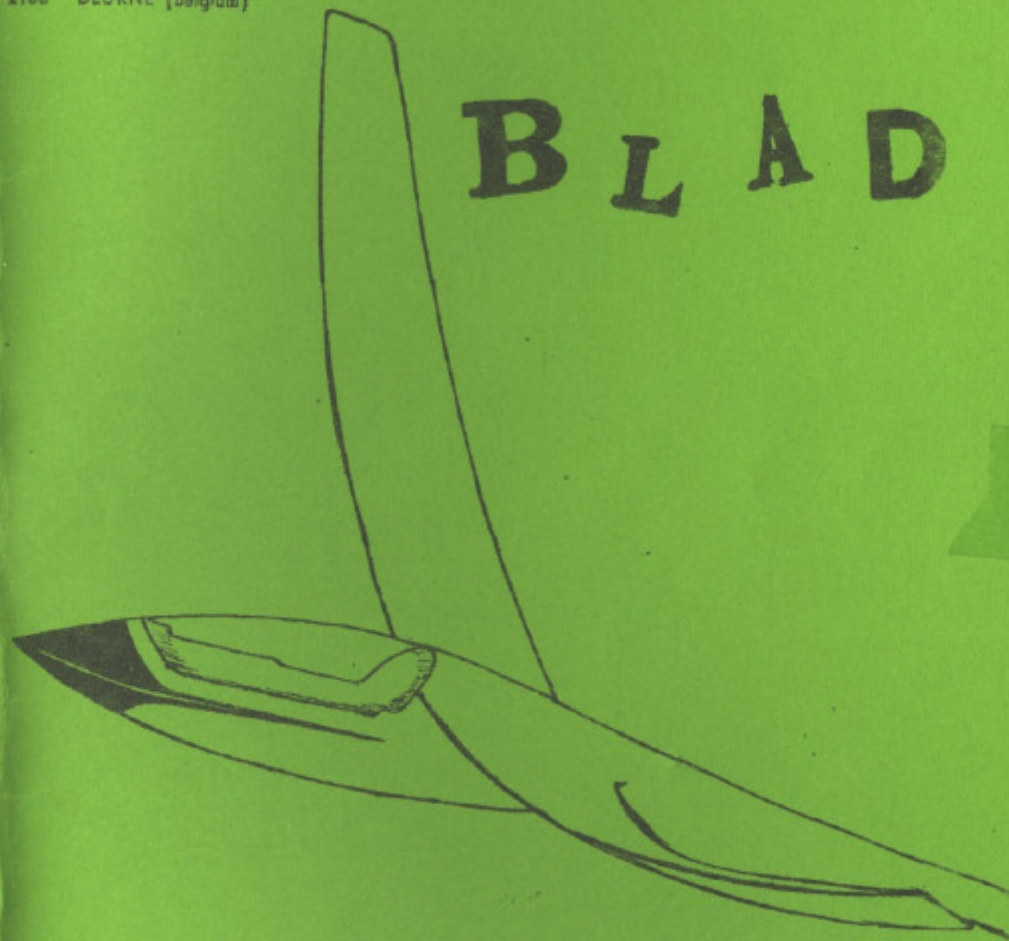


Secretariaat  
Ter Rivierenlaan 2B17  
2100 DEURNE  
0317 25.57.82.

Verantw. uitgev.

Martin BAEKE  
2 ter Rivierenlaan Bus 17  
2100 DEURNE (Belgium)

# LIGA BLAD



3 maandelijks

nr 4  
December 1980

TIJDSCHRIFT VAN DE  
LIGA VAN VLAAMSE ZWEEFVLIEGCLUBS.

## Inhoud

	Blz.
NIEUWJAARWENSEN	3-4
VAN DE REDAKTIE	5-6
MIJN 1000 Km	7-14
KOOPJES	15
CHARRONBEKER	16-21
EKSAMENVRAGEN	22-31
ZWEEFVLIEGRÉKORDS	32-37
BLOSO NIEUWS	38-39
SAFETY FIRST	40-42
UIT DE OUDE DOOS	43-48



De tekening van de voorpagina is van :  
Paul VERDIJCK van de Aeroclub van Brasschaat

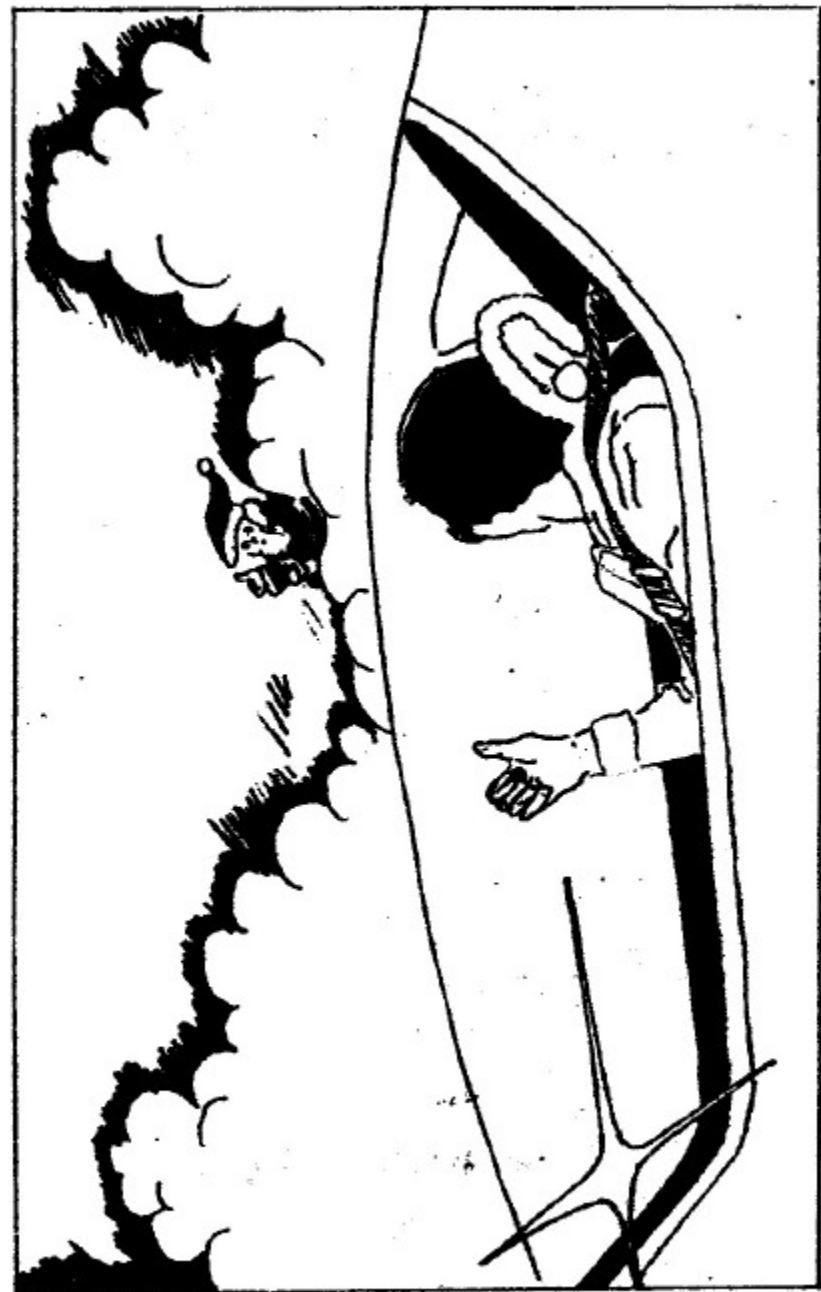
Lay OUT :

Jeff KEUSTERMANNNS van de Kempische Aeroclub

Artikels werden ingezonden door :

Leon Vannitsem van de Albatros

Karel VRANKEN van de ALBATROS



Treftig Kerstfeest

Gelukkig  
Nieuwjaar



VAN

DE

REDAKTIE



We kregen een reactie op ons ligablad en vonden het de moeite waard ze te publiceren. Het is belangrijk dat de lezers hun mening schrijven zolang het maar opbouwende kritiek is.

"Vooreerst wil ik al de medewerkers van het Liga blad prijzen voor hun initiatief en hopen dat het blad een lang leven beschoren is. Als uitnodiging op het artikel "Van 'de Redactie" wil ik volgende voorstellen, via het Ligablad, richten tot de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs.

\*1. Publiceren van de verslagen van de Liga vergaderingen. Zij worden wel naar al de aangesloten clubs gestuurd, maar komen zij dan wel bij al de leden terecht? Sommige leden wensen misschien een documentatiedossier aan te leggen over het wel en wee van de Liga?

\*2. In de schoot van de Liga een regeling uitdokteren voor wat betreft de startprijs bij buitenlandingen op een ander vliegveld waar een zweefvliegclub haar activiteiten heeft. Dikwijls is het zo dat tot het dubbele van de gangbare startprijs voor clubleden opgelegd wordt aan zweefers vreemd aan de club. Waarom niet de startprijs van de thuisclub aanhouden voor de vreemde vogels? Sportieve geest = sportieve centen. Voorstel 2 zou een aanwijzing kunnen zijn om een rubriek "open venster" te voorzien in het Ligablad Nog veel succes. get. Leon Vannitsem

Albatros Zweefvliegclub.

- 21 Febr 1981 Zweefvliegrsdag Nordrhein-Westfalen  
te Duisburg-Wedau.
- 12t/m15/381 Tentoonstelling en beurs van zweef-  
vliegtuigen, sleepvliegtuigen en Ultra  
Lights te Friedrichshafen, georgani-  
seerd door de Duitse, Oostenrijkse en  
Zwitserse Aeroclubs.
- 16 Mei 1981 Eendag wedstrijd te Woensdrecht  
uitwijkdatum 17 Mei 81
- 4 Juli 81 Tweezitterwedstrijd te Eindhoven  
uitwijkdatum 5 Juli

De Firma SODEDI, Kdt Lothairelaan 13  
1040 BRUSSEL, Tel 02-733 53 33 , biedt zakagenda's  
aan speciaal gedrukt voor de Luchtvaart. In geval  
men er wil aankopen gelieve rechtstreeks contact  
te nemen met deze firma.

VANAF 1 FEBRUARI 1981 !!

LIGA VAN VLAAMSE ZWEEFVLIEGCLUBS

p/a Martin BAEKE

Liersesteenweg 242

2800 MECHELEN

On her own —  
one woman's  
liberation:

# MY 1000 KILOMETER FLIGHT

by DORIS GROVE



Verleden jaar in december deed ik drie pogingen voor de proef van 1000km en telkens werd het een buitenlanding. Om als eerste vrouw ter wereld de 1000km te behalen moest ik vertrekken van Ridge Soaring Gliderport te Julian, Pennsylvania, dan zuidwaarts via de Alleghenies naar Bluefield, West Virginia en weer terug een totale afstand van 1000,8 km. Ik moest kunnen rekenen op heel veel hellingwind en verder gelijk wat als het maar naar omhoog ging.

Bij mijn eerste poging landde ik te Keyser in West Virginia. Dank zij het goede veld, kon ik weer via de lucht opgehaald worden. Bij mijn tweede poging geraakte ik wel vlot voorbij het moeilijke gedeelte van Bedford in Pennsylvania en gedeeltelijk tot Cumberland, Maryland, kwam ik nadien in een regenzone terecht. Het stormweer sloot me bijna in, ik vloog er echter omheen en landde te Bedford Airport en kon zodoende via de lucht teruggesleept worden.

Wanneer ik voor derde keer probeerde vanuit Bluefield maakte ik in het begin een goed gemiddelde, over de Altona vlakte, dan voorbij het gat van Bedford en dan razend snel rechtuit tot de Buffalo bergen. Dan plotseling viel alles stil. De golfstijgwind had de hellingwind verdrongen en ik moest tenslotte landen. Deze keer echter moest ik via de weg opgehaald worden.

De late winter en de vroege lente geven normaal goede hellingwind langs de Alleghenies en ik informeerde dag en nacht naar het weer. Ik hield zorgvuldig in het oog hoeveel uren daglicht er dagelijks was. Ik kan me nu zelfs niet meer herinneren hoe dikwijls ik gedurende december, januari en februari om drie of vier uur 's nachts ben opgestaan om bij het naburige waarnemingsstation te informeren over het weer. Soms dreef ik het zover dat ik zelfs midden in de nacht naar het vliegveld reed om mezelf persoonlijk te overtuigen van het weer.

Ongeveer de tweede week van februari had ik een licht ongeval. Ik was uitgegleden op de startbaan en had een lichte hersenschudding. Ik was even buiten westen en bleef wat langer duizelig.

Ik bleef ondertussen op de grond en vloog in het geheel niet, in de hoop dat het goeie weer zou weg blijven. Na drie weken vloog ik weer terug maar nog vergezeld van een andere piloot. 'n Week later begon ik terug instructie te geven. Ik had veel achterstand in te lopen. Ik wilde zoveel mogelijk vliegen om me zodoende sterk te maken voor lange vluchten.

In maart kwamen de fronten vanuit Canada weer aangeschoven. In de maanden januari en februari dat was dus voor dat ik gevallen was hoorde ik niets meer van Karl triedeck, die slechts 'n paar km ten zuiden van Ridge Soaring Airport woont. Er deden hardnekkige geruchten dat hij van plan was een rekordvlucht te proberen van Pennsylvania naar Florida. Maar ik hoopte ook een supere dag tegen te komen en dat ik voor hem zou vertrokken zijn en zodoende de eerste aankomen. Dat zou een verassing zijn!

Toen kwam de 11 Maart 1980.

Ik stond die dag op om vier 's nachts. Er waaiide een sterke noordwesten wind. Juist in de goede richting voor hellingstijgwind langs de Bold Eagle Ridge. Vanuit mijn slaapkamer zag ik de sterren en snel voorbij trekkende wolken. Samen met m'n dochter Rosalie spoedde ik me naar het vliegveld. Ik vertelde haar dat ze me mocht meehelpen en de vleugel vasthouden bij de start in plaats van naar school gaan. Toen ik om 5 uur 's morgens op het vliegveld aankwam blies er een sterke wind van rond de 50km/uur. Ik had me al voorgenomen niet te vertrekken tenzij de wind hard genoeg blies. De AS-19 werd gemonteerd. Tom Knauff mijn partner in Ridge Soaring hielp me bij het buitenzetten. Rosalie dwong de zwever mee naar de startplaats. Het was nog steeds pikdonker en daarom staken we de toortsen met 40l. waterballast vermengd met 20l alcohol werden in de watertanks gedaan. Vervolgens de barograaf, peilen, camera's en natuurlijk goede warme kleren. Het was ondertussen bijna zes uur. Tot nog toe verliep alles vlot maar plotseling begon alles verkeerd te gaan. De eerst volgende 15 min. leken wel een half uur. De sleeppiloot stond reeds gereed met

het sleepvliegtuig, maar ik verloor veel tijd met het instappen vooral met mijn volledige winteruitrusting. Rosalie was tijdloper. Om 6uur30 steeg ik dan op en koppelde lo om 6 uur 32 op 500 m hoogte. De volgende vijf minuten waren vol frustratie's. Ik kon het landingswiel niet binnen krijgen en verspilde zodoende veel tijd en energie. Had ik wel de nodige energie om deze lange vlucht tot een goed einde te brengen?

Uiteindelijk kwam alles weer in orde en ging alles weer vlotter. Ik maakte rechtsonker en stevende richting zuid langs de bergruggen naar Maryland en West Virginia. Boven het vliegveld van Karl Striedeck zag ik zijn ASW 20 buiten staan maar er was niemand bij te bespeuren. Bliksemsnel vloog ik verder langs de bergtoppen. Het ging vlot vooruit. Er waren sneeuwbuien van Tyrone naar Altoona, ongeveer 50 km van Ridge Soaring. Ik kwam al snel in golfstijgwind bij Altoona en bereikte een hoogte van 1700m Ik geraakte gemakkelijk over de vlakte van Altoona en Bedford.

Ondertussen was Karl Striedeck ook komen opdagen en toen ik over Cumberland vloog had hij me al ingehaald. Karl vloog echter lager onder de golfstijgwind. Ik kon echter niet hoger geraken omdat de wolke toppen rond de 2.000 m lagen. Er kwam al meer en meer sneeuw en het zicht werd slechter. Ik koos richting Keyser West Virginia een merkpunt 190 km verder, in plaats van te trachten boven de wolken te geraken. Ondertussen was ik weer thermiek aan het vliegen.

Ik bleef steeds hoog boven de Knobblies waar de helling uitliep in een groep heuvels. Voorbij de Keyser was het weer helling vliegen en dan terug golfstijgwind. Hier vloog Karl Striedeck ook in de golf. Ik geraakte hier tot 4.500m hoogte. Ik zou trouwens nooit hoger geraken tijdens de ganse vlucht. Hier was de plaats waar ik vroeger ook golf gevlogen had tijdens mijn rekordvlucht van 680km de 9 April 1979.

Men moet dan wel goed opletten of je verliest je koers. Op deze hoogte lijken de hellingen zo klein en ze gelijken allemaal op elkaar.

Ondertussen was ik Karl uit het oog verloren en zag hem slechts terug zo'n 360km verder bij de Groveberg. West Virginia. Hij vertelde me over de radio dat de

nieuwe stuwdam gevuld was met water. Gedurende het grootste deel van mijn vlucht had ik me weinig bekommerd om te weten waar hij zat, maar hier zag ik hem heel laag aan de noorderkant van de stuwdam. Van 2.000m is het moeilijk de hoogte te schatten van een veel lager toestel. Ik voelde me toch comfortabeler op deze hoogte.

Voorbij Mountain Grove had ik nog nooit geweest met het zweefvliegtuig. Wel was ik met Tom Knauff en de rest van de zweversbande met een Cessna verderop geweest. We waren daar zelfs geland, lekker gegeten, de Fincastle Country Club bezocht, mijn 1000km keerpunt van dichtbij bekeken en dan weer terug. Dat was echter twee jaar geleden en we vlogen toen veel hoger. Ik kwam dus over minder bekend terrein.

Goerge Vakker die deze zelfde vlucht deed in 1977, had me een gedetailleerde landkaart bezorgd met de goed te gebruiken hellingen aangeduid met een vette rode viltstift. Vanaf dit moment begon ik eerst goed op de landkaart te kijken. Bij Mountain Grove keek ik zelfs op de twee kaarten tegelijk om toch maar zeker niet verkeerd te vliegen. Hier begon het moeilijke gedeelte. Een afstand van 25km en geen helling. Ik had dit gedeelte meermaals goed ingestudeerd en was er nu blij mee. Ik vroeg me toch af waar Karl gebleven was, maar ik durfde hem niet oproepen over de radio. Ik word ook niet graag lastig gevallen wanneer ik laag hang en het moeilijk heb. Ik geraakte nochtans vrij gemakkelijk door dit gebied en keek nog eens om en dacht toen "Zal het ook zo gemakkelijk gaan op mijn terugweg?" Ondertussen vloog ik weer helling. Ik was hier nog nooit van te voren geweest. Het was gewoon fenomeenaal. 110Km ononderbroken benutbare helling! Knuppel naar voor -200 tot 250km per uur - Ik trok mijn schouderriemen nog wat vaster aan en schoof nog wat dieper in de cockpit, bang dat ik was met mijn hoofd tegen de cockpit te stoten. Je kunt nooit weten met die hoge snelheid en dan nog wat turbulentie. Ondertussen was Karl er in geslaagd zich uit zijn moeilijkheden te werken en volgde me op de voet. Na ongeveer 450km herkende ik Narrows

Bleken leeg te zijn. Niemand had me gebod. Dat nog  
af en toe in Parijs kilometers voor de boeg zag ik dat het  
sleepluchtig me volgde. Ik dacht dat het Tom was  
maar het was mijn eigen zoon Dave. Hij had reeds  
een persfotograaf gekontakteerd zo zeker was hij dat  
ik zou lukken. Ik liet mijn waterballast af en landde  
om 15uur 58. Na 9en half uur vlucht. Mijn gemiddel-  
de was 108 km per uur.

Terwijl ik landde zag ik Tom buiten-  
komen met twee van mijn dochters en 21 mijn vrienden.  
Tom was ook al zo zeker dat ik ging lukken dat hij  
reeds de nodige champagne had laten aanbrengen. De  
eerste stop vloog er al af toen ik nog in de cockpit  
zat.

Ik had zo naar deze vlucht ver-  
langd. Ik was zo gelukkig wat ik gepresteerd had.  
Ik was de eerste vrouw die ooit 1000km vloog.  
Niemand zou me dat kunnen afnemen. Natuurlijk  
zullen er nog vrouwen komen die dit zullen presteren  
en zelfs meer afstand afleggen., maar er is slechts  
een eerste! (\*)

Het was de vierde keer dat ik deze  
rekordvlucht opdernam, terwijl Karl Striedeck ook  
op rekordjacht was. Maar het is zeker verstandig  
iemand anders in de lucht te hebben die je kunt op-  
roepen in geval van nood. Ik heb me dikwijls afge-  
vraagd wat er zou gebeuren als je ergens ver weg  
bent en je verplicht bent te landen. Het zou zelfs  
meerdere dagen kunnen duren voordat men je gevonden  
zou hebben. Sinds verleden jaar neem ik altijd een  
overlevingsuitrusting mee. Je kunt nooit weten.  
**MAAR DIT IS MIJN REKORD!!**

Al de beslissingen die ik nam waren de mijne.  
Sommigen misschien verkeerd. Ik wist echter steeds  
waar ik was en waar ik naar toe ging. Het is de meest  
ongeloofwaardige vlucht die ik ooit maakte.

Doris GROVE

(\*) Reeds op 5 April 80 verbeterde Cornelia YODER,  
van Vestal, New York deze afstand. Eveneens met een  
ASW19 vertrok ze van Port Mathilda, Pennsylvania  
naar Tazewell, Virginia en terug totaal 1025km.

## koopjes

De Ned. Spoorwegen bieden een zweefvliegtuig-  
container te koop aan afkomstig van Roumenie.  
9m lang, 1m50 tot 2m10 hoog en 1m46 breed.  
Vervaardigd uit polyester, gewicht 600kg.  
Te bezichtigen: Losplaats Van Gend en Loos  
station te Eindhoven. Voor meer inlichtingen  
Tel.: 00-31\_30-353161 vragen Mr VANDERPAN.

\*\*\*\*\*

Valscherm EFA in prima staat te bevragen :  
Secretariaat van de Liga.

\*\*\*\*

Zweefvliegtuigen M200, Ka-43 en Jaskolka  
toestellen in prima staat  
te bevr. K. VRANKEN Veenderweg 8 3550 HEUSDEN  
Tel. 011-436234

\*\*\*\*\*

TWIN ASTIR '79 S/N 3261  
aantal vliegreuren sinds nieuw : 30  
Uitrusting : Waterballast, basisinstrumenten  
1ste en 2de plaats, Alarmsignaal voor het landin-  
gestel. Pfeiffer aanhangwagen met dubbele as.  
Prijs 840.000 B Fr.  
Inlichtingen: Heli Tourisme Tel. 02-5139504

\*\*\*\*\*

Ka-6E bouwjaar 1972

16.000 DM

Ka-6CR bouwjaar 1965 850 vliegreuren  
te bevr. Werner STOVEN Tel. 4821/91252  
211 OELIXDORF Prijs DM 11.000,--

# CHARRONBEKER 1980

Voorlopige Eindrangschikking van de Vlaamse Liga

## OPEN KLASSE

1	HUYBRECKX Eddy	ACK	5.068 pt.
2	HUYBRECKX Mark	ACK	4.207 "
3	AERTS Michel	ACK	3.748
4	GOVERS Patrick	ACK	2.772
5	VAN DINGENEN P.	ACK	2.572
6	EVENS J.	ALB	2.523
7	AGEMANS A.	AZM	1.615
8	ARTEEL U.	Zoute	1.098
9	ROMMENS R.	LVL	598
10	COOLENS J.L.	LVL	297
11	BERX Fr.	ALB	220

## REN KLASSE

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

## STANDAARDKLASSE

1	DE WACHTER E.	ACK	3.852 pt.
2	VERDONCK H.	ALB	3.649
3	TORFS R.	DAC	3.621
4	PEETERS G.	DAC	3.236
5	THOMASSEN J.	LVL	3.116
6	DRAPPIER J.	GZS	2.929
7	V/D SPIEGEL P.	DAC	2.844
8	V. BUGGENHOUT J.	ACK	2.640

9	TEGEN J.	ALB	2.431
10	RTS J.	DAC	2.382
11	EKE M.	KEMP	2.240
12	VAN AUTREVE Fr.	GZS	2.137
13	DE WISPELAERE Fr.	KFC	2.030
14	(ELIS Th.	ALB	1.871
15	AELTERMAN L.	LVL	1.741
16	VANDERLINDEN J.	GZS	1.499
17	DAEMS W.	ACK	1.336
18	GRARE K.	AZM	1.244
19	SOMERS M.	DAC	1.216
20	BERGER M.	ALB	1.212
21	VAN MOLKOT H.	DAC	1.108
22	HAESAERTS L.	AZM	925
23	MULLAERT P.	GZS	922
24	VAN HOUTTE Jacky	ALB	804
25	GOVERS J.	ACK	604
26	NEYT G.	GZS	490

## CLUBKLASSE

1	VLOEBERGHIS R.	ALB	3.189 pt.
2	HOIRELBEKE H.	ALB	2.746
3	JENNEN R.	ACK	2.390
4	FINE J	AZM	1.857
5	LIEVENS J	ACA	1.581
6	HUYBRECKX G.	ACK	1.462
7	ALBERT P.	LVL	1.381
8	LENS Th.	DAC	1.359
9	VERDIJCK M.	ALB	1.230
11	VAN GAAL G.	LVL	1.127
12	SCHRAEPEN R.	ALB	1.100
10	KENNES A.	KEMP	1.326
13	OOMS L.	KEMP	1.089
14	SMULDERS H.	ALB	1.069
15	THIJS J.	LVL	1.024
16	MALFAIT G.	ZOUTE	1.014
18	MARTIN Ph.	ZOUTE	964
19	PEERS K	ALB	941
20	MANGELSCHOTS P.	ALB	911
21	ANDRIES E	DAC	893

22	VAN A.COM S.	KEMP	391 pt.
23	COENFI Fr.	KFC	384
24	VAN LANDEGHEM G.	LVL	327
25	LEMMENS A/	KEMP	303
26	COUCKUYT Fr.	KFC	300
27	VENKEN R.	LVL	792
28	VAN VLERKEN M	ACK	738
29	GOVAERTS J.	ACK	716
30	ROGGEMAN D.	ACA	704
31	VRANKEN K.	ALB	701
32	DE SCHEPPER J	DAC	698
33	SNELS A.	KEMP	686
34	KYCKLING O.	ALB	680
35	KENNES Fr.	KEMP	679
36	DE WITTE M.	KEMP	678
37	V.D. PUTTE St.	ACK	676
38	DE CONINCK E.	KEMP	659
39	VAN BALLAERT A.	KEMP	655
40	BERGER J.	ALB	653
41	VERSCHUEREN P.	DAC	652
42	STREITZ P.	DAC	647
43	ROELANDT P.	ACA	644
44	DE VLAEMINCK W.	KFC	638
45	CLAESEN R.	LVL	629
46	JAEKEN I.	ALB	620
47	HERMANS J.	DAC	600
48	DENO L.	ALB	599
49	VEYS J.	ZOUTE	592
50	ALBERT M.	LVL	591
	HENDRICKX E.	ACK	591
52	POULIART J.	DAC	590
53	DUPONT P.	KFC	578
54	IEDEMA H.	ACK	569
55	KENNIS J.	ACK	568
56	DE BRUYCKER J.	ZOUTE	566
57	HEEREN R.	ALB	542
58	GAYSE	ZOUTE	530
59	HOLSTEYNS H.	ALB	526
60	DE VRIESE R.	DAC	522
61	LENDERS K.	KEMP	510
62	MUYLAERT J.P.	ACA	504
63	REUSEN J	ACK	488

4	VAN SEBROECK C.	ALB	485 pt.
5	BUSSE E.	LVL	479
6	WINTHORST P.	KEMP	475
7	SERVANCKX A.	ACA	471
8	DE WIJS B.	KEMP	466
9	VAN LOOY W	AZM	464
10	MESSIAEN P.	KFC	457
11	WAELEKENS G	KFC	456
12	DE BRUYN J.	ACK	451
13	MORREN G.	DAC	450
14	VAN CAMP R.	AZM	444
15	TROFFAES G.	ACA	428
16	PIETERS A.	DAC	418
17	MOORS M	ALB	416
18	UMMELS S.	ACK	407
19	LOUIS R.	LVL	400
20	GABRIELS	ACA	394
21	VAN DE KERCKHOVE D.	KFC	386
22	MAES R.	KFC	385
23	TAEYMANS F.	ACK	380
24	GHEYSEN F.	ZOUTE	380
25	V.D. BORNE F.	KEMP	372
26	SULS L.	DAC	371
27	TORBEYNS J.	DAC	362
28	TAEYMANS L.	ACK	358
29	de BROQUEVILLE P.	KEMP	350
30	VANDEVIJVER O.	ACA	343
31	BEERTS L.	DAC	343
32	HERREMAN J	DAC	338
33	VAN PEE G.	ALB	338
34	BARTHEL'S M.	ALB	336
35	VANDENREYDT M.	ACK	332
36	VAN BREE A	LVL	331
37	DE WINTER D.	ACA	324
38	LAUWERS A.	KEMP	316
39	DECLERCK F.	ZOUTE	315
40	KORTHOUDT P.	ACK	313
41	EYCKMANS L.	LVL	305
42	VERBIST E.	LVL	298
43	POELS R.	KEMP	297
44	BROOS P.	DAC	294
45	DE CLERCK J.	ACK	290

26	DE BRUIN J.	ACK	268 pt.
27	THIEREN G.	KFC	267
28	DE SMET E.	KFC	264
29	LOUW M.	DAC	261
30	GOVERS P.	ACK	259
31	HENDRICKX E.	ACK	255
32	VAN MOLKOT H.	DAC	250
33	DE VRIESE R.	DAC	234
34	VANDECASTEELE R.	KFC	230
35	SERVRANCKX A.	ACA	221
	TAEYMANS L.	ACK	221
37	BAEKE M.	KEMP	217
38	TORBEYNS J.	DAC	216
39	ALBERT P.	LVL	205
	TASSENT G.	ACA	205
41	MAIGRAY E.	KFC	204
42	MEEUSEN H.	KEMP	203
43	SMET	LVL	202
44	TORFS R.	DAC	200
45	VENKEN R.	LVL	199
46	PIETERS A.	DAC	185
47	SLEGTEN R.	LVL	184

ALGEMENE RANGSCHIKKING PER CLUB

CLUB	Aant Pil.	Tot. Pt.	Gem. p/pil	% p/pil	% vd pt.
A.C.KEIHEUVEL	37	48.300	1.305	17,70	24,94
ALBATROS	31	37.109	1.197	14,83	19,16
DIEST AC	35	27.719	792	16,74	14,31
Limb Vl.	26	22.122	851	12,44	11,42
Kemp AC	27	15.960	591	12,91	8,24
Gentse Zw Sch.	9	15.229	1.692	4,30	7,86
Kortrijk FCl.	16	8.378	524	7,65	4,32
Aerocl. V. Aalsk	14	6.816	487	6,69	3,51
Antwerpse Zw M	6	6.549	1.092	2,87	3,38
ZOUTE Av. Cl.	8	5.459	682	3,82	2,81
Totaal	209	193.641	921		

26	DE BRUIN J.	ACK	268 pt.
27	THIEREN G.	KFC	267
28	DE SMET E.	KFC	264
29	LOUW M.	DAC	261
30	GOVERS P.	ACK	259
31	HENDRICKX E.	ACK	255
32	VAN MOLKOT H.	DAC	250
33	DE VRIESE R.	DAC	234
34	VANDECASTEELE R.	KFC	230
35	SERVRANCKX A.	ACA	221
	TAEYMANS L.	ACK	221
37	BAEKE M.	KEMP	217
38	TORBEYNS J.	DAC	216
39	ALBERT P.	LVL	205
	TASSENT G.	ACA	205
41	MAIGRAY E.	KFC	204
42	MEEUSEN H.	KEMP	203
43	SMET	LVL	202
44	TORFS R.	DAC	200
45	VENKEN R.	LVL	199
46	PIETERS A.	DAC	185
47	SLEGTEN R.	LVL	184

ALGEMENE RANGSCHIKKING PER CLUB

CLUB	Aant Pil.	Tot. Pt.	Gem. p/pil	% p/pil	% vd pt.
A.C.KEIHEUVEL	37	48.300	1.305	17,70	24,94
ALBATROS	31	37.109	1.197	14,83	19,16
DIEST AC	35	27.719	792	16,74	14,31
Limb Vl.	26	22.122	851	12,44	11,42
Kemp AC	27	15.960	591	12,91	8,24
Gentse Zw Sch.	9	15.229	1.692	4,30	7,86
Kortrijk FCl.	16	8.378	524	7,65	4,32
Aerocl. V. Aalsk	14	6.816	487	6,69	3,51
Antwerpse Zw M	6	6.549	1.092	2,87	3,38
ZOUTE Av. Cl.	8	5.459	682	3,82	2,81
Totaal	209	193.641	921		

# Eksamen vragen

## REGLEMENTEN

1. Het bestuur der luchtvaart heeft bevoegdheid om:
  - a. vliegvergunningen af te leveren en commercieel uitbaten van luchthavens
  - b. vliegvergunningen afleveren, bewijzen van luchtwaardigheid af te leveren, inschrijvingen in het luchtvaartregister uit te voeren en het beheren en onderhouden van sommige luchthavens
  - c. vliegvergunningen af te leveren bewijzen van luchtwaardigheid af te leveren inschrijvingen in het luchtvaartregister uitvoeren.
  - d. vliegvelden op te richten en te exploiteren
2. Alle luchtvaartinformaties staan vermeld in:
  - a. AIP België en Lux., Notams en Luchtvaartcirculaires
  - b. Jeppesen Manuals, Notams, AIS berichten
  - c. AIP België en Lux., Notams en AIS berichten
  - d. NOTAMS, AIRAC en Luchtvaartcirculaires
3. De nationaliteitskenmerken en inschrijvingskenmerken zijn voor België voor de burgerlucht:
  - a. OO gevolgd door drie of vier letters
  - b. OO of OT gevolgd door max. 4 letters
  - c. OO gevolgd door drie letters
  - d. OO gevolgd door letters of cijfers

4. Het tijdsysteem gebruikt in de dok. uitgegeven door AIS is:
  - a. De lokale tijd ongeacht of deze gelijk is aan GMT
  - b. GMT min een uur in de wintertijd
  - c. GMT plus een uur in de zomertijd
  - d. GMT met betrekking tot de wintertijd in de zomer dient men een uur af te trekken.
5. Volgende afkortingen hebben in betrekking op : VERBODEN, GEVAARLIJKE of GEREGLIMENTEERDE gebieden.
  - a. P5, R25, D18
  - b. B29, R25, D18
  - c. R25, FL95, D18
  - d. UB29, R25, D16
6. Om te weten of zweefvliegen is toegelaten in een plaatselijk verkeersgebied van een luchthaven consulteert men volgende publikaties:
  - a. NOTAMS KLII,
  - b. AIRAC
  - c. AIP Hoofstuk AGA en NOTAMS
  - d. NOTAMS KLI
7. De vermelding "ZWEEFVLIEGEN O/R" betekent:
  - a. Verboden zweefvliegen ten alle tijden
  - b. Zweefvliegen alleen op week-ends
  - c. Scholingsvluchten zweefvliegen uitgesloten
  - d. Zweefvliegen alleen op verzoek toegelaten.
8. Zweefvliegen is toegelaten:
  - a. In de winter                      In de zomer  
SR -10 min                      SR -30 min  
SS +10min                      SS +30 min
  - b. Enkel bij dag in VMC condities en met toelating van de havenkommandant
  - c. Bij dag en bij nacht indien IFR uitgerust
  - d. Bij dag en nacht indien VFR condities.

9. Via volgende frequentie kunt u automatisch vanuit Brussel het weerbericht van de omliggende grote europese luchthavens doorlopend afluisteren:
- a. VHF 121,5 b. VHF 119,7 c. VHF 127,8, d. 123,5
10. De volgende frequentie is een internationale noodfrequentie :
- a. VHF 135,5 b. 136,5 c. 123,5 d. 121,5
11. Burgerluchtvaartuigen mogen niet op militaire vliegvelden landen tenzij:
- a. spoedgevallen of voorafgaandelijke toelating Voor Liège-Bierset is deze toelating niet nodig.
- b. Zweefvliegtuigen mogen latijd op mil. vliegvelden landen.
- c. Ook in spoedgevallen is het verboden op mil. vliegvelden te landen.
- d. Spoedgevallen of voorafgaandelijke toelating. Voor Florennes en Beauvechain is dit op week-ends niet nodig.
12. Van de minimumvlieghoogte mag afgeweken worden mits:
- a. het een luchtvaartmeeting geldt of voor het opstijgen en landen.
- b. het geldt voor opstijgen en landen en met toelating van het bestuur der luchtvaart
- c. het geldt voor opstijgen en landen
- d. het geldt voor opstijgen en landen en mits toelating van de Regie der Luchtwegen
13. De minimumvlieghoogte buiten dichtbevolkte plaatsen, stadsgebieden of verzamelingen van personen is:
- a. 100m , b. 150m , c. 1000voet d. 300 voet

14. Kunstvluchten mogen slechts uitgevoerd worden indien:
- a. VMC kondities  
Boven de 600m grond  
Beneden de 600m grond mits toelating van het bestuur der luchtvaart.  
Indien binnen een verkeersgebied mits toelating van de plaatselijke overheid
- b. Idem als a. maar in VFR condities
- c. Idem als ina. maar IFR condities
- d. Idem als a. maar overdag zowel als 'snachts in VMC
15. Landen en opstijgen in formatie is slechts toegelaten wanneer:
- a. voorafgaande afspraak en toelating van de instructeur
- b. voorafgaande afspraak
- c. voorafgaande afspraak en toelating van het bestuur der luchtvaart voor het opstijgen en het landen.
- d. alleen de toelating van de havenkommandant
16. Het indienen van een vliegplan zelfs voor VFR vluchten is verplichtend:
- a. voor vluchten door plaatselijke verkeersgebieden of airways
- b. vluchten naar het buitenland en in R45 en boven FL250.
- c. vluchten naar het buitenland
- d. in VFR is men nooit verplicht een vliegplan in te dienen.
17. Om een vliegplan af te sluiten wat altijd verplicht is, dient de gezagvoerder :
- a. Bij zijn aankomst het vliegveld van vertrek te verwittigen
- b. bij aankomst de betrokken ATS dienst te verwittigen
- c. bij aankomst indien geen ATS een half uur te wachten
- d. bij aankomst indien geen ATS dienst aanwezig de dichtsbijzijnde ATS dienst te verwittigen

18. De minimumvlieghoogt voor zweefvliegtuigen boven de hoogste hindernis van een stadsgebied of dichtbevolkt gebied of verzameling van personen is:
- behoudens landen en opstijgen 150m
  - 300m binnen een straal van 600m rondom het luchtvaarttuig behalve voor opstijgen en landen
  - 150m binnen een straal van 2000voet rondom het luchtvaarttuig
  - 300m binnen een straal van 2000meter rondom het luchtvaarttuig.
19. Het nodige vliegzicht voor zweefvliegtuigen in een gecontroleerd verkeersgebied is min:
- frontaal 1,5km en buiten de wolken bevinde
  - frontaal 8km afstand horizontaal v/d wolken 1,5 km Afstand vertikaal v/d wolken 300m
  - Frontaal 1,5km Afstand horizontaal v/d wolken 3 km. Afstand vertikaal v/d wolken 150m
  - Frontaal 8km en buiten de wolken blijven
20. Het minimumwolkendek voor VFR vluchten in een gecontroleerd gebied is:
- 450m , b. 900m , c. 300m , D. 150m
21. Het signalenpark van een vliegveld bevat o.a. een dubbel wit kruis dit beduidt:
- startbaan gesloten
  - plaats voor het afwerpen van de sleepkabel
  - valscherinspringen aan de gang
  - zweefvliegen aan de gang
22. Sleepkabels voor motorsleep dienen als volgt bebakend te zijn:
- een rood/wit vlaggetje met een min 50cm zijde en op 10m afstand van het zweefvliegtuig aangebracht.
  - een rood/wit vlaggetje met een min zijde van 50cm alle 50m
  - een rood/wit vlaggetje met een min. zijde van 50 cm, op 5m afstand van het zweefvliegtuig aangebracht.

d. een rood/wit vlaggetje met een min. zijde van 50cm en alle 25m aangebracht.

23. Zweefvliegen is verboden in :
- CTR/TMA Brussel behalve voor Aalst mits toelating , CTR/TMA Oostende CTR Antwerpen
  - CTR/TMA Brussel, CTR/TMA Charleroi en CTR/TMA Oostende
  - CTR/TMA Charleroi, CTR/TMA Oostende CTR Antwerpen
  - CTR/TMA Oostende, CTR Antwerpen, CTR/TMA Charleroi
24. Het nodige vliegzicht voor zweefvliegtuigen in een NIET gecontroleerd verkeersgebied maar boven de 900m is:
- Frontaal 8km en buiten de wolken blijven
  - Frontaal 1,5km en buiten de wolken blijven
  - Frontaal 8km  
Afstand horizontaal v/d wolken 1,5 km  
" vertikaal v/d wolken 300m
  - Frontaal 1,5km  
Afstand horizontaal v/d wolken 3 km  
" vertikaal v/d wolken 150m
25. De overgangshoogte of transitiehoogte is:
- de hoogte waarop u de hoogtemeterinstelling van QNH naar QFE brengt.
  - de hoogte waarop u de hoogtemeterinstelling van QFE naar QNH brengt.
  - is de hoogte waarop u de hoogtemeterinstelling ongeacht de instelling op QNH brengt.
  - is de hoogte waarop u de hoogtemeterinstelling van QNH naar 1013,2 mb brengt.
26. De TMA van Brussel Sector A vermeldt: FL 195 450MSL dwz:
- Dat het terminusverkeersgebied van Brussel van boven begrensd is tot 19.500 voet QNH en van onder reikt tot 450 meter boven de grond.
  - Dat het terminusverkeersgebied van Brussel van boven begrensd is tot vlieg niveau 195 en van onder reikt tot 450meter boven de zeespiegel.

- c. dat het terminusverkeersgebied van Brussel van boven begrensd is tot op 19.500 voet en van onder reikt tot op 450m boven de zeespiegel.
- d. dat het terminusverkeersgebied van Brussel van boven begrensd is tot op 1950 meter en van onder tot op 450m van de grond.
27. Overgangsniveau of Transition level
- is het vliegniveau waarop men de hoogtemeterinstelling van QFE naar QNH brengt.
  - is de hoogte waarop u de hoogtemeterinstelling op QFE zet.
  - is het niveau waarop u de hoogtemeterinstelling van 1013,2mb naar QNH verandert.
  - is het niveau waarop u de hoogtemeterinstelling van QNH naar QFE brengt.
28. Het nodige vliegzicht voor zweefvliegtuigen in een NIET gecontroleerd verkeersgebied BENEDEN de 900m is :
- frontaal 1,5km  
Afstand horizontaal v/d wolken 150m  
Afstand vertikaal v/d wolken 300m
  - Frontaal 1,5 km  
Buiten de wolken zijn en steeds met zicht op de grond vliegen
  - frontaal 8km en buiten de wolken zijn.
  - frontaal 1,5km en buiten de wolken zijn.
29. De TMA-1 van LILLE vermeldt:  $\frac{FL45}{300AGL}$  d.w.z.:
- Is alleen maar van toepassing voor vertrekkende vliegtuigen richting België
  - Is van geen belang voor België
  - Is begrensd vanaf FL45 tot op 300m boven de grond en geldt gedeeltelijk ook voor België
  - Is niet verboden voor zweefvliegtuigen en er is ook geen voorafgaande toelating nodig zolang men boven belgisch grondgebied evolueert.
30. Een CTR is:
- Een algemeen verkeersgebied
  - Een Terminusverkeersgebied
  - Een plaatselijkverkeersgebied
  - Een informatieverkeersgebied

- De verboden gebieden van België zijn:
    - Zone D88 en P33
    - Brussel Stad, Diest Vliegveld, Luxemburg stad en Helchteren schietveld
    - Kasteel van Laken straal 1,5 km  
Brussel stad straal 5 km  
Ciergnon straal 1,5 km  
Schaffen/Diest tot 600m(Ma-Za 12.00 uur
    - Brussel Stad straal 1,5 km  
Kasteel van Laken straal 1,5 km  
Ciergnon straal 1,5km  
Schaffen/Diest boven de 600m(Ma-Za 12.00uur
32. Gereguleerde gebieden zijn:
- Gebieden die slechts overvlogen mogen worden door mil. vliegtuigen
  - Gebieden die slechts mogen overvlogen worden mits voorafgaande toestemming van de bevoegde overheid
  - Gebieden waarvan de vliegroutes zijn vastgelegd
  - Gebieden die slechts mogen overvlogen worden door vliegtuigen uitgerust IFR.
33. Alle door de AIS gekende hindernissen voor de luchtvaart staan vermeld in de AIP-RAC-5 voor zover:
- dat de max. hoogte 300MSL bedraagt
  - " " " " 300AGL "
  - " " " " 100MSL "
  - " " " " 100AGL "
34. Tijdens een overlandvlucht hoort u een noodoproep over de radio die niet beantwoordt wordt. U handelt als volgt:
- Als zweefvlieger heeft u geen enkel bijstand te verlenen.
  - U houdt de frequentie vrij om voorrang te verkenen aan de noodoproep en noteert zo mogelijk het gesprek. U probeert desnoods zelf deze oproep zo vlug mogelijk door te zenden. U blijft zo lang mogelijk luisteren.
  - U houdt de frequentie vrij maar komt niet tussenbeide en laat dit over aan de bevoegde diensten

- d. u houdt er een rekening mee want noodoproepen dienen te geschieden via de noodfrequentie VHF 122.5 Mhz.
35. In België dient een zweefvliegtuig ook ingeschreven te worden in het luchtvaartregister.
- Is niet juist. Maar het moet wel kenletters dragen.
  - Is niet juist. Voor vluchten in het binnenland dient een zweefvliegtuig niet ingeschreven te zijn.
  - Is juist maar hoeft voor binnenlandse vluchten geen kenletters te dragen.
  - geen van de drie voorgaande antwoorden zijn juist.
36. Een bewijs van luchtwaardigheid is verplichten voor zweefvliegtuigen.
- Is niet juist
  - Is juist. De keuring mag door een erkende vereniging gebeuren.
  - Is juist de keuring wordt verricht door beampten van het Bestuur der Luchtvaart.
  - Een bewijs van luchtwaardigheid is slechts verplicht voor vluchten in het buitenland.
37. Een van de volgende voorwaarden dienen vervuld te zijn om een luchtvaarttuig in te schrijven :
- De eigenaar moet belg zijn
  - De eigenaar moet in België wonen.
  - Indien de eigenaar geen belg is moet hij als vreemdeling reeds twee jaar in België wonen.
  - Indien de eigenaar geen belg is moet hij de naturalisatie aangevraagd hebben.
38. Een plaatselijke (lokale) vlucht is :
- Een vlucht met een maximum straal van 25km van het punt van vertrek.
  - Een vlucht met een maximum straal van 10km van het punt van vertrek.
  - Een vlucht met maximum afstand gelijk aan het vliegzicht.
  - Een rondom een luchtvaartterrein uitgevoerde vlucht, op zodanige afstand dat van op de grond optische seinen steeds te herkennen

39. Vliegzicht is :
- : afstand tot waarop u op de grond voorwerpen kunt onderscheiden.
  - De afstand tot waarop u op de grond vliegtuigen in de lucht kunt onderscheiden.
  - Het zicht naar voren vanuit de stuurhut van een luchtvaarttuig dat zich in de lucht bevindt.
  - Het zicht naar voor vanuit de stuurhut van een luchtvaarttuig dat zich op de grond bevindt.
40. Een luchtvaarttuig dat een ander inhaalt moet :
- onverschillig of dit opstijgt, daalt of zich horizontaal voortbeweegt, uitwijken door zijn koers naar rechts te verleggen.
  - wanneer het daalt er onderdoor duiken
  - wanneer het stijgt er bovenover passeren
  - Hetzij links of rechts uitwijken
41. Zweefvliegtuigen evolueren steeds op zicht en daarom :
- mogen ze niet evolueren 's nachts maar wel boven FL195.
  - mogen ze niet evolueren 's nachts en overdag boven de FL195
  - mogen ze ook op instrumenten 's nachts evolueren indien ermee uitgerust.
  - mogen wel 's nachts evolueren zolang het maar niet boven FL195 is.
42. Een van de hierna vermelde seinen betekent dat zweefvluchten aan de gang zijn.
- een wit kruis horizontaal neergelegd op het bewegingsterrein
  - een zwarte bal aan een mast gehesen en goed zichtbaar voor luchtvaarttuigen op het bewegingsterrein.
  - twee zwarte ballen aan een mast gehesen en goed zichtbaar voor luchtvaarttuigen op het bewegingsterrein.
  - een geel dubbel kruis horizontaal neergelegd op het bewegingsterrein.

\*\*\*\*\*

**BELGISCH ZWEEFVLIEGFEDERATIE**

**NATIONALE**

**ZWEEFVLIEGREKORDS**

STAND OP 1 DECEMBER 1980

Onderstaande tabel geeft de huidige stand van de nationale rekords. Wordt als nationaal belgisch rekord erkend, iedere geldige proef volgens de normen van de F.A.I., uitgevoerd door een belgisch piloot ongeacht de plaats waar de proef heeft plaats gehad.

**EENZITTER**

	ALLE CATEGORIEEN		VROUWELIJK	
Vrije Afstand + 10km	BERTELS N. 23.4.76	658km België	LITT G. 1.6.78	534km België
Doelvl. + 10km	BLUEKENS M. 25.4.72	642,5km België	LITT G. 17.8.66	315,5km België
Heen en Terug Afstand + 10 km	DEPRETER L. 24.1.79	600km Austr	LITT G. 12.5.74	320km Polen
Snelheid Driehoek 100km + 2km/u	DEPRETER L. 21.12.74	122,71 Km/u Z/Afr	BERTELS AM. 1.8.78	92,465 Km/u .....
Snelheid Driehoek 100 km + 2km/u	DEPRETER L. 21.12.74	122,71 km/u Z/Afr	LITT G. 1.5.76	77,64 Km/u Polen

Snelheid Driehoek 500 km + 2km/u	SMET H. 28.12.72	114 k/u Z/Afr	LITT G. 3.7.76	72,0 km/u
Snelheid Driehoek 750 km + 2km/u	DEPRETER L. 5.1.75	101,4 km/u Z/Afr		OPEN
Afstand Driehoek F.A.I. + 10km	DEPRETER L. 5.1.75	752km Z/Afr		OPEN
Snelheid Driehoek 1000 Km en 1250 km			OPEN	OPEN
Absolute Hoogte + 3%	LITT André 23.1.76	10.300m Frankrijk	LITT G. 21.1.76	8.000m Frankrijk
Hoogte Winst + 3%	LITT André 23.1.76	9.300m Frankrijk	LITT G. 21.1.76	7.400m Frankrijk
Snelheid Heen en Terug 300km + 2km/u	DEPRETER L. 1.1.75	116,01 km/u Z/Afr	LITT G. 29.7.79	83,6 km/u Hongarije
Snelheid Heen en Terug 500 km + 2km/u	DEPRETER L. 1.1.75	116,01 km/u Z/Afr		OPEN

**TWEEZITTERS**

Vrije Afstand + 10km	VAN TREECK H. 26.6.63	349,88 km België	LITT G. 6.9.59	67km België
----------------------	--------------------------	------------------------	-------------------	----------------

Vervolg Bezitters

Absolute Hoogte	VRANKEN K. 5.7.72	5.813m	LITT G. 11.8.69	2.030m
Hoogte winst	WITTER W 1.9.63	4.950m	LITT G. 11.8.69	2.030m
Cat's Cradle	DEPRETER L. 23.6.74	544km	BERTELS AM. 19.5.79	420km

T W E E Z I T T E R S  
Alle cat.                      Vrouwelijk

Vrije Afstand	VAN TREECK H 26.6.63	249,88km	LITT G. LOWARD J. 6.9.59	67km
---------------	-------------------------	----------	--------------------------------	------

Doelvl.	DRORY H. VD ABEELE A 6.7.61	117km	LITT G. LOWARD J. 6.9.59	67 km
---------	-----------------------------------	-------	--------------------------------	-------

Heen en TerugAf.	LOVENIERS L. DIAMANT M 26.763	154km	LITT G. VD BROECK G 15.6.69	132km
------------------	-------------------------------------	-------	-----------------------------------	-------

DH100km Snelheid	ALEXANDRE M. WOLFF J.J. 8.5.60	51,393 km/u	LITT G. Loward J. 25.9.59	24,48 km/u
------------------	--------------------------------------	-------------	---------------------------------	------------

DH200km Snelheid	deDORLODOT L. Salmon P. 30.4.77	91,73 km/u		
------------------	---------------------------------------	------------	--	--

DH300km Snelheid	LITT Beaudouin VD BROECK G. 26.6.76	66,2 km/u		
------------------	---	-----------	--	--

DH400km Snelheid	STOUFFS H. de Broqueville S. 3.7.76	63,24 km/u		
------------------	---	------------	--	--

DH500km snelheid	STOUFFS H. deBroqueville S. 3.7.76	63,24 km/u		
------------------	--	------------	--	--

Vervolg Bezitters

Absolute Hoogte	ZEGGERS B. 7.5.66	2.950m	
-----------------	----------------------	--------	--

Hoogte winst	ZEGGERS B. 7.5.66	2.950m	
--------------	----------------------	--------	--

Snelheid DH 750, 1000, 1250km en Heen en terug snelheid 100, 400 en 500 km allen O P E N

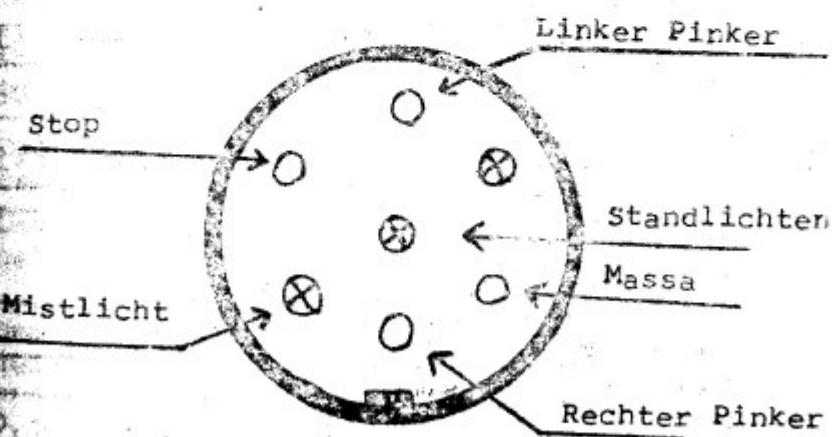
Cat's Cradle	O P E N	O P E N
--------------	---------	---------

tips tips tips !!

AANSLUITING VERLICHTING AANHANGER

EORPESE NORMEN

7 polig met Mistlicht



Doelvl. +10km	<u>BAEKE M.</u> DeWeerd S. Frankrijk 18.7.61	323km	<u>LITT G.</u> Loward J. 6.9.59	67km België
Heen en Terug Afstand +10km	<u>DEPRETER L.</u> Demandt G. 23.1.79	532km Austr.	<u>LITT G.</u> VDBroeck G. 15.6.69	132km België
Snelheid Driehoek 100km +2km/u	<u>DEPRETER L.</u> ; Doerr E. 21.1.79	101,05 km/u Austr.	<u>LITT G.</u> Loward J. 23.8.59	24 km/u België
Snelheid Driehoek 300km +2 km/u	<u>DEPRETER L.</u> Walter H. 27.1.79	89,59 km/u Austr.		OPEN
Snelheid Driehoek 500km +2km/u	<u>DEPRETER L.</u> Troret Gr. 2.1.79	92,55 km/u Austr.		OPEN
Absolute Hoogte + 3%	<u>SANDER G.</u> Sander J. 25.12.66	8.231m Frankrijk	<u>VD BROECK G.</u> Defosse G. 31.12.65	3.080m Frankrijk
Hoogte Winst + 3%	<u>SANDER G.</u> Sander J. 25.12.66	6.600m Frankrijk	<u>VD BROECK G.</u> Defosse G. 31.12.65	3.080m Frankrijk
Snelheid Heen en Terug 300 km +2km/u	<u>DEPRETER L.</u> Demandt 23.1.79	85,81 km/u Austr.		OPEN
Snelheid Heen en Terug 500 km +2km/u	<u>DEPRETER L.</u> Demandt G. 23.1.79	85,81 km/u Austr.		OPEN
Snelheid Driehoek 750,1000,1250 km		OPEN		OPEN

BESTE SPORTPRESTATIE

PROEVEN UITSLUITEND MET VERTREK VANUIT BELGIE

Om vermeld te kunnen worden op deze tabel, volstaat het dat de proef door de Sportcommissie wordt erkend. Men kan dus eventueel op de twee tabellen voorkomen zowel als nationaal rekord als beste sportprestatie. Indien er onjuiste of betere proeven hebben plaats gehad volstaat het dit te melden aan het Secretariaat van de Liga. Dezelfde voorwaarden gelden als voor Nationale Rekords.

EENZITTERS

Vrije Afstand	<u>BERTELS N.</u> 23.4.78	658km 1.6.78	<u>LITT G.</u>	534km
Doelvl.	<u>BLUEKENS M.</u> 25.4.72	642,5km	<u>LITT G.</u> 17.8.66	315,5km
HT Afst	<u>DEPRETER L.</u> 12.5.73	440km	<u>LITT G.</u> 12.5.54	320km
DH100km Snelheid	<u>ZEGELS B.</u> 5.7.73	111,06 km/u	<u>LITT G.</u> 8.5.76	83,63 km/u
DH200km Snelheid	<u>JEANMOTTE O</u> 16.8.76	104,3 km/u		
DH300km Snelheid	<u>JEANMOTTE O</u> 16.8.76	104,3 km/u		
DH400km Snelheid	<u>BOURGARD P</u> 9.5.79	102,9 km/u		
DH500km Snelheid	<u>BOURGARD P.</u> 9.5.79	102,9 km/u		
DH750, 1000, 1250 km Allen snelheid			<u>O P E N</u>	AFSTAND DH 750 km min.
Snelheid Heen en terug 300, 400, en 500km			<u>O P E N</u>	

# BLOSO NIEUWS

Het vierde en laatste nummer van de jaargang '80 van "Sport", het driemaandelijks tijdschrift van het BLOSO, is uit. Afgezien van de vertrouwde rubrieken, zoals Hoge Raad, Clearing House, Raad van Europa en Sport-Informatief, verschijnt in dit nummer een verhelderde bijdrage over het sportbeleid van het BLOSO in het adgelopen decennium, met een foto-verslag van de daarmee samenhangende viering in het Rijkssportcentrum van Herentals. Een interview met Anne Marie Bertels toont dat het zweefvliegen, één van de nog resterende bolwerken van de 'mannensport', best ook toegankelijk is voor het andere geslacht. Uiteraard wordt ook aandacht geschonken aan de overtuigende prestatie's van de Belgische deelnemers op de Olympische Spelen voor gehandicapten te Arnhem, de FISA-roekampioenschappen in het rijkswatersportcentrum van Hazewinkel en de windsurfing regatta te Dudzele. Verder nog een bijdrage over de sportfunctionarissen, een verslag van de Olympiade '80 te Turijn en de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van de opleidingen recreatiesport. Mens te meer 127 pagina's onmisbare informatie voor iedereen die zich voor de sport interesseert.

Dit nummer kost 100,- fr., een jaar abonnement (4nummers) 250,- fr., een abonnement op het 'Documentatiedossier' (een verzameling van een aantal BLOSO-publicaties, waaronder 'Sport'), kost 500,-fr. Men kan abonneren door storting of overschrijving van het bedrag op rekening 000-2005308-27 VAN HET Nationaal Sportfonds, Nederlandstalige Sector, 1000 BRUSSEL.

( Med. van het BLOSO )

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

- ... en de jaren wordt door het BLOSO een uitgebreid documentatiedossier gepubliceerd. In dit dossier vindt u :
- tijdschrift 'SPORT' : meer dan 400 blz. sport artikelen
  - Sportreferaten: uittreksels uit en samenvattingen van artikels uit de sportliteratuur, boekbesprekingen.
  - Sportinformatie: titels tijdschriftartikels uit de binnen- en buitenlandse tijdschriften waarvoor de bibliotheek geabonneerd is. Op verzoek en tegen betaling worden fotocopies van de volledige artikels opgestuurd.
  - Sportkalender : een overzicht van de sportmanifestaties in Vlaanderen tijdens de drie maanden volgend op de verschijning.
  - Aanwinstenlijsten bibliotheek en filmdienst.
  - Brochure 'Sportkampen', brochure 'PSV' (Permanente Sportvorming, tijdschrift 'De Gangmaker', BLOSO werking....

In 1980 waren bijna 6000 personen of instellingen geabonneerd op het documentatiedossier of het tijdschrift 'Sport'. Wij zijn ervan overtuigd dat Vlaanderen veel meer mensen telt die op een of andere manier bij de sport betrokken zijn... sportliefhebbers, sportbeoefenaars, studenten en leraars, O.C.schepenen voor sport, trainers, bestuursleden van sportraden en sportdiensten, sportambtenaren, beheerders van sportcentra en noem maar op .... Het DOCUMENTATIEDOSSIER is een 'must' voor iedereen die zich voor de sport interesseert.

Een abonnement op het documentatiedossier, dat vier maal per jaar verschijnt kost slechts 500,-fr. Daarnaast bestaat ook de mogelijkheid te abonneren op het tijdschrift 'Sport' afzonderlijk. Dit kost 250,-

Indien U zich wenst te abonneren gelieve dus ofwel 500,-fr. te storten met vermelding 'documentatiedossier', ofwel 250,-fr. met vermelding 'tijdschrift Sport', op rekening nr. 000-2005308-27 van het Nationaal Sportfonds, Nederlandstalige Sector, 1000 Brus.

(Med. van het BLOSO) \*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

# Safety First

\*\*\*\*\*

" ON TOP "

Bij het zweefvliegen vliegt men meestal onder de wolkenbasis. De enige uitzondering hierop is wanneer men in golfstijgwind vliegt.

Golfstijgwind komt veelvuldig voor in bergachtig gebied. Indien de aangevoerde lucht massa vochtig is kunnen er wolken ontstaan soms in dermate dat het wolkendeek volledig, al was het maar tijdelijk dicht trekt. Meestal zijn noch de toestellen noch de piloot uitgerust of vliegbekwaam om op instrumenten door de wolken te geraken zonder zijn nek te breken. In "Soaring" het Amerikaanse tijdschrift voor zweefvliegers stond dit interessant artikel.

Test piloot van de NASA Einar Enevoldsen kwam hier reeds in 1973 mee voor de dag. De methode om veilig door de wolken te geraken althans met de meeste kans van slagen is de "Benign Spiral Mode".

- Allereerst proberen steeds door een laatste gat door het wolkendeek te geraken.
- Er mee rekening houden dat in de meeste gevallen men door de sterke wind snel gaat afdrijven
- Zich steeds richting wind op kop plaatsen
- In horizontale vlucht het toestel uittrimmen tot ongeveer 1,5 x de overtreksnelheid. Waterballast aflaten en wiel uit.
- Open de remkleppen volledig, en houdt ze volledig open indien ze neiging hebben om terug dicht te gaan
- Kleppen(flaps positief zetten tussen 10° tot 16°)

Blijf nu met handen en voeten van de besturing !!!  
Weersta aan iedere neiging om over te nemen !!!  
Bij de meeste zweefvliegtuigen zal de helling stabiliseren aan ongeveer 40 graden en de snelheid

aan 110km per uur en dit zelfs wanneer men door de turbulentie al eens flink dooreen geschied zult worden. Deze manier werd geprobeerd vanuit rugvlucht, vanuit een spiraalduik aan hoge snelheid en vanuit een verticale overtrokken "wing over".

- Terwijl men door de wolken zakt, dient u steeds zeer oplettend de toestand te volgen om, zodra men terug grondzicht heeft, onmiddellijk te kunnen reageren wanneer men misschien slechts enkele seconden over heeft om een beslissing te kunnen nemen.

- Vooral niet paniekeren de grond ZAL weer zichtbaar worden onder een behoorlijke helling en aan een gematigde snelheid.

Uiteindelijk is de beste methode zich niet laten vangen boven de wolken. Is dit toch gebeurd dan zal het van groot belang zijn dat u deze methode reeds voordien 'n paar keer hebt uitgeprobeerd bij helder weer zonder de wolken.

\*\*\*

Bij het overlopen van de ongevallen met zweefvliegtuigen in Engeland lezen we dat :

Er 161 ongevallen waren te wijten aan montage.

42 ongevallen ten gevolge van buitenlandingen

15 ongevallen met lier of autostart

Alleen van 15 Juli t/m 30 sept waren er maar liefst 60 ongevallen. We doen een greep uit 'n paar zeer markante gevallen.

\*\*\*  
- Piloot 850 uren - Cirrus 75. Tijdens een wedstrijd Regenachtig weer. Beslist buiten te landen uitgekozen veld gaat lichtjes bergop. Bij het afronden, te hoog, harde landing en landingsgestel ontzet.  
Conclusie: Te weinig snelheid, natte vleugels, verminderd zicht door natte kap en daalwind van het veld dat berop lag.

\*\*\*

\*\*  
- Piloot 600 uren. Speed Astir. Eerste vertrek werd onderbroken en het toestel werd terug naar de startplaats geduwd. Bij het tweede vertrek vloog op 500 voet hoogte de kap er af. Gevolg beschadiging aan het staartvlak.  
Conclusie: Doe steeds je controle voor IEDERE start.

\*\*  
- Piloot 56 uren-Zweefvliegtuig Ka-8b-Lierstart. Onmiddellijk in de start viel de acceleratie weg waardoor de vleugeltip op de grond viel en het toestel een grondzwaai maakte. De piloot ontkoppelde maar de kabel pikte de lage vleugeltip mee. De lier die niet onmiddellijk stopte sleurde zodoende de zwever mee die op de rug terecht kwam.  
Conclusie: Te lang gewacht om los te koppelen en gebrek aan efficiënte verbinding met de lierman.

\*\*  
- Piloot 254 uren-Zweefvliegtuig Kestrel-Lierstart Na brutale start, viel de snelheid ineens terug, waardoor de vleugeltip op de grond kwam en het toestel een grondzwaai maakte. Plotseling opnieuw acceleratie, de piloot probeert los te koppelen maar dat lukt niet gevolg, het toestel wordt meegetrokken komt los en draait als het ware rond de vleugeltip die nog steeds op de grond lag.  
Conclusie: Idem als voorgaande geval.

\*\*  
- Piloot 150 uren-Zweefvliegtuig Mininimbus Tijdens wedstrijd bevindt het zweefvliegtuig zich op ongeveer 15 km in finale. De omstandigheden hebben uitgewezen dat het toestel dan in tolvlucht is gegaan met de neus steil naar beneden.  
Conclusie: Wedstrijd vliegen vergt veel meer vliegkennis en beheersing dan bij een lokaal vluchtje.



# Uit de Oude Doos

\*\*\*\*\*

## Z WEEFVLIEGEN IN BELGIE ANNO 1932

In 1932 werden iets meer dan 15 uur gevlogen over het ganse jaar. Het eerste C brevet in België (6min 33 sec) werd behaald door Adjudant vlieger CODY op 24 januari 1932.  
Dezelfde persoon werd zelfs naar Giesheim (Dld.) gestuurd om zich vertrouwd te maken met het slepen met motorvliegtuig en autostart. Mr Ledure was toen de sleeppiloot.

De eerst club in België welke auto-start en sleepstart met motorvliegtuigen toepaste was "Le Club Gantois de vol sans moteur".

Het eerste belgische rekord een hoogtwinst van 100m werd behaald door Capt. M.Ledure. Het eerste rekord duurvluicht door Capt. Damblon met 2uur 11min 3 sec 3/5.

In 1932 waren er in België 93 A brevetten 34 B brevetten en 15 Cbrevetten. In Frankrijk daartegenover slechts 175A, 67B en 32 C brevetten.

Bestaande clubs :

Le Planeur LUIK  
Le Heron NAMEN  
Verviers Aviation Verviers  
Le Milan TIENEN  
Section Gantois de vol sans moteur St Denijs Westr  
L'ENVOL BRUSSEL

Er kwamen nog twee clubs bij :

Ailes Wavriennes en Ailes Tournaisiennes

\*\*\*\*\*

## WAT VROEGER NOG KON

1932. De Brusselse zweefvliegclub l'ENVOL organiseert een propagandadag op haar vliegveld van Keerbergen. Als publiciteitsstunt startte de bekende instructeur Adj. CODY met een zweefvliegtuig van het type "Professor" vanaf het vliegveld van Evere opgesleept door Adjutant Boschman. Men steeg boven Brussel (!) tot 1650m in 35 min. Na het loskoppelen zweefde Adj. Cody gedurende 33 min en legde de afstand naar Keerbergen af welke 22 km bedroeg. Het artikel vermeldt nog dat de piloot na het loskoppelen gezakt was tot 1200 meter en dan in een thermiekbel weer vier minuten steeg om nog met 700 m over boven Keerbergen aan te komen. Boven het vliegveld kreeg hij nog een duwtje dat de vlucht nog met 2 min. verlengde.

\*\*\*\*\*

Frankrijk Op 14 januari 1932 had de eerste sleepvlucht plaats met een motorvliegtuig op het vliegveld van Etampes 60 km ten Z-W van Parijs. Dit was een primeur voor Frankrijk. De beanning Kapt Remy en Abrial, beide van de S.T.I.Aé, hebben met succes proeven uitgevoerd. Reeds in September 1931 tijdens de wedstrijd van Vauville stond men reeds gereed maar de slechte weersomstandigheden lieten het niet toe.

Als sleepvliegtuig had men een Caudron C60 uitgerust met een sleephaak. Toen bestond die uit een lange buis die vanaf de bovenste vleugel naar achter liep en boven het staartvlak bevestigd was. Aan het einde was een ontkoppelingshaak aangebracht die de piloot kon bedienen tijdens de vlucht. De stalen kabel was 3mm dik en 150m lang. Het zweefvliegtuig was van Duitse makelij, 18m spanwijdte, vleugeldiepte 21 en een oppervlak van 15 1/2 m<sup>2</sup>. Het leeggewicht was 150kg. Max. met piloot 220kg. Toen een eenheidsbelasting van 14kg. per m<sup>2</sup>. Dit zweefvliegtuig dat gebouwd was door de Firma Kassel welke onder leiding stond van de bekende Duitser Fieseler, werd als model aangekocht door de

Fransen om er mee te experimenteren. Het toestel dat door Abrial werd aangepast bestond uit een compas Zurn, een hoogtemeter Richard, een snelheidsmeter Badin van 20-100km en een "Sustentometres Badin (nvdr : we hebben nog niet kunnen achterhalen hoe die er uitzag en een variometer Badin. Bovendien nog een meter van Toussaint Lepere om de relatieve snelheid te meten en natuurlijk een barograaf.

De dag van 14 januari 1932 was het wolke dek amper 200m hoog. Amper 20 m na de start was het zweefvliegtuig reeds los van de grond. Maar al gauw verdwenen zweefvliegtuig en sleper in de wolken. Abrial die de sleper niet meer zag voelde opeens dat hij opzij werd getrokken. Het zweefvliegtuig werd losgekoppeld en maakte een flinke tumelpartij maar dank zij de instrumenten kreeg Abrial het toestel weer vlug onder controle. Na een korrekte landing eindigde de eerste sleepvlucht in Frankrijk.

\*\*\*\*\*

17 - 18 december 1932 Honolulu HAWAII

Lt. William A COCKE Junior, met zweefvliegtuig Cocke Nighthawk lukte een duurvvlucht van 21U.30m

\*\*\*\*\*

27 Mei 1932 Piloot PLATZ laat zich opslepen tot 500m en steeg vervolgens tot 1500m. Hij wilde gebruik maken van een onweersfront waarvoor hij zelfs steeg tot 2.000m maar verdween plotseling in de wolken. Door de sterke heersende turbulentie viel hij uit zijn zweefvliegtuig. Gelukkig had hij een valschermscherm en kwam veilig neer in een bos.

\*\*\*\*\*

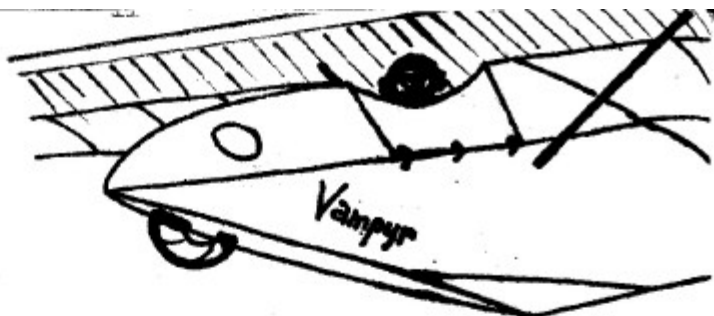
Het vliegveld van Keerbergen werd op 7 Juli 1932 officieel geopend. De Brusselse zweefclub l'ENVOL nam er haar intrek.

\*\*\*\*\*

## GESCHIEDENIS

van het

ZWEEFVLIEGEN.



Geen enkele sport bindt meer de natuurkrachten aan moderne technologie dan de zweefvliegsport. De jonge mannen van het eerste uur pakten vol geestdrift een probleem aan waarvan de oplossing voor onmogelijk gehouden werd: vliegen zonder motor. Het middelpunt van deze geschiedenis werd de Wasserkuppe aan de Rhön. Van 1911 tot 1913 trekken studenten van Darmstadt onder leiding van Hans Gutermuth naar de Rhön. Uit deze tijd is een motorloze vlucht van 1 min. 52sec met een afstand van 843 m bekend. Met het uitbreken van de oorlog in 1914 zal deze ontwikkeling onderbroken worden. De vliegerij legde de nadruk op het motorvliegen dat na de oorlog voor Duitsland verboden werd. Dit was het eigenlijke geboorteuur van de zweefvliegsport. Men begon daar waar Otto Lilienthal had opgehouden. Oskar Ursinus, de latere "Rhönvader" kwam in zijn tijdschrift "Flugsport" in 1920 op voor het motorloos vliegen. In vele steden en vooral te Aachen, Darmstadt, Dresden en Stuttgart ontstonden model- en zweefvliegverenigingen.

Eerste Rhön-Wedstrijd.

In dat jaar 1920 werd tot een wedstrijd uitgenodigd op de Wasserkuppe. Vijf en twintig deelnemers kwamen met zelfgebouwde zweefvliegtuigen opdagen. In primitieve omstandigheden begon een eerste proberen en aftasten. Zonder ervaring of enige beginopleiding maakte men de eerste glijvluchten. Op 6.8.1920 slaagde Bruno Poelke de eerste vlucht van 8 sec. Onvergetelijk blijven de hangglijvluchten van Willi Pelzner die het tot 500 m afstand bracht. Klemperer vloog op de in Aachen door professor von Kármán gebouwde "Blauen Maus" 2min.22sec. en legde 1830 m afstand af. Buiten de organisatoren Oskar Ursinus, Erich Moyer en Hans Gutermuth komen voor het eerst de namen voor van Klemperer, von Loesll, Pelzner, Wolf Hirth, Harth, Messerschmitt, Espenlaub, Lippisch, Poelke en Spalinger.

De jongste deelnemer Peter Riedel, 14 jaar, bracht een zelfgebouwde dubbele hangglijder mee die hij bij wijze van voorzorgsmaatregel slechts mocht vliegen met twee touwen die vanaf de grond werden vastgehouden.

Tot de 20<sup>e</sup> Rhön 1939 zal de Wasserkuppe het centrum voor de verspreiding van het zweefvliegen over de gehele wereld blijven. Hier begon ook het werk van een man die tientallen jaren lang het zweefvliegen de grondkennis der meteorologie bijbracht en die op het ontstaan en benutten van de stijgwinden heeft gewezen: Professor Dr Walter Georgii kortweg de "Professor" genoemd.

De eerste wedstrijd werd een vertrekpunt. Op vele plaatsen ontstonden nieuwe vliegsportverenigingen. Om de toeloop voor de volgende wedstrijd de baas te kunnen blijven werden voorwaarden voor deelneming gesteld. Elk vliegtuig en elke piloot moest op een vlucht van 300 m afstand of 30 sec. duurvucht kunnen terugblikken. Een technische commissie van het "Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt" (W.G.L.) nam de controle van de vliegtuigen op zich. Het neerstorten van Loesll op 9.8.1920 zette aan tot voorzichtigheid.

Van 33 deelnemers in 1921 lukte Klemperer weer op "Blauen Maus" een vlucht van 13 min. en 5 km. Martens op "Vampyr" een vlucht van 15 min. en 7,5 km tot dan toe de beste prestatie. Veel beziens kreeg de staartloze "Weltensegler" van Leusch. Later verhoogde Harth op "Harth-Messerschmitt" de vliegduur tot 21 min. Voor de eerste maal werd met elastieken gestart, een startwijze die nog steeds bij de 20<sup>e</sup> Rhön wedstrijd gebruikt werd.

"Vampyr" de voorloper van alle moderne zweefvliegtuigen.

Toonaangevend in de ontwikkeling van het zweefvliegtuig bleef de "Vampyr" met hetwelke Klemperer de eerste uurvlucht van 1u06min. vloog. Nieuw kwamen daarbij de "Greif" de "Edith" en de "Geheimrat", allen hoogdekkers met spanwijdten van 11,5 tot 12,6 m. In dezelfde wedstrijd lukte Hentzen een duurrekord van 2u10min. en op 24.8.1922 zelfs 3u06min. Professor Georgii aanzag deze dagen als de echte geboorte van het zweefvliegen. Voor het eerst gelukte men erin hoger dan de startplaats te vliegen en daardoor de hellingsstijgwind te onderkennen. Het hellingszweven was geboren en de weerklank in de hele wereld was groot. Om de uitbreidende begeestering beter te organiseren werd onder voorzitterschap van Georgii de "Segelflug GmbH" gesticht.

Door hen werden de eerste zweefvliegbrevetten A en B opgesteld. De voorwaarden voor de A waren een vlucht van 300 m afstand of 30 sec. duur, voor de B: twee vluchten van 45 sec. en één vlucht van 60 sec. met twee bochten van 90°.

De eerste berichten over zweefvluchten elders kwamen uit Frankrijk (Vauville bij Cherbourg), van de zuidkust van Engeland en zelfs vanuit Afrika. De Franssen Maneyrol en Barbot vlogen kort na elkaar 8u05' en 8u36' nieuw wereldrekord.

Zeventig deelnemers meldden zich voor de 4° Rhön 1923. Twee en vijftig werden toegelaten die na de testen van de technische commissie en andere tegenslag ineenkrompen tot samen 31. Als nieuwe constructies kwamen erbij: de "Konsul", de "Hessen", "Hol's der Teufel", "Münchner Kindl", de "H6 en H7", de "Strolch" en de dubbelzitter "Margarete". De prestaties bleven kennelijk beneden die van het voorjaar door het slechte weer.

Ferdinand Schultz en zijn "Besenstiel".

Op 18.5.1924 vloog Ferdinand Schultz op zijn beroemde "Besenstiel" aan de Kurischen Nehrung een duurvlucht van 8u42'. Op de Wasserkuppe werd in 1924 de eerste zweefvliegschool van de wereld geopend. De 5° Rhön viel echter in het water. Een vlucht van Fuchs op "Konsul" met een afstand van 12 km was de beste uitzondering. Ter zelfder tijd was er een motorzweverwedstrijd die door Udet met "Kolibri" en een 500cc - 18 PK motor en een vluchtduur van 4u39' werd gewonnen. Het zweefvliegen bleef echter aan de helling kleven. Nieuw werd het C brevet ingevoerd waarvoor een vlucht van 5 min. hoger dan de startplaats noodzakelijk was. De kentekens A, B en C vonden internationale erkenning. In de herfst van 1924 gingen Duitse zweefvliegers in op een uitnodiging vanuit de Krim waar Hesselbach op "Margarete" met passagier een nieuw wereldrekord vestigde van 5u22' de 1.10.1924, Nehring op "Konsul" 24,4 km en 435 m hoogte bereikte en Ferdinand Schultz zijn eigen wereldrekord op 12u06' bracht met de "Moritz".

De gegevens van deze GESCHIEDENIS van het ZWEEFVLIEGEN werden geput uit de "Geschichte der Luftfahrt" van de hand van Kurt W. STREIT en de "History of Aviation" van John W.R. TAYLOR en Kenneth MUNSON en vrij samengesteld door Karel Vranken. In het volgende nummer gaan we verder met Onweersvlucht en Thermiek.