALB	274 "
13	MEEUSEN H	KEMP	203 "

Voor duurvvluchten dient men geen speciaal formulier te gebruiken. Wel zijn er een aantal onontbeerlijke inlichtingen die men dient binnen te sturen. o.a. Plaats en datum v/d vlucht, Naam van de pil. Type van toestel. Tot. tijd vrije vlucht. Handt. Sportcommissaris. Eenzitter of Tweezitter.

Voor wedstrijdvluchten dient echter wel een formulier ingevuld te worden. De bewijsstukken zijn natuurlijk niet noodzakelijk men verwijst dan naar de wedstrijd. Wel is het noodzakelijk dat men op het secretariaat beschikt over een officiële uitslag.

DE PROEVEN VOOR 1980 DIENEN UITERLIJK 15 NOV 80
BINNEN TE ZIJN OP HET SECRETARIAAT VAN DE LIGA.!

Ieder jaar wordt de wisselbeker "President Pholien" toegekend aan de zweefvlieger die in België de beste hoogtewinst realiseerde.

Hierna vindt u een lijst van de winnaars sinds zijn ontstaan :

1956	H. GILDEMYN	2.860 m
1957	P. LAFOSSE	3.100 m
1958	A. LITT	2.900 "
1959	A.LITT	4.500 "
1960	Ph. ROOSE	3.200 "
1961	X. DEGEUELDRE	2.900 "
1962	J. DEFOSSE	3.200 "
1963	J.P. LOWARD	3.300 "
1964	J. SERVAIS	4.220 "
1965	J. LEGRAND	3.550 "
1966	F; CAERS	4.270 "
1967	W. JANSSENS	4.160 "
1968	G. VRANKEN	3.915 "
1969	Ch. GORIS	3.800 "
1970	W Van Lierde	3.580 "
1971	G. PEETERS	3.400 "
1972	K. Vranken	5.070 "
1973		
1974		
1975		
1976	B. LITT	3.140 "
1977	B. LITT	2.800 "
1978	K. VRANKEN	3.800 "
1979	V. VANDENHEUVEL	2.500 "

Om in aanmerking te komen dient u een paragraaf getekend door een Sportcommissaris binnen te sturen bij het secretariaat van de Liga .

EXAMENERS

OP DE VOLGENDE BLADZIJDEN EN OOK IN DE VOLGENDE EDITIE'S ZULLEN ER EEN REEKS VRAGEN IN GEPUBLICEERD WORDEN WELKE DEEL ZULLEN UITMAKEN VAN HET EKSAMENPROGRAMMA VOOR BESTUURDER VAN ZWEEFVLIEGTUIGEN ZOALS VERMELD IN DE NIEUWE REGLEMENTEN VAN DE KONINKLIJKE AEROCLUB VAN BELGIE. ZOALS OOK SOMMIGE ANDERE TEKSTEN ZIJN DEZE GEMAKKELIJK UITNEEMBAAR. HET TOTAAL AANTAL VRAGEN DIE GEPUBLICEERD ZULLEN WORDEN BEDRAAGT ONGEVEER 350.

1. De aanvalsboord is :
 - a Het voorste gedeelte van de romp
 - b Het achterste gedeelte van de romp
 - c Het voorste gedeelte van de vleugel
2. De vleugelwortel is :
 - a het gedeelte van de vleugel dat verbonden is met de romp
 - b het gedeelte van het kielvlak dat verbonden is met de romp
 - c het gedeelte van de romp waar het landingsgestel met de romp verbonden is
3. De spanwijdte is :
 - a de max. afstand tussen de voorkant en de achterkant van de zwever
 - b de max. afstand tussen de twee vleugeltippen
 - c de afstand tussen de aanvalsboord en de vluchtb.
4. Het diepteroer of hoogteroer is :
 - a het beweegbare horizontale gedeelte aan het staartstuk
 - b het vaste horizontale gedeelte van het staartstuk
 - c het beweegbare gedeelte aan de uiteinde van de vleugels
5. De rolroeren zijn :
 - a de twee beweegbare vlakken aan iedere vleugeltip aan de vluchtboord
 - b samengesteld uit de verticale delen aan het staartvlak van de zwever
 - c vastgemaakt aan de vluchtboord van de vleugel vanaf de wortel en beslaan slechts een klein gedeelte van het vleugeloppervlak
6. De bediening voor het afwerpen in noodgeval van de kap heeft meestal de volgende kleur :
 - a rood, b wit, c geel

7. De snelheidsmeter is een instrument dat :
 - a de windrichting aanduidt
 - b de snelheid van de zwever tegenover de lucht aanduidt
 - c de symetrie tijdens het vliegen aanduidt
8. De variometer duidt :
 - a de verticale snelheid aan van de zwever ten opzichte van de grond
 - b de hoogte van de zwever aan
 - c de richting van de zwever aan ten opzichte van het noorden
9. U wilt de startbaan oversteken terwijl u met een voertuig een zwever voorttrekt, en er komt tevens een zwever binnen om te landen
 - a u steekt vlug over om het landende toestel niet te storen
 - b u wacht totdat de zwever geland is en steekt dan pas over
 - c u steekt over er is genoeg plaats om te landen
10. Er is sterke wind. U vertrekt niet onmiddellijk en parkeert uw toestel aan de rand van de startbaan :
 - a tegenwinds met de kleppen uit
 - b met de wind van opzij en de hoge vleugel tegen wind in
 - c zodanig dat de wind voor driekwart langs achter komt en de lage vleugel in de wind.
11. De volledige controle van het toestel voor het opstijgen dient :
 - a voor de eerste vlucht van de dag gedaan door een erkend technicus
 - b voor de eerste vlucht van de dag gedaan door de piloot die er het eerst mee gaat vliegen
 - c gedaan te worden voor iedere vlucht
12. De inspectie bedoeld in de vorige vraag :

- a gebeurt zonder een specifieke volgorde
- b gebeurt in een specifieke volgorde om niets te vergeten
- c beperkt zich tot de cockpit het overige gedeelte behoort tot het domein van de technicus

13. Het "proef loskoppelen" gebeurt :

- a verschillende keren voor iedere vlucht
- b minstens een keer voor de eerste vlucht van de dag
- c slechts wanneer men een slechte werking vaststelt

14. Het dragen van een valscherms is :

- a vrijblijvend
- b verplicht
- c aan te raden

15. Een reddingsvalscherms opent zich :

- a automatisch
- b zodra men aan de handgreep trekt
- c automatisch zodra uw vrije val een zekere snelheid heeft bereikt

16. Om in vlucht een zweefvliegtuig te verlaten in geval van nood, past men een bepaalde procedure toe. Welke is de juiste ?

- a de handgreep trekken
de kap afwerpen of openen
de veiligheidsgordels losmaken
springen
- b de veiligheidsgordels los maken
de handgreep trekken
de kap afwerpen of openen
springen
- c de kap afwerpen of openen
de veiligheidsgordels los maken
springen
de handgreep trekken

17. Landen met het valscherms gebeurt:

- a armen en benen gespreid (in kruisvorm)
- b benen bijeen en armen langs het lichaam

- c benen bijeen lichtjes geplooid, knieën tegen elkaar handen aan de koorden en ellebogen tegen het lichaam gedrukt.

18. Mag men het valscherms als ballast op de vleugel leggen van een gearkeerd toestel

- a ja want het gewicht zal beletten dat de vleugel door een windstoot opgelicht wordt
- b neen, want langdurige zonnestralen of regen is zeer nadelig voor een valscherms
- c neen, want een valscherms weegt amper 7 kg

19. Het is aanbevolen volgende uitrusting bij te hebben tijdens het zweven.

- a versnaperingen, eten en drinken
- b een hoofdeksel, zonnebril, degelijke schoenen en aangepaste kledij
- c een verbanddoos voor ongevallen

20. In het begin bij uw opleiding wordt u tijdens het vliegen luchtziek.

- a u zegt niets en hoopt dat het voorbij zal gaan
- b u verwittigt de instructeur die dan de vlieglessen zal aanpassen of eventueel zal landen
- c u wacht tot het uiterste om niets van de les te moeten missen

21. U bent ingeriemd klaar voor het vertrek

- a u moet de voornaamste handelingen kunnen uitvoeren
- b u moet al de nodige handelingen kunnen uitvoeren
- c u moet al de nodige handelingen kunnen uitvoeren in hun totaal bereik

22. Remkleppen

- a dienen om de draagkracht te vermeerderen en trager te vliegen
- b dienen om de draagkracht te verminderen en trager te vliegen
- c dienen om vlugger te zakken en de snelheid af te remmen

23. Trim
- a dient om vroegtijdig slijtage van de knuppel te voorkomen
 - b bestaat alleen op tweezitter
 - c dient om de druk op de knuppel uit te balanceren
24. Een zwever uitgerust met twee haken
- a dient er een haak voor sleepstart en de andere de zwaartepuntshaak voor lierstart
 - b dient de 2de als reservehaak
 - c dient de 2de uitsluitend voor autostart
25. Een barograaf is een instrument
- a om de luchtdruk te meten voor de weersvoorspelling
 - b om met behulp van de luchtdruk de hoogte te meten
 - c om de vochtigheid te meten
26. Loskoppelen gebeurt het beste als volgt:
- a eenvoudig trekken aan de daarvoor bestemde handle, knop of handgreep
 - b door voluit aan de handgreep te trekken en steeds nagaan ofdat de kabel wel degelijk los is gekomen
 - c door de neus opte trekken om zodoende automatisch los te koppelen
27. Het breukstuk is :
- a een apparaat aan het uiteinde bevestigd van de sleepkabel en dient om bij een te hoge belasting van het sleepvliegtuig te breken
 - b een apparaat om de kabel niet in sleephaak van de sleper te klemmen
 - c een apparaat en dient om bij een te hoge belasting van de kabel een breuk te doen ontstaan .
28. Het breukstuk is :
- a steeds bevestigd aan de kant van de zwever
 - b steeds bevestigd aan de kant van de zwever of sleper
 - c steeds bevestigd aan de kant van de sleper want het bewijs van luchtwaardigheid van de sleper vermeldt het zo.

Verzoekingen

van een

Zweefvlieger ...

't was op een mooie lentedag
dat ik voor 't eerst die cumulus zag,
daar ongenaakbaar in de lucht
voor niets bevreesd, voor niets beducht

zijn vormen weeld'rig rond en bol
brachten dra mijn hoofd op hol.
met rasse schreden, met grote haast
begaf ik mij naar een zweefvliegplaats.

men leerde me vliegen en "thermiekeren",
eerst dacht ik dat 'k het nooit zou leren.
zo vlogen we steeds maar af en aan
en bleven ver van die cumulus vandaan.

Maar op een dag, 'k vergeet het nooit,
was mijn opleiding voltooid.
voor 't eerst alleen, vrij in de lucht,
het was mijn mooiste solovlucht.

Sindsdien vertrok ik menigmaal
en elke vlucht is een nieuw verhaal.
niet telkens was het een succes
maar altijd wel een goede les.



zo lukte het me, door niet op te geven
beter te vliegen, langer te zweven,
te draaien als een molenwiek
met meeuwen en buizerds in thermiek.

"Goed weer!" meldde de meteo
dan piept de audio-vario.
opwaarts gaat het, vlug en vlot
de cumulus trekt me naar zich op

en sinds die mooie lentedag
geen cumulus die ik niet zag.
Op grote hoogten kwam ik zo;
tot aan het condensatieniveau.

en elke lente komt er weer een dag
met cumulussen van alle slag.
zij lokken zonder taal of woorden
piloot en vliegtuig naar hogere oorden

Eddy De Coninck
Kempische Aeroclub

DE LUCHTVAARTREGLEMENTEN

Reglementen welke betrekking hebben op de
luchtvaart zijn vervat in de luchtvaartwetten, de
publikatie's AIP(Air Information to Pilots ,
de NOTAMS (Notices to Airmen en Luchtvaartcircu-
lares.

De Luchtvaartwetten zijn verkrijgbaar Mits
betaling bij het Bestuur der Luchtvaart.

De publikatie AIP van België en Lux., de
NOTAM's en de Luchtvaartcirculaires worden uitge-
geven door de Regie der Luchtwezen. Op deze publi-
katie's kan men een abonnement nemen en krijgt men
zodoende ook de periodieke, als niet periodieke
wijzigingen toegestuurd.

Al deze publikatie's zijn onderhevig aan
wijzigingen. Het is dus aangeraden deze veelvul-
dig te raadplegen.

Officiële afkortingen en termen welke
gebruikt worden in voornoemde publikatie's of in
deze uiteenzetting vindt u terug in het begin van
de AIP Hoofdstuk GEN. Zekere bepalingen vindt men
terug in de luchtvaartwet van K.B. 14 Mei 73.

Het Bestuur der Luchtvaart welke als min-
isteriële afdeling deel uit maakt van het Min van
Verkeerswezen, beheert de reglementering van de
luchtvaart. Ze levert vergunningen af, bewijzen
van luchtwaardigheid en inschrijvingen in het
luchtvaartregister.

De Regie der Luchtwezen daarentegen is
meer een commerciële instelling eveneens afhank-
lijk van het Min van Verkeerswezen. Ze baat lucht-
havens uit. Beheert technische instellingen op de
luchthavens alsook de radiobakens en dergelijke.
Ze int de luchthavenlandingsrechten.

De AIP bevat luchtvaartinformatie en reglementen in toepassing van, de internationale overeenkomsten van de I.C.A.O. welke België mede heeft ondertekend.

NOTAM's zijn dringende onderrichtingen of informatie van blijvende of tijdelijke aard. Wanneer ze van blijvende aard zijn worden ze later opgenomen in de AIP's.

LUCHTVAARTCIRCULAIRES worden uitgegeven om zekere richtlijnen nog eens duidelijk te onderstrepen of gewoonweg informatie van algemeen nut te verspreiden.

Ieder land heeft nationaliteitskenmerken en inschrijvingskenmerken. Voor de Belgische Burgerluchtvaart zijn het de letters OO gevolgd door een horizontaal streepje met daarna nog drie letters van het alfabet.

Tijdsystemen voor de luchtvaart zijn internationaal van toepassing. Het gebruikte systeem is GMT (Greenwich Mean Time)

Verboden gebieden worden in de AIP aangeduid met de letter "P" van Prohibited gevolgd door een of twee cijfers.

Gereguleerde gebieden worden aangeduid met de letter "R" Restricted gevolgd door een of twee cijfers

Gevaarlijke Gebieden worden door de letter "D" van Danger aangegeven eveneens gevolgd door een of twee cijfers.

Specifieke inlichtingen voor een bepaald vliegveld vindt men terug in het hoofdstuk AGA van de AIP's. Consulteer men dan nog de in voege zijnde NOTAM's dan beschikt men over al de gegevens van een vliegveld. Komt u de afkorting tegen "Zweefvliegen O/R" dan weet u dat zweefvliegen uitzonderlijk op aanvraag toegestaan kan worden. Dit is trouwens een algemene regel voor ieder vliegveld.

Zweefvliegen is slechts toegelaten bij dag. Het begrip dag in de luchtvaart begint 10min(30min) voor zonsopgang en eindigt 10 min(30min) na zonsondergang

[Zie K.B.14.5.73 Hoofdstuk I art 1

Indien u een landkaart van het hoofdstuk MAP bekijkt dan bemerkt men dat al de geïsoleerde obstakels duidelijk vermeld staan zelfs met de hoogte boven zeespiegel en de hoogte boven het vliegveld niveau. Het conventionele teken is een omgekeerde letter V met een punt er in. Daarnaast staan de twee hoogten vermeld.

Indien men beschikt over een zender-ontvanger is het geraadzaam het hoofdstuk COM te raadplegen. Men vindt er alle frequentie's terug die in het Belgisch luchtruim gebruikt kunnen worden. Zo vindt men bij Brussel/Zaventem een freq. 127,8 Mhz welke permanent de laatste weersinformatie van de belangrijkste luchthavens uit de omgeving uitzendt.

Burgerluchtvaarttuigen mogen NIET op mil. vliegvelden landen. Spoedgevallen en voorafgaande toelating zijn natuurlijk uitzonderingen. Ook gemengde vliegvelden zoals Liège-Bierset maken hier een uitzondering op.

Alle luchtvaartuigen moeten de minimum vlieg hoogte respecteren. Behalve bij het opstijgen en landen mag men hier niet van afwijken mits de toelating van het Bestuur der Luchtvaart.

De minimum vlieghoogte buiten steden en dorpen of verzamelingen van personen is 150 m boven de grond.

Het uitvoeren van kunstvluchten(acrobatie) dient te geschieden boven de 600m steeds in VMC conditie's. Wil men nog lager evolueren dan heeft men de toelating nodig van het Bestuur der Luchtvaart. Vliegt men daarbij nog door een plaatselijk verkeersgebied dan heeft men ook toelating nodig van deze overheid.

Vliegen in formatie is toegelaten indien men op voorhand met elkaar afspreekt. In formatie opstijgen of landen is niet toegelaten tenzij men

de toelating bekomen heeft van het Bestuur der Luchtvaart en men natuurlijk onderling van te voren overeen is gekomen.

Ook zweefvliegtuigen zijn onderworpen aan een vliegplan wanneer ze een vlucht ondernemen naar het buitenland of boven FL 250 wil evolueren in het gebied R45.

Ieder vliegplan dient afgesloten op het einde van de vlucht. Dit stelt helemaal geen problemen voor een vlucht welke beëindigd wordt op een vliegveld welke op de hoogte is dat u een vliegplan hebt ingediend. Is er echter geen ATS Dienst bij uw aankomst dan dient u zelf bij de dichtsbijzijnde ATS Dienst uw vliegplan af te sluiten.

De minimum hoogte dat ieder luchtvaartuig dient te respecteren boven de hoogste hindernis van een stad is steeds 300m en dan nog in een straal van 600m van dat punt of hindernis. Het is natuurlijk logisch dat dit minima zijn die steeds scherper gesteld mogen worden en zelfs voor eigen veiligheid een "must" zijn.

Minima voor vliegzicht zijn steeds gelijk in een gekontroleerd gebied ongeacht de hoogte, als ook in een NIET gekontroleerd gebied MAAR BOVEN DE 900m.

In gekontroleerde gebieden moet voor VFR vluchten buiten de vereiste vliegzichtvoorwaarden ook het wolkendek minstens 450m hoog liggen.

Verkeerssignalen welke op het signalenpark van een vliegveld uitgelegd kunnen worden zijn velerlei. o.a; Witte letter T welke de landingsrichting aanduidt.

Geel kruis op een rode ondergrond in vierkant? Vliegvlod gesloten Verboden te landen

Dubbel wit kruis : Zweefvliegen aan de gang.

Het haltergewicht beduidt dat men niet buiten de de taxibanen en startbanen mag evolueren.

Een ronde bol voor de la dings T beduidt dat u in de richting van deze T diendte te landen maar dat u eerst moet informeren voor het opstijgen omdat er verschillende landingsrichtingen in gebruik kunnen zijn.

Een dubbel geel kruis wil zeggen hier de sleepkabel afwerpen.

We hopen niet dat u ooit in een vreemd land terecht komt zoals achter het ijzeren gordijn. Maar u moet wel weten dat wanneer u in vlucht onderschept wordt dit als volgt gebeurd: het onderscheppende vliegtuig komt links voor u vliegen. Zodra het met de vleugels wiegelt en dan heel waarschijnlijk naar links wegdraait is het de hoogst tijd om onmiddellijk te volgen en te landen.

Sleepkabels voor zweefvliegtuigen dienen reglementair afgebakend. Ze mogen niet langer dan 200 m zijn en dienen dan voorzien te zijn van een recht hoekig rood wit vlaggetje met een zijde van 50cm aangebracht alle 50m.

Men maakt onderscheid tussen TRANSITIEHOOGTE (overgangshoogte) en TRANSITIENIVEAU (overgangsniveau) Men spreekt van transitiehoogte wanneer men vertrekt met de hoogtemeter ingesteld op QNH en men stijgt naar deze hoogte. Dus tranistiehoogte is steeds gekoppeld aan de hoogtemeter ingesteld op de QNH

TRANSITIENIVEAU is steeds gekoppeld aan de hoogtemeter ingesteld op 1013,2 mb ongeacht de druk die er op dat punt heerst. De transitiehoogte wordt in m of ft aangeduid terwijl de transitieniveau's aangeduid worden in vliegniveau met het kenteken FL.

De grondige kennis van het voorgaande is gewettigd

wil men met vrucht het examen afleggen van radio-telefonist wat noodzakelijk is om een zender-ontvanger voor de luchtvaart te mogen gebruiken.

Uit het voorgaande kan men ook het volgende beter begrijpen :

TMA Brussel FL45 dit betekent:
450 MSL

Dat het terminusverkeersgebied(TMA) van Brussel in die zone vertikaal begrensd is van boven tot Flight Level 45 dit is wanneer uw hoogtemeter 4.500 voet aanduidt als deze infesteld is op de druk van 1.013,2 mb in het Kolsmann venstertje. Langsonder is het verkeersgebied vertikaal begrensd tot 450 m boven de zeespiegel wat u kunt controleren door uw hoogtemeter in te stellen op de QNH.

Indien een onderste begrensing vermeld staat als 300 AGL wil dit zeggen dat de begrensing ophoudt op 300 meter boven de grond op dat punt.

Iedere gekende geïsoleerde hindernis welke meer dan 100 meter boven de grond uitsteekt staat vermeld in de rubriek RAC-5 van de AIP.

Op alle vliegvelden uitgebaat door de Regie der Luchtwegen zijn er landingsrechten te betalen voor zweefvliegtuigen, behalve voor Gent St Denijs Westrem, Grimbergen, St Hubert en Spa. Anderzijds is er een vermindering van 75% op de landingsrechten voor de volgende vliegvelden : Antwerpen/Deurne, Liège/Bierset, Charleroi/Gosselie en Oostende.

Er bestaat nog steeds restrictie voor fototoestellen aan boord van vliegtuigen. Men maakt zelfs onderscheid tussen toerismevliegtuigen en andere. Voor toetirmevliegtuigen geldt de regel dat de gezagvoerder al de fototoestellen moet laten verzegelen door de plaatselijke controlediensten die hun aantal vermeldt in het logboek van het vliegtuig.

De passagiers zijn gehouden hun fototoestellen aan de gezagvoerder te overhandigen.

De noodfrequentie is 121,5 Mhz en is internationaal beschermd. Geen enkele oproep tenzij een noodoproep mag over deze frequentie gebeuren. Dat neemt niet weg dat eender welke noodoproep over gelijk welke frequentie mag geschieden. Iedere gezagvoerder die een noodoproep hoort verleent voorrang en houdt de frequentie vrij. Hij verleent zonodig bijstand door een noodbericht door te zenden met eigen zender en blijft op deze frequentie luisteren tot de noodboodschap zijn doel heeft bereikt en er geen bijstand meer hoeft gegeven worden. Het is echter geraadzaam een noodoproep steeds over de noodfrequentie te sturen omdat deze frequentie er voor gereserveerd is en ook omdat de opsporingsdiensten op deze frequentie permanent afgestemd staan.

Wet van 27 Juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 Nov 1919

Definitie van een luchtvaartuig :

Alle toestellen die in de dampkring kunnen gehouden worden ten gevolge van de reactiekrachten welke de lucht er op uitoefent.

Art.7 Bij een geboorte aan boord van belgisch luchtvaartuig.

Zodra mogelijk en uiterlijk bij de eerste landing maakt de gezagvoerder een akte op door inschrijving in het reisdagboek ten overstaan van twee getuigen. Het is de gezagvoerder en de aangever die de akte ondertekenen. Een overlijden aan boord geschiedt op dezelfde manier.

" THIS IS
OSCAR OSCAR
ZULU LIMB
ROMEO
How do you
read 2!

Het gebruik van een zend- en ontvangst
apparaat in een zweefvliegtuig is ondersorpen aan
een reglementering als volgt :

Men heeft een toelating nodig van de RTT om het
toestel te gebruiken aan boord van het zweefvlieg-
tuig. De persoon die de radio wil bedienen heeft
ook een persoonlijke machtiging nodig , die hij
kan bekomen door het vereiste examen af te leggen
bij het Bestuur der Luchtvaart. De eerste machti-
ging kunt als volgt bekomen :

U richt uw aanvraag aan

RTT
Nationale Dienst voor controle
van het Spectrum
Madouplein 1 31ste Verdiep
1030 BRUSSEL

Ondergetekende
wonende te
eigenaar of mede eigenaar van het zweefvliegtuig
OO welke ik wens uit te rusten met een radio elec-
trisch zend- en ontvangst station, vraagt heirme
een controle van het apparaat teneinde de
machtiging tot gebruik te kunnen bekomen.
Het toestel is gebaseerd te
Het type station is een
met kanalen Merk

Hierbijgevoegd een takszegel van 90,- frDe som van
600 fr voor inspectierecht werd overgemaakt op de
rek. no 000-0020909-54 van RTT Paleizenstr 42
1030 BRUSSEL.

Hoogachtend enz.

LA DOUCE FRANCE

Ieder jaar trekken meer en meer zweefvlie-
gers naar het zonnige zuiden om van de zo ge-
geerde thermiek te kunnen genieten. Bijna alle
clubs brachten 'n paar weken door bij onze zuider-
buren. Maar hoe staat de zweefvliegerij er bij
in Frankrijk?

In 1970 werden er 372 nieuwe zweefvlieg-
vergunningen afgeleverd tegenover 487 in '78 en
maar liefst 2.024 in '79. In dit jaar werd de re-
glementering volledig gewijzigd en aangepast.
In '70 werden er 4.686 vergunningen hernieuwd tegen-
over slechts 3.395 in '79 wat dus een achteruitgang
betekent. Het zweefvliegtuigenpark bestond in '70
uit 1.102 toestellen, in '78 uit 1.429 toestellen
en in '79 1.556. Wat de vliegers betrof werden
er 167.186 uren gevlogen in '70, 230.973 in '78
en 262.695 in '79. Het gemiddelde per toestel
varieerde van het ene naar het andere jaar van
166 tot maximum 200 per toestel per jaar. Hieruit
blijkt dat het aantal piloten gedaald was tot in
'78 met liefst 28 % om plots te stijgen in '79 met
36% tegenover '70. Dit komt doordat in Frankrijk
de opleidingsmethode na meer dan 4 jaar voorberei-
dend werk volledig gemoderniseerd werd. Men ging
uit van het standpunt dat zweefvliegen aantrek-
kelijk diende te worden. Daarom ook werd de leer-
stof en het theoretisch examen eenvoudig voor ie-
dereen begrijpelijk voorgesteld. Het tweede voor-
name punt was dat men slechts vragen stelden over
de leerstof die werkelijk noodzakelijk bleken voor
het zweefvliegen. Met andere woorden een doel-
treffende te verwerken leerstof.
Vooral deze vragen die vooraf gekend zijn vindt
men ook de nodige uitleg terug in het standaard-
handboek " Manuel de l'élève pilote". Het theore-
tisch examen bestaat uit een selectie van 60 vragen
geselecteerd uit een totaal van 360.

Om te slagen dient men 90 % van de gestelde vragen juist te beantwoorden. De ervaring heeft uitgewezen dat wie in dit examen slaagt voldoende kennis heeft van de leerstof. Door deze methode wordt het zweefvliegen veel meer toegankelijk tot een breder publiek. De resultaten bewijzen het. Spijtig genoeg is men overal niet bewust van het feit dat zweefvliegen inderdaad, veilig, aantrekkelijk en efficiënt en tevens toch eenvoudig kan aangeleerd worden.

Het zweefvliegcentrum te Sisteron de "Union Aérienne de la Durance" bestond nog niet in 1974. In '75 klasserde deze vereniging zich 82 ste met 431 uren vlucht in totaal.

60ste in '76 met 3.106 vlieguren

13de in '77 met 4.786 vlieguren

8ste in '78 met 9.235 vlieguren

Nu doet ieder toestel ongeveer 1.000 uren per jaar!

Loris GROVE is de eerste vrouwelijke pilote die de Kaap van de *1.000 km overbrugde in een heen- en terug vlucht. Dit gebeurde op 11 Maart 80.

Maar op 5 April verbeterde Conelia Roder eveneens een amerikaanse in dezelfde buurt en nog wel met hetzelfde type zwever het wereldrekord dames met een heen en terugvlucht van 1.025 km in 9u03 min aan een gemiddelde dus van 113,2 km/uur.

Momenteel zijn er 22 piloten in de hele wereld die in het bezit zijn van niet alleen het gouden brevet met drie diamanten maar tevens houder zijn van het F.A.I. Diploma voor een vlucht van meer dan 1.000 km.

NIEUW!
NIEUW!
NIEUW!
NIEUW!

Het gebruik van zonneenergie voor het bijladen van batterijen voor radio's van zweefvliegtuigen heeft reeds meer dan bevredigende resultaten opgeleverd. Men beschouwd het reeds als voldoende op punt gesteld. Het vindt reeds zijn toepassing bij de zeilsport en de jachten. Sommige van deze toestellen passen zeer goed in de zweefvliegerij door hun geringe afmetingen. In Frankrijk wordt er een lader met zonneenergie aangeboden voor iets minder dan 14.000 Bfrs door de Fa. HUFERT ELECTRONICS 84 rue Blomet PARIS 15ème. Dit apparaat levert maximaal 0,65 amp/uur voor 12 volt. Het bestaat uit een rechthoekig paneel van 30x28cm en is 15 mm dik en bestaat uit 32 "photopilen" gegoten in epoxy voorzien van een silicum diode "anti retour". Het gewicht bedraagt 1150 gr. en kan horizontaal gemonteerd worden voor in de cockpit boven de instrumenten.

In Engeland worden nu meisjes toegelate bij de Army Cadet Force, Sea Cadet Corps en de Combined Cadet Force. Zelfs de Air Training Corps zal een aantal meisjes van 13 tot 18 jaar toelaten. In deze opleiding is ook het zweefvliegen voorzien (Wanneer volgen de Belgische Luchtkadetten ?)

SAFETY FIRST !

Te KOOP

Ka-6Br te bevragen G. NEYT Aardeken 4 9068 ERTVELDI
Tel. 091-446648

Te KOOP

Nimbus II 20;3 m Spanwijdte Reg. PH-537
met standaardinstr. en Pfeifferaanhangen
Inl. Dick REPARON Postbus 1005
RHENEN Ned. Tel 00-31 8376 2581

Er is momenteel een zender-ontvanger op de markt
Type TM 61-H max. 5 kan. goedgekeurd in Eng.
Prijs rond de 17.000 B Frs.

Te KOOP

Jaskolka Te bezichtigen Vliegveld Oud Turnhout
Inlicht. BLONDEL H. Diksmuidelaan 109
2600 BERCHEM Tel 031-391355

'n Greep uit maar liefst 70 ongevallen met zweefvliegtuigen in Engeland tussen de periode van 1 Mei t/m 21 Juni 80.

- landing in heuvelachtig terrein. Had niet gezien dat na eerste deel bergop het tweede deel bergaf ging (ervaring 200 uren)
- besloot op een atletiekveld te landen, wanneer bijna geland, zag dat het veld te klein was, koos een ander veld in een andere richting raakte dan de bomen en sloeg eerst met de staart tegen de grond (ervaring 121 uren)
- besloot buitenkanding, maar kwam te hoog aan. Besloot volgend veld te nemen vloog tegen de telefoon draden en landde dan nog 200 m voorbij het tweede veld gleed met het landingsgestel over de sloot waarbij het wil binnensloeg. (erv. 161 uren)

Er was echter ook een dodelijk ongeval in die periode. Dit gebeurde nadat de piloot zijn circuit begonnen was maar vloog blijkbaar veel te langzaam bij het inzetten van een bocht sloeg het toestel in tolvlucht op lage hoogte en herstelde niet meer. Ervaring piloot 155 uren. Ouderdom 52 jaar. In die periode werden zes toestellen totaal vernield. 3 piloten zwaar gewond, 10 licht gewond en in 56 gevallen werd er niemand gewond

Het volgend verhaal werd onlangs gepubliceerd in Soaring en verdient zeker vermeld te worden.

- Een piloot had op zijn nieuw toestel van het type kunststof een zestal vluchten gemaakt en nam dan deel aan een regionale wedstrijd. Tijdens een van de opdrachten keerde hij vroegtijdig terug met overschot van hoogte en meldde zich over de radio "One mile out for practise finish". Met de linkerhand op de greep voor het landingsgestel naderde hij

en meer dan 200 km/u. Zodra de finish voorbij trok
ij zijn toestel op, veel te sterk, duwde dan weer
e knuppel brutaal naar voren. Er ontstond een hef-
ig schudden van het toestel waarbij de piloot meer-
aals met het hoofd tegen de cockpit sloeg dat hij
r groggy van werd. Nadien herstelde de vlucht zich
ormaal en begon de landingsfase. Hier constateerde
ij dat de greep van het landingsgestel nu stond
ussen "UIT" en "IN". Hij trok meteen de greep
aar achter en vergrendelde het gestel. Maar zodra
ij de grond raakte, het was echter verharde start-
aan, hoorde hij een oorverdovend geschraap. Pas toen
ealiseerde hij dat in plaats van het wiel verder
it te doen hij het terug ingetrokken had.
n.v.d.r. Er bestaan ook eenvoudige systemen waar-
bij men een signaal hoort wanneer men de remkleppen
gebruikt zonder dat het wiel neergelaten is.)

Ongevallen met zweefvliegtuigen in 1979 in
Nederland.

Aantal ongevallen: 43
Geen lichamelijk letsel: 46
Licht gewond: 7
Zwaar gewond : 4
Aantal doden : 1 inzittende + een derde
Licht beschadigd : 30 toestellen
niet beschadigd : 2 "
zwaar beschadigd : 30 toestellen
totaal vernield : 1 toestel
Niet tijdens opleiding : 28 gevallen
Tijdens de opleiding : 15
Beginnelingefout : 3
Overtrekken : 4
Bij het starten : 7
Bij het binnenkomen : 12
Bij overland : 13
Diversen : 3 (1 botsing in de lucht
2x kap niet goed gesloten

DIT ALLES STEMT TOT NADENKEN !!!!!!!!!!!!!

In 1930 bestelde de Sectie Zweefvlie-
gen van de Aeroclub van België haar eerste toestel-
len bij Fiesler te Kassel. Via de spoorwegen wer-
den ze te Knokke afgeleverd. Van 1 Sept t/m 26 Sept
werd een eerste stage voor zweefvliegen in België
ingericht, in het Zoute. De leerlingen tien in aan-
tal logeerden in het Hotel du Pavillon van het
zoute. Na eerst wat korte vluchten uitgevoerd te
hebben, werd de activiteit verlegd naar de duinen,
waar na de rechte lijn ook de bochten werden aan-
geleerd. Zo werd het eerst zweefvliegkamp besloten
in België.

Tijdens de zweefvliegwedstrijden van
de Rhön in 1930, presenteerde Dr. Kupper een nieuw
revolutionair zweefvliegtuig bestemd voor Kronfeld
genaamd AUSTRIA. De vleugel met een spanwijdte
van liefst 30 meter bestond uit vier delen en
had geen steunen. Over de volledige spanwijdte
waren kleppen aangebracht (flaps) Deze werkten
gelijktijdig met het diepteroer. Dus knuppel naar
voor kleppen omhoog. Knuppel naar achter kleppen
naar beneden. Het richtingsroer bestond uit twee
afzonderlijke delen die tegengesteld gebruikt
konden worden om als remkleppen te dienen.
Voor het eerst werden ook staartloze zwevers ge-
presenteerd o.a. van Dr. Kupper, dat slechts 51 kg
woog.

De 14de Okt. 1930 vestigde Mej. Suzanne
Lippens, de bekende dochter van de toenmalige Min.
v. Verkeer, een wereldrekord. Nadat deze dame in
de zomer van 1929 in de Rhön haar zweefvliegbrevet
behaalde, schafte ze zich een zweefvliegtuig van
het type Professor aan en trok er mee naar de
Channel Gliding Association in de buurt van
Folkenstone.

Met een vlucht van 35 min die ze daar deed zou dit een vrouwelijk wereldrekord geweest zijn. Helaas toen bestonden er nog geen afzonderlijke vrouwelijke zweefvliegrekords.

In April 1930 werd de zweefvliegclub "Planeur" te Luik opgericht door Odon Warland bekend industrieel in het luikse. Hij schonk een zweefvliegtuig aan de club welke "Boule Nationale" werd genoemd. Deze zweefvliegclub werd gepatroneerd door de Aeroclub Luik-Spa.

Zes zweefvliegpiloten werden door het Min. van Verkeer belast met een zending naar het zweefvliegcentrum in de Rhön, tijdens de periode van 2 t/m 26 April 29. De Kon. Aeroclub kwam na hun terugkeer in het bezit van de plannen van de Zögling welke aan de leden ter beschikking werd gesteld voor de som van 100 fr (vooroorlogse)

De 14 Juni 1930 werd te Frankfurt a/M de oprichtingsvergadering gehouden van de Internationale Commissie voor Zweefvliegen welke destijds bestond uit : Duitsland, België, Gr Britannië, Nederland, Italië, Oostenrijk en Hongarije. Nu zijn er 29 landen in vertegenwoordigd waaronder Com. China als laatste toetredend lid. Ieder jaar in het voorjaar vergaderd deze commissie beter bekend onder CIVV te Parijs en behandelt alle zweefvliegproblemen in de schoot van de F.A.I. De F.A.I. is het hoogste orgaan in de zweefvliegrij. De zetel is gevestigd te Parijs. België is mede - oprichter van de FAI .
