

Verantwoordelijke uitgever
A. JAEKE
secretariaat
Liersesteenweg 244
2800 MECHELEN

L I G A B L A D



DRIEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT VAN DE
LIGA VAN VLAAMSE ZWEEFVLIEGCLUBS

JANUARI
1982/NR 1

I N H O U D

Van de Redactie	2
K.A.C.B.	3-5
Koopjes	6
Zin , Onzin	7,8
Charronbeker	9-16
Med. SD Genral Aviaiton	17-20
10 Jaar Albatros	21,22
BLOSO Nieuws	23

Het drukwerk werd verzorgd door :

Jeff Keustermans Kempische Aeroclub
Snoopie Guillaume " "

Artiekels geleverd door :

Paul Mangelschodts Albatros
Mark Huybreckx AC Keiheuvel



Van de
Redactie

OPROEP TOT ALLE LEDE N

Teneinde het voortbestaan van het Ligablad te kunnen verzekeren, wordt beroep gedaan op alle ligaleden. Het is absoluut noodzakelijk dat in iedere club een medewerker zich wil inzetten tot het opmaken van artikels, schrijven van teksten en of tekeningen. Het secretariaat beschikt over genoeg informatie maar het moet vertaald, soms bewerkt en steeds getypt worden. Dit kan niet gebeuren door een persoon!

Het drukken zal door Jeff Keustermans en Guido Guillaume van de Kempische Aeroclub gedaan worden. Jan Vanderlinden van de GZS verleent ook zijn medewerking. De coördinatie zal op het secretariaat gedaan worden.

Men kan loze artikels of vaste rubrieken verzorgen. Met bijna 700 zweefvliegers bij de Liga moet dit mogelijk zijn.



KEMPISCHE AERO-CLUB

Sportcommissie van 16. Nov 1981

C Brevet

ANDRIES Wilfried	NOTE Henri
DE BOELPAEP Freddy	VAN DE GINSTE Dirk
DERBIE Henri	VAN DOMMELEN Karl
FRANSEN August	VAN HOUTVEN Remi
JANSSENS Paul	VAN TICGHELT Jos

Vergunning van Zweefvliegtuigbestuurder

AERTS Michel	Met Passagier
BASTIEN Peter	Met Passagier
CUYPERS Bruno	Pract. Ex Verg. Z/ Pass.
DAEMS Jozef	Met Passagier
DAMMEN Stefaan	Met Passagier
DE BRAUWERE Cath.	Theor. Ex
DE PALMENEER Geert	Theor. Ex.
DE SCHRIJVER C.	Theor. Ex.
DOBBELAERE G.	Pract. Ex.
DUPONT Pierre	Met Passagier
FRANSEN August	Met Passagier
GABRIELS Antoine	Met Passagier
GHEYSEN Filip	Zonder Passagier
GHEYSEN Frans	Zonder Passagier
GOVAERTS Joris	Met Passagier
GUILLAUME Guido	Zonder Passagier
HENDRICKX Dirk	Theor. Ex.
HUYSMANS Rolf	Met Passagier
KEUSTERMANS Jeff	Met Passagier
KONINGS Jozef	Zonder Passagier
KONINGS Lutgarde	Zonder Passagier
LESAGE Jacques	Zonder Passagier

RENOZ Leika Theor. Ex.
ROMBOUT Luc Theor. Ex.
TANGHE Michel Theor. Ex.
VANDENBRANDE Virg. Zonder Passagier
VAN DER WIELE Gerrit Zonder Passagier
VAN DOMMELN Karl Zonder Passagier
VAN HAUWERMEIREN A. Theor. Ex.
VAN HAUWERMEIREN P. Theor. Ex.
VAN LAETHEM Jan Theor. Ex.

BEVOEGDHEID HULP-INSTRUCEUR

Theoretisch Examen

VAN HOUTTE Jacky, VERDIJCK Michel en VLEIEGEN Jaak

Theoretisch en Practisch Examen

HAESAERTS Ludo	PEERS Karel
BERGER Jan	THOMASSEN Jozef
HOLSTEYNS Herman	VENKEN Robert
MANGELSCHOTS Paul	VLOEBERGHES René
MARTIN Philippe	

BEVOEGDHEID INSTRUCTEUR

VERMEULEN Cornel. N° Instr. 81/34

FAI Kenteken Zilveren Brevet (D)

Hoogtewinst
DE COOMAN G.,
HUYSMANS R.,
DAEMS J.,
DE BRUYCKER J.,
AFSTAND :
DEBRUYCKER J.,
DAEMS J.,
HUYSMANS R.,
PAUWELS P.,
VENKEN R.,

Duurvlucht:
DE COOMAN G.,
HUYSMANS R.,
JANSSENS P.,

LENDERS K.,
VANDECASTEELE R.,
WENSELAERS W.,

GOUDEN BREVET (E)

COCUKUYT Fr. Hoogtewinst 3.300 m

ZILVEREN BREVET VOLLEDIG

HUYSMANS R., en VENKEN R.,

Tevens meldt de K.A.C.B. dat de nieuwe FAI Sportvergunning slechts om de drie jaar zal moeten opnieuw opgemaakt worden. Het tweede en het derde jaar dient men de vergunning terug te sturen om er een nieuwe zegel van de FAI op te laten zetten.

Van 12 Sept t/m 20 Sept wordt de Jaarlijkse FAI conferentie gehouden te BRUSSEL. 73 Landen maken deel uit van de FAI waaronder de Sovjet Unie en China.

Men verwacht meer dan 500 personen.



K I O P J E S

- ZWEEFVLIEGTUIG BG-12-16, clubklassetoestel met glijhoek 1: 34, met lichtgewicht aanhangwagen, voorzien van Hoogtemeter, snelheidsmeter, Netto Varico, Cooçk Variometer, kompas, en TM6 Radio Inlichtingen : 031-646086
- ZWEEFVLIEGTUIG ASW 15A Bouwjaar 1972
Prima staat, privaat gevlogen. Met gesloten aanhanger Eberle. Basisinstrumenten.
Nadere inlichtingen bij U. ARTEEL
Tel. 051-209510 na 17 uur
Te bezichtigen ieder week-end Vliegveld Wevelgem
- TWEDEHANDS GESLOTEN AANHANGWAGEN goed voor Ka6 of Libelle, of om te bouwen voor een ander toestel. Prijs overeen te komen na bezichtiging. Goedkoop in ieder geval en bij een eerste ernstig bod is hij verkocht.
Harry SMULDERS, Bovenlinde 8 3570 PEER
Tel. 011/734634.

* * *

Radiofrequenties voor het zweefvliegen in BELGIE

129.975 Mhz en 130.125 Mhz

Med. SDW General Aviation

Z I N E N O N Z I N

Als er bij goed weer een groot aantal zweefvliegtuigen boven de Kempen evolueren, is het op de radio gewoonlijk een chaotische, om niet te zeggen dramatische toestand. Het is onvoorstelbaar wat er allemaal te horen is; muziek, piepende elecgrische vario's, verdwaalde piloten, codewoorden, start en landingsmeldingen, goede (en slechte) raad..... Normaal geeft men via de radio alleen de gevraagde informatie. Huiselijke toestanden worden best op de grond besproken. Het is ook weinig zinvol alle 30 sec. zijn hoogte en positie door te geven, zeker niet voor de overlandvlieger en nog minder voor de lokale vlieger.

Bij een overlandvlucht kan al eens een vluchtroute besproken worden, maar dan is het NIET nodig steeds uw collega te zeggen hoe, waar en hoe snel en hoe hoog hij moet vliegen.

Er zijn voor België twee frequenties voor het zweefvliegen voorbehouden 129.975 Mhz en 130.125 Mhz (ndvr Schijver had eerst 123.5, 123.4 en 123.00 vermeld in zijn artikel. Maar onlangs werden twee genoemde frequenties toegekend.)

Als we op 1000 m hoogte vliegen en we rekenen op een zend- en ontvangtradius van 100km kunt u zelf nagaan wat we allemaal te verwerken krijgen. Een vlucht van meer dan 5 uren wordt bijna een helletocht, er is meer werk bij het regelen van het geluidsvolume dan bij het vliegen zelf.

Om enkele voorbeelden te geven :
Vraag: X.. waar zit je ?

Antwoorden: Boven op 1200m met 1m stijgen
maar het vermindert hier en ik denk
dat ik terug naar het veld ga komen
dan kan ik nog eens naar

- dat weet ik niet !
- ergens aan een water met een fabriek
met 4 schouwen, waar is dat?
- tussen het kanaal en de autostrade
op 700m met

Een goed antwoord luidt als volgt:

-- Y ... op 1200 en plus 2.
Voor een oproep van de grondploeg dient een antwoord
niet zo nauwkeurig te zijn, voor een gesprek met
een andere zwever in de lucht wel, maar geef dan uw
juiste positiite door of wacht tot ge een juiste
positiie kunt doorgeven of bereikt hebt.

De radio is er voor te gebruiken maar wat meer disci-
pline zal absoluut geen kwaad kunnen zodat het
zweven met de radio "aan" nog een plezierige sport bli

(Ndvr: Meestal vallen die babbelaars er gewoonlijk
het eerste onderuit want het is opmerkelijk hoe
rustig het op de late avond kan zijn. Of moeten
die allemaal op tijd bij hun Moe Moe zijn?)

Daarom vlieg altijd laat met de radio aan dan is
de ether vrij !!!!!

Mark Huybrechts

CHARRONBEKER

1981

EINDSTAND
LIGALEDEN

Kategorie Eenzitters

Naam	Club	Club klas	STAND.	15M	OPEN
TAEYMANS S.	ACK			<u>5276</u>	
HUYBRECKX Eddy	ACK			4549	
SOMERS M.	DAC				
HUYBRECKX Mark	ACK		<u>4524</u>		
BERTELS A.M.	LVL				
HUYBRECKX Gert	ACK		3858		
PEETERS G.	DAC		3825		
DE WACHTER E.	ACK		3238		
JENNEN R.	AGK		3149		
GOVERS P.	ACK		2666		
VANDERLINDEN J.	KFC		2594		
DOBBELEIR P.	KFC		2569		
TORFS R.	DAC		2296		
TAEYMANS Leo	ACK			3876	<u>3956</u>
BEERTS L.	DAC				
MEEUSEN H.	KEMP		2035		
BAEKE M.	KEMP		1854		
LIEVENS J.	AALST		1854		
AERTS Michel	ACK		1850		
ANDRIES E.	DAC				1833
VAN AUTREVE Fr.	KFC		1657		
AGEMANS A.	AZM			1654	
ZEGELS B.	ACK				
TORNER H.	KFC		1552		
AERTS Jos	DAC		1473		
GRARE .	DAC		1446		
NEYT G.	AZM		1428		
VERDONCK H.	GZS		1414		
V. BUGGENHOUT J.	ALB		1403		
VANDERSPIEGEL P.	ACK		1402		
ARTEEL U.	DAC		1332		
DE WISPELAERE F.	ZAC		<u>1225</u>		
DE CONINCK E.	KFC				
DE SCHEPPER J.	KEMP				1212
MUYLAERT P.	DAC				1190
TAEYMANS Frans	AALST				1156
HENDRICKX E.	ACK				1148
VERSCHUEREN P.	ACK				1120
VEYS J.	DAC				1053
	ZAC				1014

DE SCHRIJVER M. 917
 LENDERS Ch. 882
 VAN HOUTTE J. 867
 LEMMERS A. 860
 KYCKLING O. 851
 ROELANDT P. 839
 KENNES Ad. 834
 DAMMEN Bl. 801
 PEERS K. 789
 HUYGENS M. 783
 DE WINTER D. 769
 HUYBRECKX Maurice 770
 VAN BALLAERT A. 754
 WERSELAERS W. 737
 DELBARRE J. 730
 VERSTREKEN V. 726
 VAN ACCOM S. 722
 FAES J. 717
 JANSSENS P. 703
 WINTHORST P. 700
 VAN DOMMELEN K. (Jun.) 691
 DE CLERCK F. 682
 DE WIJJS B. 680
 DE VRIESE R. 675
 AERTS Mark 674
 MALFAIT G. 673
 DAEMS J. 627
 de BROQUEVILLE Pierre 622
 DE PALMENAERK Gerl. 616
 HEEREN R. 614
 THYS J. 600
 CALLUY C. 598
 SHELIS A. 591
 CELIS Th. 582
 MARTIN Ph. 566
 DE COOMAN G. 599
 VAN LOOY W. 593
 FINE J. 592
 VAN SANDT R. 557
 ANDRIES Wilfried 547
 FRASSELS J. 542
 CLAEYS I. 542
 PAUWELS P. 544
 GEUDENS P. 538
 CUYPERS Br. 537
 VAN CAMP Romy 535
 UMHELS S. 531
 WOUTERS J. 521
 VAN OMLOOP G. 517
 KENNES Fran 509
 VRANKEN K. 500
 IEDEMA H. 498
 HUYSMANS R. 483
 STRETTZ P. 479
 SERVFRANCKX Ann
 VLIEGEN J.
 MARNEF R.
 KEUSTERMANS J.

LVL 600
 KEMP 598
 KEMP 591
 ALB 582
 ZAC 566
 AZM 599
 AZM 593
 AZM 592
 DAC 557
 DAC 547
 AZM 542
 ACK 542
 DAC 544
 AZM 538
 ACK 537
 AZM 535
 ACK 531
 KEMP 521
 ACK 517
 KEMP 509
 ALB 500
 ACK 498
 ACK 483
 KEMP 479

VANDEVIJVER G.	AALST	476	435
MANGELSCHOTS P.	ALB	465	
VERHOEVEN J.	AALST	457	
FRANSEN August	AZM	452	
VAN HOUTTE J.	ALB	444	
GAYSE G.	ZAC	444	
ROGEMAN D.	AALST		
VERSCHUREN P.	KEMP	430	
HOLSTEYN H.	ALB		425
ADAMS G.	ACK	416	
FEETERS C.	AZM	402	
POULLIART Jean	DAC	398	
JAECEN J.	ALB	394	
VAN TOURNHOUT M.	AALST	389	
ROOSEMS P.	KEMP		384
DENO L.	ALB	383	
VAN DIJCK Fr.	AZM		380
DE BRUYN J.	ACK	378	
VAN SEBROECK C.	ACK		
VAN ROOY J.	KEMP	369	
DE BRUYCKER J.	ZAC	366	
TROFFAES G.	AALST	366	
LAUWERS A.	KEMP	366	
TASSENT G.	AALST	363	
SERVANCKX Achille	AALST	356	
FRANSENS Camiel	AZM		345
GHEYSEN Philip	ZAC	340	
POULLIART Wim	DAC	334	
VAN MOLKOT H.	DAC	333	
VAN PEF G.	ALB	331	
GHEYSEN Frans	ZAC	327	
LESAGE J.	ALB	321	
PIETERS A.	DAC	320	
GORREBROECK W.	ACK	317	
VAN UYTRECHT St.	DAC	300	
LOUW Emile	DAC	299	
CLAEYS L.	AALST	292	
VAN VLERKEN E.	ACK	285	
ARNAUTS A.	DAC	284	
VERGAUWEN R.	ACK	273	
VANDENBORNE Frans	KEMP	271	
VAN LAER A.	ACK	271	
DE SCHRIVVER K.	AALST	265	
SCHEPERS W.	ACK	263	
REUSENS J.	ACK	263	
TORBEYNS J.	DAC	262	
MORREN G.	DAC	252	
DE BOER G.	DAC	248	
LAPERE N.	ZAC	246	
EMSENS G1.	ACK		
LENS Th.	DAC	242	
MOORTHAMERS J.	AALST	237	
DE FREYNE C.	DAC	234	
BUKENBERGS E.	ACK	233	

SMETS A.	DAC	277
REZTOR S.	ZAC	224
NOTE H.	KEMP	292
COURTOIS	AALST	219
BOON P.	DAC	217
AERTS Roger	KEMP	211
HERMANS D.	DAC	207
VAN TIGCHELT J.	KEMP	204
GOVAERTS John	ACK	203
VERDIJCK M.	ALB	201
DE TREZ D.	KEMP	195
AELBRECHT W.	AALST	194
VAN DENSAVEL G.	KEMP	186
LEGASSE J.	AALST	182

-15-

TWEEZITTERS

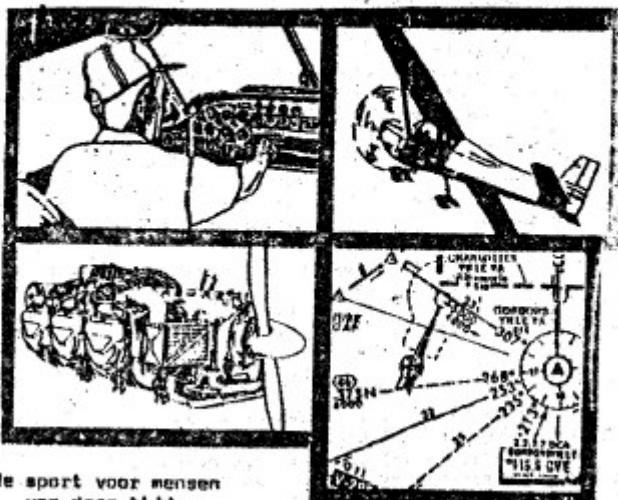
JENNEN R.	ACK	1648
BEERTS L.	DAC	1244
HENDRICKX E.	ACK	1120
VEYS J.	ZAC	858
PEETERS G.	DAC	804
HUYBRECKX Mark	ACK	606
TAEYMANS Frans	ACK	606
CLAEYS L.	AALST	577
DE CONINCK E.	KEMP	521
SERVFRANCKX Achille	AALST	498
VAN DE VIJVER O.	AALST	476
VAN DIJCK F.	AZM	441
SNELS A.	KEMP	390
TASSENT G.	AALST	363
VAN HOUTTE J.	ALB	339
BERGER M.	ALB	338
EVENS J.	ALB	336
WINTHORST P.	KEMP	305
ROGGMAN D.	AALST	291
DE WITTE N.	KEMP	285
BAEKE M.	KEMP	279
KENNIS J.	ACK	279
VAN VLERKEN E.	ACK	279
VERDONCK H.	ALB	277
BUXENBERGS E.	ACK	276
VANDNEBORNE Frans	KEMP	271
DE BRUYNE J.	ACK	272
VERGAUWEN R.	ACK	270
HOLSTEYNS H.	ALB	267
HAESAERTS L.	AZM	264
CELIS T.	ALB	255
GOVERS Patrick	ACK	252
GOVERS John	ACK	237
TROFFAES G.	AALST	216
TAEYMANS Leo	ACK	216
MANGELSCHOTS F.	ALB	207

-16-



S.D.W. GENERAL AVIATION

GRONDSCHOOL for Professional Pilot's License
Instrument & Instructor Qualification
Handbooks - Education - Advice



VLIEGEN

ALS SPORT:

Een fascinerende sport voor mensen van deze tijd.

ALS BEROEP:

Een aantrekkelijke combinatie van hobby en beroep.

U zult stellig wel in het bezit zijn van een rijbewijs. Dat is tegenwoordig immers de gewoonste zaak van de wereld. Maar dat is niet altijd zo geweest. Nog maar enkele tientallen jaren geleden was het hebben van een rijbewijs voor niet-beroepschauffeurs nog een exclusieve aangelegenheid. Toen dachten velen nog dat een rijbewijs niets voor hen was, dat ze het nooit zouden kunnen halen. Misschien denkt u nu zo over een vergunning van piloot. Dat het te moeilijk, of te duur zal zijn.

Toegegeven, leren vliegen is uiteraard duurder dan leren autorijden en het is ook wel moeilijker. Maar u hebt dat wellicht toch wel een wat overdreven voorstelling van. Daarom willen wij u over het verwerven van een vergunning van piloot wat nader informeren, zodat u zich daarover een duidelijker beeld kunt vormen.

ver sling van " 14 basic facts about becoming a pilot "

1. WAAROM ZOU IK PILOOT WORDEN ?

Via de lucht kan je naar haast elke plaats gaan aan boord van een General Aviation vliegtuig. Dit is de simpelste reden waarom de meeste mensen piloot worden.

Een pilotenbrevet opent een ganz nieuwe horizon van reiswegen. Het laat U toe te beslissen hoe, en wanneer te gaan, en terug te komen; je maakt je eigen time-table, of je beslist over je eigen tijds marge, en het laat U bovenal toe naar plaatsen te vliegen, en dingen te doen die anders niet mogelijk zouden zijn.

In een modern General Aviation toestel kan je gemakkelijk de autostradesnelheden verdubbelen, verdriedubbelen of zelfs vervierdubbelen. Afstanden worden dan ook bekeken in vogelvlucht, obstakels zijn er niet. Op deze manier zullen er heel wat minder kilometers moeten worden afgelegd, en zal het verbruik van brandstof veel efficiënter overkomen dan in per auto. Uw eigen toestel piloteren brengt het aantal bestemmingen aanzienlijk hoger, dan bijvoorbeeld vliegen per lijnvlucht. Rond de vraag "waarom zou ik" zijn er ook nog andere logische vragen over "hoe word ik het". Deze atencil beantwoordt de meeste vragen, door gewone mensen gesteld aan het vliegschoolpersoneel.

2. HOE MOEILIK IS HET OM PILOOT TE WORDEN ?

Om carriere te maken moet je een opleiding krijgen, hetzelfde moet er gebeuren om te leren vliegen. De vliegopleiding is wel veel opwindender dan vele andere, en het is echt niet moeilijk ! Het kan gemakkelijk geleerd worden door bijna iedereen die zich de moeite wil getroosten er een beetje tijd en moeite voor opzij te zetten. De opleiding bestaat uit twee aspecten: enerzijds de praktijk onder de supervisie van een gediplomeerd vlieginstruuteur, anderzijds is er de grondopleiding, die vluchtplanning, navigatie, radioprocedure, vluchtwetten en -regelingen, en weeragesteldheden(meteo) omvat. Wanneer je deze twee aspecten grondig in kennis hebt, ben je voorbereid voor je privé-brevet, welke een officiële herkenning is dat je een veilige competente piloot aan het worden bent.

3. HOE LANG DUURT HET OM PILOOT TE WORDEN ?

Van Staatswege zijn er verschillende verplichtingen opgelegd, en regelingen vereist om het brevet van privaat piloot te bekomen :

1. Je zal een schriftelijk examen(theorie) moeten afleggen.
2. Houder zijn van een officieel medisch gezondheidscertificaat.
3. Het Goevernement e-schrijft voor dat de leerling-piloot een minimum van 40 trainings-uren moet hebben gevlogen. (deze 40 uren zijn opgesplitst in een aantal uren vlucht met instructeur en een aantal uren zonder (dus solo-vluchten))
4. Het verloop van de training nauwgezet volgend, zal de Vliegschool uiteindelijk beslissen in hoeveel uren je opleiding wordt afgerond. Statistieken tonen aan dat de gemiddelde leerling-piloot vier tot zes maanden nodig heeft om zijn opleiding te voleindigen.

4. HOE GROOT MOET MIJN BUDGET WEJN OM PILOOT TE WORDEN ?

Vergeleken met andere opleidingen in zekere bedrijfstakken is het piloot worden helemaal niet duur als men wel zou denken. Percentueel vergeleken met een levensduur, is dit waarschijnlijk het goedkoopste zaakje dat je ooit hebt kunnen doen. Piloot worden is altijd een solide investering voor de toekomst, en, let wel, de kouten zijn slechts éénmalig.

5. HOE ZIT HET MET DE PHYSISCHE TESTEN EN ANDERE BEPALINGEN ?

Er is een minimum leeftijd bepaald om piloot te worden; 16 jaar voor een leerlingcertificaat, 17 jaar voor het eigenlijke privaat brevet. Er is geen maximum leeftijd bepaald. In feite als de leerling-piloot gezond en wel de opleiding kan volgen, spelen de hogere ouderdomsjaren geen rol. Om de twee jaar moet de piloot een officieel medisch rapport voorleggen. Dit medisch rapport is enkel een routineonderzoek om vast te stellen of de sollicitant geen problemen heeft in verband met zijn bekwaamheid om veilig te vliegen. Fysische tekortkomingen hoeven niet altijd een hinderpaal te zijn voor de opleiding; er zijn vele fysisch gehandicapte piloten ! Om kort te gaan : De basisvereiste om piloot te worden (en een goede) is : een behoorlijke dosis gezond verstand bezitten, en uzelf de wil opleggen om binnen de grenzen te blijven van de verplicht opgelegde regelingen, en van uw eigen vluchtbekwaamheid.

6. ZIJN DE TESTS MOEILIJ ?

Voor het leerlingcertificaat (16 jaar) zijn er geen specifieke tests voorzien vooraleer een privaat brevet wordt toegekend is de leerling-piloot (17jaar) verplicht twee tests af te leggen. Een ervan is een schriftelijk examen, in hetwelke vragen zullen worden gesteld over de vliegbepalingen en wetten, en over een gesimuleerde vlucht. De leerling-piloot zal dit allemaal reeds op voorhand hebben doorlopen; want de vragen welke hier worden gesteld behoren tot een gedeelte van het opleidingsprogramma. Hierop volgt het praktijkexamen in vliegbekwaamheid. Een erkend examinator zal de leerling-piloot vergezellen tijdens een proef(examen)vlucht, om te toetsen of hij of zij voldoende kennis heeft in de praktijk-vliegbekwaamheid. Deze tweetests vallen dus helemaal niet zwaar te noemen !

7. IS HET VLIEGEN WEL VEILIG ?

Vliegtuigen werden gebouwd volgens erg strenge specificaties, en worden constant nagekeken, om er zeker van te zijn dat zij mechanisch veilig zijn en blijven. Piloten zijn zich terdege van veiligheid bewust; omdat niemand het is toegestaan te vliegen zonder geldig brevet of zonder de nodige bekwaamheid. De piloot moet trouwens tijdens de praktische proef zijn bekwaamheid bewijzen. De overgrote meerderheid onder de piloten (zelfs diegenen met duizenden vluchturen in hun logboek) zijn nog nooit betrokken geweest in één of ander vliegongeval ! Natuurlijk.. zolang mensen een vliegtuig besturen kunnen risikos nooit worden geëlimineerd of weggecalculeerd. Doch, een goed gebouwd, en goed nagekeken vliegtuig, in handen van een veilige en bekwame piloot, wordt het veiligste transportmiddel, eerder dan wel ander ook !

8. WAT GEBEURT ER ALS DE MOTOR HET LAAT AFWETEN ?

Een vliegtuigmotor is een stuk heel fijn gebouwde machinerie, dat er speciaal op berekend is om te blijven werken. Als de motor het tijdens de vlucht toch laat afweten, zal je heus niet naarstorten.. Doe enkel wat de instrukteur je heeft laten doen tijdens de praktische lessen, zoek een goede nood-landingstrip uit, en land...

9. HOE STAAT HET MET DE VERZEKERING ?

Levensverzekering : Als uw verzekeringstermijn (leven) onlangs is ingegaan, bestaat de kans dat dit risico mede gedekt is; indien niet moet je contact opnemen met de verzekeraar aangaande wijziging in de polis.
Ongevallen-polis : Dit risico kan reeds gedekt zijn via de polis van het bedrijf waar u het vliegtuig van huurt. Indien niet, en je wenst een polis ter dekking van ongevallen op je eigen naam terwijl je een toestel huurt, kan zulks bij diverse verzekeringsmaatschappijen worden aangevraagd.

10. IS GENERAL AVIATION ECHT VEILIG ?

General Aviation vliegtuigen werden gebouwd met het oogmerk de maximum veiligheid te waarborgen. Zij zijn zodanig gebouwd, dat er voor alles, bijvoorbeeld lading, een reservemarge voorzien is. Deze vliegtuigen werden uitgetest, nagekeken en gecertificeerd volgens de zeer strenge specificaties van de plaatselijke Luchtvaart Administratie (Bestuur voor Luchtvaart). Ook piloten werden getraind en gekeurd volgens de strikte reglementen naar vaardigheid.

Wanneer vliegtuig en piloot beantwoorden aan deze reglementen kan er gevlogen worden.

De vereiste voor periodische inspectie van vliegtuig en piloot maken hen tot een veilig geheel.

Veiligheid is prioriteit Nr 1 in de algemene luchtvaart!

11. MOET IK ZELF EEN VLIEGTUIG BEZITEN OM TE KUNNEN VLIEGEN ?

Het grootste gedeelte van vliegen in General Aviation verband wordt gedaan door piloten die de vliegtuigen afhuren op hun lokale vliegvelden. De huurprijzen worden berekend volgens een vast forfaitair bedrag per vlieguur, wat natuurlijk van vliegtuig tot vliegtuig verschilt. Dit bedrag omvat alles, inclusief brandstof, olieconsumptie en verzekeringdekking. Een andere methode van vliegen zonder eigenaar te zijn is het lidmaatschap in een Vliegclub. Er vormen zich meer en meer van deze groepen, gevormd door verschillende piloten, die daarvoor niet individueel een vliegtuig bezitten, maar de binnenkomende bedragen samen leggen om kollektief een vliegtuig te kopen voor ieders gebruik. Vliegtuigen huren en verhuren is ook een populaire methode van vliegen zonder te kopen, speciaal voor zakenorganisaties.

12. WIE VLIEGT ER NOG ALLEMAAL ?

Er zal op een andere plaats niet zo iemand zijn als u die zijn privaat-brevet heeft behaald. In feite, iedere gemeente, iedere stad, iedere provincie heeft zijn contingent aan piloten onder de mensen zitten. Het bereik in leeftijd varieert overigens van tieners tot eeniot-burgers.

13. WAT GEBEURT ER NADAT IK MIJN PILOTEN-BREVET HEB BENAALD ?

Reizen, waar je vroeger een vermoeiende dag voor nodig had kunnen nu in een paar uur tijd worden overbrugd. Het is de waarheid dat reiskosten zullen verminderen. Je zult een nieuw organisatorisch gevoel krijgen betreffende transportmogelijkheden. Je zult de vrijheid leren kennen om uw eigen vluchtplanning, uw eigen time-table op te maken. En je zult een nieuw persoonlijkheidsbesef krijgen in uw altijd groeiende vliegervaring.

14. HOEVEEL BRANDSTOF VERBRUIKT ALGEMENE LUCHTVAART ?

Van de honderd-duizenden vliegtuigen, die samen miljoenen uren vliegen of gevlogen hebben verbruikt General Aviation juistgeteld 8/10 van 1% van alle brandstof welke gebruikt worden in het transport algemeen. Dat komt overeen met twee eetlepels uit elke gallon voor elk vervoermiddel ter wereld gebruikt. Genoeg brandstof dus om jaarlijks miljoenen mensen en bergen vracht te vervoeren. Niettegenstaande deze gunstige cijfers is General Aviation nog konstant bezig een goedkopere en efficiëntere manier te ontwikkelen in brandstofverbruik. Een gewoon General Aviation les-vliegtuig verbruikt plus minus 7 gallon per uur, vliegende aan een kruissnelheid van 100 mijl per uur. Alle piloten denken in de juiste richting om zoveel mogelijk te halen uit één gallon brandstof.

GENERAL AVIATION : EEN GROOT VLIEGBEREIK, WEINIG BRANDSTOF !

BLOSO NIEUWS

Het vierde en laatste nummer van de jaargang '81 van 'Sport' - het driemaandelijks tijdschrift van het BLOSO - werd zopas gepubliceerd. Afgezien van de vertrouwde rubrieken, zoals Clearing House, Hoge Raad, BLOSO werking en Sport - Informatief, verschijnt in dit nummer een artikel omtrent het INTEGRA project 81, geschreven door J.O.C. Vanlerberghe met als titel "Internationaal Jaar van de Gehandicapte, Integra 81". Verder vindt U een artikel van H. Gemoets getiteld "World Games I Santa Clara", waarin het ontstaan van deze spelen wordt gesitueerd en over de Belgische deelname wordt uitgeweid. Tips om in prima conditie te blijven krijgt U van De. D. Clacs in zijn artikel "Sport voor 't leven". Hierin kan U onder meer een beschrijving vinden van de best geschikte sport in functie van de leeftijd.

In de rubriek "Kent U deze sport?" werd ditmaal aandacht geschonken aan twee minder bekende sporten met name Adrogym en Kunstzwemmen. De resultaten van het "Sportjaar voor haar" worden bekend gemaakt in het artikel "Sportjaar-voor-haar 1980". Een kijkje in eigen boezem" door E. De Waele en B. Uyttenbroeck. Onderrubriek "Minder-Validensport" werd een artikel gepubliceerd door R. Van Ophem, geschreven naar aanleiding van de wereldkampioenschappen die plaats hadden in Stoke Mandeville. Naast een sfeerbeeld vindt U ook een opsomming van de 34 Belgische medaillewinnaars.

Dit nummer kost 100,-fr, een jaar abonnement (4num.) 250,-Fr, een abonnement op het Documentatiedossier (eenverzameling van BLOSO publicaties, waaronder Sport) kost 500,-fr. Men kan abonneren door storting of overschrijving van het vereiste bedrag op rekn° 000-2005308-27 van het Nationaal Sportfonds, Ned. Sektor, 1000 BRUSSEL.



