

2100 DEURNE 6

G.P.P./8/ 1741

# ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de  
**liga van vlaamse zweefvliegclubs**  
vereniging zonder winstoogmerk

6de jaargang - nummer 23  
juli-augustus-september 1985

verantwoordelijke uitgever  
P. Pauwels, G. Ivanowlaan 70, 2100 Deurne



OPTIEK - KONTAKTLENZEN  
**André Maes**

**Bredabaan**  
**2060 Merksem 624**  
Telefoon (03) 646 12 12



dé zonnebril voor zweefvliegers !

# ligablad

Driemaandelijks tijdschrift  
van de

## liga van vlaamse zweefvliegclubs

vereniging zonder winstoogmerk

**Redactie : JAN HANNES**

**Correspondentieadres :**

Linkestraat 18  
3560 Beringen  
Tel. : 011/43 10 87

**Abonnementen :**

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

**Advertentietarieven :**

Op verzoek, neem contact op met het secretariaat.



**Secretariaat :**

George Ivanowlaan 70  
2100 Deurne  
Tel. : 03/322 16 04

**Betalingen :**

Op bankrekeningnummer  
068- 2033341 - 54 t.n.v.  
v.z.w. Liga van Vlaamse  
Zweefvliegclubs

**Verantwoordelijke uitgever :**

P. Pauwels  
G. Ivanowlaan 70, Deurne

6de jaargang - nummer 23  
juli - augustus - september

**In dit nummer**

- \* Redactioneel/mededelingen ..... 5
- \* Wedstrijdnieuws ..... 6
- \* XIX World Gliding Championships .... 11
- \* Verslag wedstrijd bergvliegen Vinon .. 14
- \* 770 km, een mooie dag ! ..... 19
- \* Inschrijvingen luchtvaartregister ..... 22
- \* BLOSO-nieuws ..... 23
- \* Bergvliegen ..... 25
- \* Impressies van een initiatiekamp ... 27
- \* K.B.A.C.-Sportcommissie ..... 28
- \* Clubnieuws, boekennieuws, zoekertjes 30

**Verleenden hun medewerking aan dit nummer**

G. Peeters (D.A.C.), A. Servranckx (A.C.A.),  
L. Braet (Z.A.C.),  
S. Taeymans, M. De Wachter, (A.C.K.)  
M. De Witte, A. Lauwers, A. Kennis (K.A.C.)  
M. Zonnevillie (K.F.C.), J. Schotmans (A.S.A.),  
R. Van Camp (A.Z.M.)

Foto's van J. Daems, W. Pauwels  
Medewerkers blijven verantwoordelijk voor  
hun bijdragen.

Teksten voor het volgende nummer  
worden op de redactie verwacht  
tegen 1 december a.s.

**Foto op de voorpagina**

Cumulus 3F van  
Christian Kroll, deelnemer  
Oldtimer-Fly-In te Schaffen  
van 15 t/m 18 augustus '85  
(D. Quaeyhaegens)

**NIEUW**

bij INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

de **TR 720 ZEND/ONTVANGER** handheld  
minimale afmetingen (178 x 68 x 38 mm)

IDEAAL voor:

ZWEEFVLIEGERS  
OPHAALPLOEGEN  
SPORTVLIEGERS  
VERKEERSLEIDING  
UL-PILOTEN  
DELTA-VLIEGERS  
BALLONVAARDERS  
VOLGAUTO's  
WEDSTRIJDLEIDERS  
etc. etc.

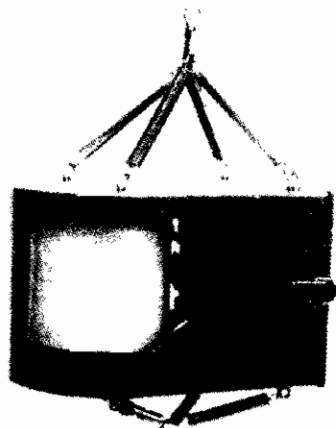


- 720 (voorzien voor 760) kanalen zenden/ontvangen in het COM bereik (118-136 MHz)
- 200 kanalen in het NAV bereik, alleen ontvangen (108-118 MHz)
- 3 memo-frequenties
- 3.0 watt PEP uitgangs-vermogen
- ingebouwde, verwisselbare, oplaadbare accu.

**INTRODUKTIEPRIJS:**  
**f 1680,- of Bfr. 30500** excl. btw  
incl. accu, antenne, laadapparaat.

Div. extra features leverbaar: lederen tas, externe luidspr/micro., conn. voor ext. voeding, magneetvoetantenne, snellader, zwaardere accu's.

## BAROGRAAF O/K



8.000 of 10.000 meter

Prijs : vanaf Hfl. 670.—  
of Bfr. 11.800  
(afh. van koers)

Exclusief BTW (NL. : 19%)

Ook alle toebehoren leverbaar.

Exclusief agent  
voor de Benelux:

- ook alle toebehoren leverbaar
- snelle service



**International Aviation Service**

Martin Heesakkers  
Eind 11  
5561 BC RIETHOVEN, NL  
(Belg./Ned. grens)  
Tel. NL: (04902) 4 17 41  
Vanuit B: 31490241741

## PEGASE nu leverbaar in 5 TYPEN

leveringen in 1985 nog mogelijk.

PRIJS : vanaf FF. 115000, exclusief BTW  
(prijs wordt bij de bestelling gefixeerd)

## VAN DE REDACTIE

Zoals je zult merken, hebben leden uit verschillende clubs dit nummer helpen realiseren.

De redactie is hiermee ten zeerste verheugd en dankt de auteurs voor hun bijdrage, en wij hopen dat dit de overige leden zal aanzetten hun wedervaren neer te pennen.

Illustraties, tekeningen, foto's (lieftst z/w), worden graag mee opgenomen.

Ook foto's voor op de voorpagina zijn altijd welkom.

De redactie houdt zich steeds ter beschikking voor verdere inlichtingen en rekest ook op jouw medewerking!

Veel leesgenot!

## MEDEDELING AAN ALLE PILOTEN i.v.m.

**Landingen op militaire vliegvelden**  
**Fotograferen van militaire vliegvelden/installaties.**

Van iedere piloot wordt verwacht dat hij de bestaande reglementering kent en eerbiedigt.

N.a.v. de landing van een zweefvliegtuig op een militair vliegveld en de juridische gevolgen voor de betrokken piloot, werd tijdens de vergadering van de Raad van Beheer van 28.02.85 de medewerking gevraagd van alle clubs om hun piloten te briefen en alzo overtredingen te voorkomen. In de nota van de Wedstrijdcommissie van 12.01.85 werd eveneens de aandacht gevestigd op dit punt.

Ondanks deze oproepen om de reglementering correct toe te passen, zijn er thans nog inbreuken vastgesteld.

Ter vrijwaring van de zweefvliegsport zijn wij van oordeel dat geen verdere inbreuken op de reglementering mogen en kunnen worden geduld.

Onafgezien van de mogelijke gerechtelijke vervolging door de militaire overheid, zullen mogelijke overtredingen grondig worden onderzocht en zal/zullen de betrokken piloot/piloten worden gesanctioneerd.

## MEDEDELINGEN VAN HET SECRETARIAAT

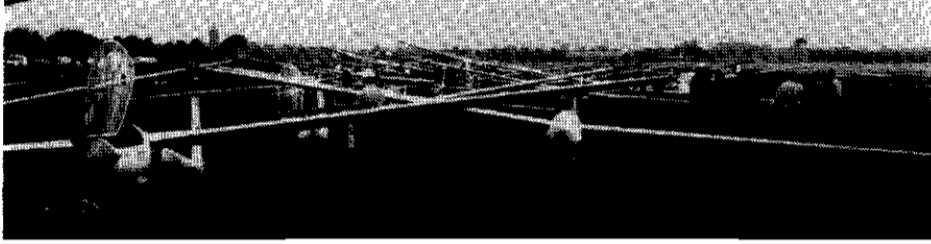
- \* Vriendelijk verzoek alle formulieren voor aanvragen van vergunningen en brevetten **volledig** in te vullen.
- \* Voor de homologatie van proeven met fotobewijzen, dienen, naast de **ongeknipte** film, ook de **afdrukken** bij het dossier gevoegd te worden. Alle aanvraagdossiers dienen naar het secretariaat van de Liga gestuurd te worden en **niet** naar de K.B.A.C.
- \* Naast de zelfklevers met logo van de Liga van Vlaamse zweefvliegclubs, zijn thans ook zilveren «C»-stickers te verkrijgen op het secretariaat of bij de clubafgevaardigde (30 F 't stuk).
- \* De prachtige kleurenposter ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs is nog steeds te koop bij je clubafgevaardigde of op het secretariaat (200 F 't stuk).

# WEDSTRIJD NIEUWS

## Internationale zweefvliegwedstrijd «Handicap der Kempen» en «Victor Boin»

Naar jaarlijkse traditie werd door de Kempische Aeroclub weer de «Handicap» ingericht op 29 en 30 juni, ditmaal aangevuld met de trofee «VICTOR BOIN».

's Zaterdag was de weergoden ons niet gunstig gezind. Er kon niet gevlogen worden. 's Zondags waren de omstandigheden beter. 's Morgens werd er contact opgenomen met enkele wedstrijdvlotten en in gezamenlijk overleg werd beslist de wisselbeker «Victor Boin» op deze dag te vliegen met tevens een dagproef voor de «Handicap».



De opdracht was een Cats Cradle : Weelde - Udenhout - Veldhoven - Hoolst, zodat men in principe nooit verder dan 30 km van het veld verwijderd was. De meteo was niet optimistisch, maar voorspelde toch vliegbaar weer. Van de 52 ingeschreven piloten waren er toch nog 38 komen opdagen om er in de verschillende klassen tegenaan te gaan.

Zeven sleepkisten brachten op 35 minuten iedereen in de lucht. Er werd in de verschillende klassen gestreden op het scherp van de snee. Met drie piloten rond de 300 km en nog een vijftal tegen de 200 km aan, werden er toch nog behoorlijk wat kilometers afgemaakt.

Voor de Wisselbeker «Victor Boin», voorbehouden aan de Renklasse, bleek Stan Taeymans op Pik 20 D iedereen te sterk af. De grootste tegenstand kwam nog van zijn clubgenoot Gert Huybreckx op Standaard Cirrus.

Voor de rangschikking in de «Handicap» was het dan ook niet verwonderlijk

|||||

HANDICAP DER KEMPELI 29-30 JUNI 1985.

VICTOR BOIN 1985

|||||

Ø	NAMM	CLUB	VLIEGTUIG	KENTEKEN	FLASSE	AFSTAND
1	TAEYMAN, ST.	A C I	Pik 20 D	00-ZHA	REN	313
2	HEESENBERG	A C I	ST-CIRRUS	00-ZLT	STAND	270
3	LEUENS, J	AAST	ST-CIRRUS	00-ZLH	CLUB	184
4	THOMSEN, J	A C I	ST-CIRRUS	00-ZLH	STAND	180
5	JENHENS, J	A C I	LS 4	00-ZLH	STAND	180
6	VAN LOOY, M	A C I	ST-CIRRUS	00-ZM	STAND	150
7	V. LIZENDOORN	H I M	ST-CIRRUS	00-ZM	REN	148,0
8	REPTIS, M	A C I	FA 7	00-ZM	CLUB	90
9	WANDERSTEEN	H I M	LS 3 H	PH-648	REN	81,2
10	RHAY, F	A C I	ASH 15	PH-628	STAND	63,2
11	DE CORINKE	E L C	FA 6 CR	00-ZLH	CLUB	53,2
12	BENEDEN	F B A C	LS 4	PL-88	CLUB	51
13	V. LINDENBERG	F A C	FA 6 LP	00-ZLH	CLUB	50,4
14	STRESSENS	J A C	FA 6 LP	00-ZLH	CLUB	50,4
15	WINTERST	F A C	LS 4	00-ZLH	CLUB	49,6
16	DANNEB, ST	A C I	ASH 15	00-ZM	STAND	32,6
17	MENSELERS	H A C	FA 6 CR	00-ZM	STAND	29
18	MENSELERS	H A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	28
19	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
20	W. DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
21	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
22	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
23	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
24	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
25	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
26	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
27	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
28	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
29	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
30	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
31	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
32	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
33	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
34	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
35	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
36	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8
37	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	CLUB	26,8

Ø	NAMM	CLUB	VLIEGTUIG	KENTEKEN	HANDICAP	AFST. ZON	PUNTEN '20
1	TAEYMAN, ST.	A C I	Pik 20 D	00-ZHA	100	313	1000
2	HEESENBERG	A C I	ST-CIRRUS	00-ZLT	100	292	531,91
3	LEUENS, J	A C I	ST-CIRRUS	00-ZLH	100	148,2	473,48
4	THOMSEN, J	A C I	PH-648	PH-648	100	90	497,54
5	V. LIZENDOORN	H I M	LS 3 H	PH-648	100	0	0
6	VAN LOOY, M	A C I	PH-648	PH-648	100	0	0
7	V. LIZENDOORN	H I M	LS 3 H	PH-648	100	0	0
8	REPTIS, M	A C I	FA 7	00-ZM	100	0	0
9	WANDERSTEEN	H I M	LS 3 H	PH-648	100	0	0
10	RHAY, F	A C I	ASH 15	PH-628	100	0	0
11	DE CORINKE	E L C	FA 6 CR	00-ZLH	100	0	0
12	BENEDEN	F B A C	LS 4	PL-88	100	0	0
13	V. LINDENBERG	F A C	FA 6 LP	00-ZLH	100	0	0
14	STRESSENS	J A C	FA 6 LP	00-ZLH	100	0	0
15	WINTERST	F A C	LS 4	00-ZLH	100	0	0
16	DANNEB, ST	A C I	ASH 15	00-ZM	100	0	0
17	MENSELERS	H A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
18	MENSELERS	H A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
19	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
20	W. DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
21	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
22	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
23	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
24	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
25	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
26	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
27	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
28	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
29	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
30	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
31	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
32	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
33	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
34	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
35	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
36	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0
37	DE WELDEL	F A C	FA 6 CR	00-ZM	100	0	0

Ø	NAMM	CLUB	VLIEGTUIG	KENTEKEN	HANDICAP	AFST. ZON	PUNTEN '20
1	LEUENS, J	AAST	FA 6 LP	00-ZLH	85	124	1000
2	REPTIS, M	A C I	FA 7	00-ZM	85	90	466,50
3	V. WELDEL	F A C	NA 6 LP	00-ZM	85	93,2	523,7
4	V. WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	81	531,91
5	MENSELERS	J A C	FA 6 CR	00-ZM	85	97,8	524,59
6	MENSELERS	J A C	FA 6 CR	00-ZM	85	73,5	571,59
7	STRESSENS	J A C	FA 6 CR	00-ZM	85	73,5	571,59
8	STRESSENS	J A C	FA 6 CR	00-ZM	85	73,5	571,59
9	V. D. BORNE	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
10	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
11	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
12	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
13	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
14	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
15	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
16	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
17	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
18	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
19	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
20	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
21	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
22	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
23	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
24	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
25	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
26	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
27	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
28	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
29	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
30	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
31	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
32	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
33	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
34	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
35	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
36	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02
37	DE WELDEL	F A C	FA 6 LP	00-ZM	85	25	134,02

dat zij respectievelijk de Open/Renklasse en de Standaardklasse beheersten. In de Open/Renklasse speelde Martin Heesakkers tot het laatste moment mee in zijn Janus C, maar moest met zijn 292 km Stan Taeymans nog dik 20 km laten voorgaan.

In de Clubklasse kwam de opmerkelijkste prestatie van Johan Lievens van Aalst, die met zijn Ka 6 CR in deze omstandigheden een opgemerkte 180 km vloog.

Een proficiat aan alle deelnemers is op zijn plaats, niet alleen omwille van de sportieve strijd, maar ook omdat alle keerpuntfoto's min of meer perfect in orde waren, zodat de officieuze uitslag meteen officieel werd.

Onze dank moet ook gaan naar de Luchtkadetten van België voor hun bereidwillige hulp en een perfecte meteo.

Misschien was de datum van de wedstrijd iets te dicht bij de wedstrijden in Issoudun, zoniet waren nog andere toppiloten zeker aanwezig geweest. We zullen er volgend jaar rekening mee houden en bestellen dan nog «iets beter weer!».

A.L. en M.D.W.

*En hij kwam,*

*Neen, nee, verkeerd. . . niet de Paus of een of andere wereldvedette maar de regen en natuurlijk was zijn vriend de wind niet ver uit de buurt.*

*Het duurde al dagen maar met echt zweversgeduld hoopten we op het beste, maar hoe meer 27 april '85 naderde, moesten we de domper zetten op onze hoop.*

*De start van de wedstrijd te Kiewit zou een waterige kwestie worden.*

*Zondag 28 april '85 : een echte aprilse dag, uitleg overbodig.*

*Maandag eindelijk vliegen maar in erbarmelijke omstandigheden, wind, regen, onweer, wat verlang je nog meer?*

*Dinsdag 30 april vergeet hem gewoon, men zou er bij huilen, maar de hemel was er serieus mee bezig.*

*Woensdag 1 mei, vergeet die dag ook maar gerust, sterke zuidwestenwind, gebrokkelde thermiek tussen de buien.*

*Maar toch waren in deze triestige toestand en deze droevige wedstrijd schitterende pluspunten.*

*Vooreerst het onthaal, de inzet, de sfeer, alleen reeds andere collega's in zulke omstandigheden te ontmoeten schept een band, waarop de regen weinig invloed heeft.*

*Daarom Aeroclub Kiewit doe verder, en piloten tot volgend jaar.*

*Ene die er bij was.*

A.S.

## **1ste Internationale Zweefvliegwedstrijd op Keiheuvel van 15 t/m 22 juni 1985**

De wedstrijd op Keiheuvel was internationaal. Dit kunnen we afleiden uit het deelnemersveld. Volgende piloten namen deel : 2 vrouwelijke Duitse piloten, 5 Nederlanders van Woensdrecht en Eindhoven, 3 van Zwartberg en 7 van Keiheuvel. In totaal 17 deelnemers in twee klassen : Standaard 11 en Ren 6.

De wedstrijdleiding verwachtte meer deelnemers, daar de wedstrijd was begiftigd met prijzen in natura en geld.

De winnaar in elke klasse kon 5.000 F en gaande tot 500 F verdienen.

Het weer was ver van ideaal qua vliegweer. Rekening houdend met de voorgaande en de daarop volgende week was deze echter de beste van de maand juni.

Dat het weer niet ideaal was, resulteerde in slechts vier proeven die gevlogen werden. De afstanden varieerden van 150 tot 203 km voor de Standaardklasse en 240 km voor de Renklasse.

Lokaal was het tamelijk goed weer; alhoewel de piloten onderweg te kampen hadden met regen, waren het aantal buitenlandingen legio. De proeven waren ook in die mate gekozen dat - bij eventuele «vaches» - de ophaalploegen geen overdreven grote afstanden dienden af te leggen.

De Standaardklasse werd volledig beheerst door Eddy Huybreckx, die 3 van de 4 proeven won. Er was geen kruid opgewassen tegen hem. Enkele weken later vertoonde hij ook zijn kunnen in de wedstrijd te Klippeneck, waarvan je elders in dit blad het verslag leest.

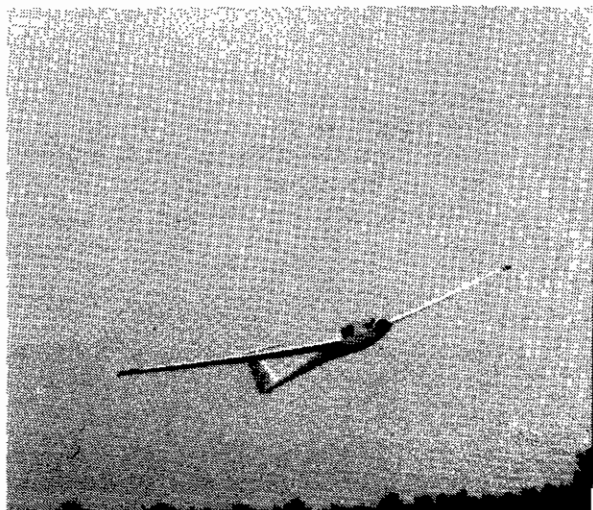
In de Renklasse ging de strijd om de overwinning vooral tussen Stan Taeymans en Michel Bluekens. Eerst genoemde haalde het omdat Michel Bluekens in een van de vier proeven niet startte.

De wedstrijd werd besloten met een Lentebal. De prijsuitreiking werd voorafgegaan door de toespraak van de Voorzitter van A.C.K., die de Wedstrijdleiding feliciteerde met het vlekkeloos verloop. Daarna werd er nog gedanst tot zonsondergang.

### **EINDRANGSCHIKKING**

#### **Standaardklasse**

1. Huybreckx E.	1635 ptn.
2. De Wachter E.	1450 ptn.
3. Van Bree M.	1221 ptn.
4. Van Dingenen P.	1058 ptn.
5. Thomassen J.	920 ptn.
6. Höhn M.	867 ptn.
7. Oswald M.	813 ptn.
8. Van Bree G.	707 ptn.
9. Albert P.	610 ptn.
10. Aerts Mark	577 ptn.
11. Emsens C.	338 ptn.





### Renklasse

1. Taeymans St.	1968 ptn.
2. Bluekens M.	1743 ptn
3. Lemmens J.	1616 ptn.
4. Cremers G.	1377 ptn.
5. Heesakkers M.	758 ptn.
6. Smit L.	699 ptn.

J.H.

### Internationale Zweefvliegwedstrijd Klippeneck van 27 juli t/m 3 augustus 1985

Deze wedstrijd, die voorgaande jaren steeds mooi en goed vliegweer had, kampte dit jaar met minder gunstig weer, om niet te zeggen slecht weer. Het was echt geen goed vliegweer.

In totaal werden slechts 4 proeven gevlogen met afstanden gaande van 205 tot 225 km.

In de Standaardklasse namen 39 piloten deel.

De afstand van de eerste proef bedroeg 205 km, slechts 2 piloten kwamen rond. De eerste had een gemiddelde snelheid van 50 km/u. De tweede proef had een afstand van 210 km waarbij slechts 5 piloten de afstand aflegden.

Een vierhoek van 208 km kregen de deelnemers bij de derde proef. Allen kwamen rond. Eddy Huybreckx was die dag eerste met een gemiddelde snelheid van 81 km/u. De tweede had hier een gemiddelde van 71 km/u. Dit was ook de beste vliegday.

Iedereen deed een «vache» bij de vierde en laatste proef. De te vliegen afstand was hier 225 km.

### Eindklassement Standaardklasse

1. Eddy Huybreckx (A.C.K.)	2207 punten
12. Stefan Dammen (A.C.K.)	1632 punten
15. Gert Huybreckx (A.C.K.)	1550 punten
17. Miel De Wachter (A.C.K.)	1524 punten

In de Ren- en Tweezittersklasse deden ook deelnemers mee van LSV Viersen, die op Keiheuvel niet onbekend zijn. In de Renklasse was het Ollie Schmelzer die twaalfde eindigde op de 17 deelnemers met 1796 punten. In de Tweezittersklasse deed vader Schmelzer met de andere zoon, Bert mee. Zij eindigden 6de op de 13 met 1796 punten en werden aldus gekwalificeerd voor het nationaal Duits kampioenschap '86.

M.D.W.

### Brussels TMA Handicap '85

Deze wedstrijd vond plaats van 15 t/m 18 augustus '85 op het vliegveld «Ter Kluizen» te Aalst.

Hieronder volgt de einduitslag.

### Clubklasse

1. Lemmens Johan	ASW15	3945	Woensdrecht
2. De Winter Danny	Zug3B	2118	AC Aalst
3. Lievens Johan	K6CR	1733	AC Aalst
4. Roelandt Pieter	Cirus	1301	AC Aalst
5. Joyeux Paul	PhoebusB	345	Kortrijk F.C.
6. Roggeman Dirk	PhoebusC	224	AC Aalst
7. Braal Jan	Blanik	152	AC Axel
8. Lobbens Robert	Blanik	140	Kortrijk F.C.
De Wispelaere F.	AstirCS	140	Kortrijk F.C.

### Nostalgische klasse

1. Claeys Leon	Spatz	3000	AC Aalst
Servranckx A./			
Uytersprot L.	Lerche	—	AC Aalst
De Crom P./			
Van der Burgt J.	K-2	—	Woensdrecht

### XIX WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS

Van 28 juli tot 12 augustus II. werden te Rieti (Italië) de 19de wereldkampioenschappen gehouden.

De Belgische ploeg bestond uiteindelijk uit 4 Waalse piloten : Henry en Patrick Stouffs, Paul Bourgard en Guy Sander. De twee Vlaamse geselecteerden, Eddy Huybreckx en Stan Taeymans, dienden om financiële redenen af te zien van deelname. In tegenstelling met de Waalse piloten was er voor onze kandidaten geen overheidssteun. Voor de piloten met minder ervaring in het bergvliegen, ging het er hard aan toe. Tijdens de 3de wedstrijdday werden er maar eventjes 25 toestellen beschadigd !

### Einduitslag :

Standaardklasse : (39 deelnemers)

1. L. Briigliado (I)	met Discus	—	9706 punten
2. P. Lackner (WD)	met Discus	—	9510 punten
3. E. Mozer (USA)	met Discus A	—	9397 punten
33. P. Stouffs	met LS 4	—	6603 punten

Renklasse : (48 deelnemers)

1. D. Jacobs (USA)	met LS 6	—	10902 punten
2. S. Kuusisto (FIN)	met LS 6	—	10237 punten
3. L. Goudriaan (SA)	met ASW 20 BL	—	10115 punten
34. H. Stouffs	met LS 6	—	7404 punten
40. G. Sander	met Ventus	—	5702 punten

Openklasse : (17 deelnemers)

1. I. Renner (AUS)	met Nimbus 3	—	9927 punten
2. F. Blatter (CH)	met Nimbus 3	—	9504 punten
3. K. Holighaus (WD)	met Nimbus 3	—	9228 punten
6. P. Bourgard	met Nimbus 3	—	9014 punten

## Radio-equipment 720/760 kanalen



**ATR 720 A**  
- traditionele bediening  
- sledemontage (uitwiss. div. merken)  
- groot uitg. vermogen



**ATR 720 B**  
- met (scherp) display  
- 4 voorselecties, eenvoudige bediening op het front



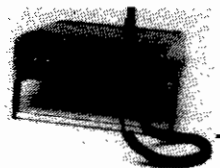
**ATR 720 C**  
- met (scherp) display  
- 10 voorselecties, microprocessor gestuurd  
- sledemontage (uitwiss. met A en div. merken)



**ATR 720 M en MC**  
Speciaal voor motorvlgt.  
- met display  
- „norm“ afmetingen  
- > 5,5 Watt



**ATR GS** typen (5 var.)  
- voor de A, de B en de C  
- geheel compleet  
Als grondstation, mobiel station en portable.  
Ook voor Ballons en Verkeersstorens  
- metaal of kunststof



**Twee jaar fabrieksgarantie**

Exclusief agent  
voor de Benelux:

- ook alle toebehoren leverbaar
- snelle service



### International Aviation Service

Martin Heesakkers  
Eind 11  
5561 BC RIETHOVEN, NL  
(Belg./Ned. grens)  
Tel. NL: (04902) 4 17 41  
Vanuit B: 31490241741

**ILEC**  
**ELEKTRONIK SICHHERHEIT FÜR DEN SEGELFLIEGER**

Nu al 's werelds grootste Vario-fabrikant

**SB-7 CLUBVARIO**

- audio = VEILIGHEID
- 30 sec. integrator
- 1-3 sec. filter
- akku-controle
- Mac-Cready ring

**SB-8 SOLLFLIHRVARIO**

- zoals SB-7 EN MET:
  - Sollflühr-betekening met aw. km/h
  - normale en muggenplaire
  - audio-weergave naar keuze met aut. volume-regeling
  - vliegegel. belasting en Mac-Cready trapelboos inst.
  - buiten-temperatuur
  - vele samenstellingen mogelijk.

**SB-7 CLUBVARIO**

Binnenkort ook aansluitbaar:

- Kilometer-zähler
- Streckentflug-rechner

Ook voor: TE-buizen  
Statische buizen

**ILEC**

Twee jaar fabrieksgarantie



## INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

UW IMPORTEUR/AGENT  
voor  
NEDERLAND en BELGIË

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

**VLIEGINSTRUMENTEN: WINTER** alle typen hoogte- en snelheidsmeters voor zweefvit., delta's, u.l.'s, en lichte m.vit.

**BAROGRAFEN: OK en WINTER** vanaf f 670,-, Bfr. 11800, alle toebehoren.

**VARIOMETERS MECHANISCH,** vele typen: **WINTER** en **BOHLI**.

**VARIOMETERS ELECTRONISCH:**

A/D: LX 100 en LX 1000 vanaf f 725,- Bfr. 12800.

ILEC: SB-7 en SB-8 vanaf f 791,- Bfr. 14000

**PESCHGES:** top-class, ook met elektronische compensatie

**BOORDCOMPUTERS**

(strecken-flug-rechners) voor **PESCHGES** en **ILEC** (binnenkort).

de **THERMIEK-METER** f 95,- Bfr. 1680

**VALSCHERMEN: SECURITY,** alleen de nieuwe typen 350 en 850; super-safety

**KOMPASSEN: AIRPATH, BOHLI** en **LUDOLPH** reeds vanaf f 158,- Bfr. 2790.

**CENTRAIR ZWEEFVLIEGTUIGEN**

- **PEGASE** in 5 uitvoeringen
- **MARIANNE 2-zitter;** revolutionair
- div. typen **TRAILERS**

**RADIO EQUIPMENT:**

**AVIONIC DITTEL 720/760 kanalen.**  
• Inbouw: 5 typen, fors uitg. vermogen, vanaf f 2130,- Bfr. 37700.  
• Mobiel/Grond/Portable: 5 typen, compleet vanaf f 730,- Bfr. 12900, excl. set.

**AOR TR-720:** 720 kan. COM., 200 kan. NAV.  
- 3 Watt uitgang, memo(3), 170x78x38 mm.  
- Handhold/Inbouw/Mobiel, compleet incl. akku, ant., lader: f 1680,- Bfr. 30500.

**FDK ATC-720,** 720-kan. mini-ontvanger  
- Zeer gevoelig, incl. tas, akku, antenne en lader: f 749,- Bfr. 13250.

**ELT's** (nood/crash-zenders) 2 typen

**RADIO TOEBEHOREN** diverse merken:  
- antenne's, in-, op-bouw, magneetvoet.  
- speakers, headsets, converters  
- hand- en zwanehalsmicrofoons, etc.

**BOORDAKKU's** in 3 typen 12 V/6Ah, vanaf f 84,- Bfr. 1480. Ook laadapparatuur.

**ZUURSTOF-APPARATUUR:**

**AMP 400,** zeer eenv. te monteren. Geh. compl. f 1664,- Bfr. 29500.

**SWEAT-SHIRTS**

- in diverse maten en kleuren
- div. luchtvaart-emblemen
- prijs; afhankelijk van aantal.

ALLE PRIJZEN **EXCLUSIEF BTW**  
en aan wijzigingen onderhevig.

## INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

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



## 18de Wereldbeker bergvliegen te Vinon (van 22 juli t/m 1 augustus '85)

Vinon, een droom voor velen om eindelijk de grote wedstrijd bergvliegen in de Alpen mee te maken.

Coupe de Monde, terecht en niet overdreven als men de deelnemerslijst doorneemt.

Dat de Provence een gezegend klimaat heeft zal iedereen al weten, ook voor de zweefvlieger kan de pret er niet op. Bij goed zweefvliegweer heeft men op het plateau de Valensole een basis van  $\pm 2.000$  m QNH, die — hoe verder men het reliëf invliegt — stijgt tot 4000 m en zelfs hoger.

Maximum plafonds worden bereikt ter hoogte van Briançon. Meer noordelijker is het plafond merkkelijk lager met duidelijk minder goede condities.

Enkele vluchten voor de wedstrijd waren echt niet overbodig. Het is terug even wennen aan het reliëf, de meestal brutale thermiek en vooral... aan de warmte! Op de middag schommelde het kwik tussen de 35° à 38° C.

Bij het overlopen van de deelnemerslijst in de Renklasse waren alle goede piloten toch niet naar de W.K. te Rieti. Namen als Peter Ernst, Prat, Schroeder, Teunisse, Lherm, Schulthess, Lamm kwamen we tegen. In totaal vlogen er in onze klasse 32 piloten.

In de Standaardklasse vlogen de meest bekende piloten : Chenevoy, Rago, Mercier. Zij waren met 38 deelnemers.

Traditiegetrouw waren er bij de openklasse de minste deelnemers. Enkele namen : Hirtz, Burgevin en Generaal Vuillemot, bevelhebber van de Franse Luchtmacht, die meevloog met een Nimbus 3.

Niet te verwonderen dat het zweefvliegen in Frankrijk nog steeds in stijgende lijn gaat.

In de dubbelzitklasse waren er 16 deelnemers, waaronder topfavoriet nr 1 Jacques Aboulin, chef-instructeur te St. Auban. Onze vriend Dudu, chef-instructeur te Sisteron was er ook evenals Luc De Preter.

Topfavorieten in de renklasse, waarin ik meevloog, waren Lherm en Peter Ernst.

Ik ga nu een kort overzicht geven van de proeven :

22 juli : G.O. 370 km St. Adre Les Alpes - La Beaume - L'Argentière.

Het was thermiek puur met een plafond tot 3200 m. Het was een moeilijke dag met een heel laag punt voor mij bij de Cheval de Blanc, die het volledig liet afweten onder de 1800 m, zodat ik noodgedwongen richting landingsterrein Marcoux moest vliegen, waar ik gelukkig een 2 m vond, die me hoogte genoeg gaf om aan de Blaquel te geraken.

1. Lherm	113 km/u
2. Peter Ernst	110 km/u
3. Schulthess	107 km/u
25. Taeymans	78 km/u
28. Doutreloux	71 km/u

23 juli : G.O. 355 km : La Beaume - Jansiers - L'Argentière.

Nog steeds droge thermiek, die zeer moeilijk was bij het vertrek, zodat ik één uur nodig had om aan het reliëf te geraken (45 km) bij de Lure, waar de eerste 5 m me op een hoogte van 2700 m bracht. Verder geen problemen tot aan het tweede keerpunt Jansiers, gelegen ten oosten van Barcelonette, waar het zeer moeilijk werd door de niet voorspelde opkomende NW-wind, die de Zuidhang van de vallei tot één turbulente troep maakte. Gevolg : iedereen héél laag bij Jansiers waar we 3500 m nodig hadden om de oversteek te doen naar Col de Vars. Daarna was het gedaan met de thermiek zodat het nog alleen hangvliegen werd om de laatste 200 km af te leggen.

1. Peter Ernst	97 km/u
2. Lherm	96 km/u
3. Prat	87 km/u
8. Doutreloux	82 km/u
22. Taeymans	71 km/u

24 juli : G.O. 399 km : St. André Les Alpes - Aspres - Plampinet.

Nog steeds droge thermiek, moeilijk op het plateau, beter op het reliëf tot zelfs 4000 m bij Briançon. Moeilijkste punt was het oversteken van het Ecrin-massief. Een omweg maken is mogelijk, maar het duurt een half uur. Als de oversteek (3200 m) niet lukt duurt het tenminste 1 uur of... een buitenlanding.

1. Peter Ernst	112 km/u
2. Lherm	106 km/u
3. Schulthess	104 km/u
15. Doutreloux	94 km/u
25. Taeymans	86 km/u

25 juli : driehoek 400 km : Luc en Dios - Modane.

Eindelijk cumulussen, later echter hevige onweders. De moeilijkste proef van de wedstrijd. Het omvliegen van het Ecrin-massief is niet mogelijk. Er wordt rechtstreeks van Grenoble naar Modane gevlogen met bergen van 3000 m tot 4100 m. Dit is het dan, echt vliegen over de eeuwige sneeuw van de gletsjers, hoog en fris, maar toch een beetje warm door het feit dat je daar nergens kan landen. Het keerpunt Modane moet uiterst voorzichtig omrond worden. Zit men daar te laag, dan kom je uit de vallei niet meer uit en wordt het buitenlanden op het veldje van Sollieres. Alles ging naar wens tot — in de finale — een zwaar onweer bij Gap en Sisteron me brutaal de weg afsneed. Ik heb me nog nooit zo onbehaaglijk gevoeld als toen ik kort na mekaar de bliksem naast mij zag inslaan bij de Gache. Na radiocontact met Sisteron, waar het grote paniek was, vernam ik dat men op de grond windsnelheden noteerde tot 80 km/u. Enfin, het werd een spannende finale : te laag ingezet ter hoogte van St. Auban maar het ging net.



1. Peter Ernst	120 km/u
2. Wanzenried	111 km/u
3. Schneewly	111 km/u
18. Taeymans	86 km/u.
22. Doutreloux	78 km/u.

26 juli : driehoek 3321 km Plampinet - Serres.

Goede thermiek tot 3700 m, maar zeer moeilijk op het plateau. Dit had een routine driehoek moeten zijn, had ik de flater niet begaan in de finale een omweg te maken naar de oostkant van de Durance-vallei. Heel veel tijd verspeeld en binnengekomen met een adembenemende lage laatste 50 km.

1. Lherm	122 km/u
2. Revaz	109 km/u
3. Wanzenried	109 km/u
24. Doutreloux	90 km/u
28. Taeymans	76 km/u : mijn slechtste dag.

27 juli : G.O. 359 km : Aiguines-Pleurpiud - Barrage Sautet.

Goede condities zowel op het plateau als op het reliëf. Basis stijgend tot 4500 m bij Briançon. Voor mij de eerste dag zonder grote problemen.

1. Peter Ernst	123 km/u
2. Lherm	119 km/u
3. Schroeder	115 km/u
8. Taeymans	106 km/u
20. Doutreloux	96 km/u

28 juli : Verplichte rustdag na zes opeenvolgende wedstrijddagen. Er werd gerust, gezwommen, gesurfd, niet gevlogen!

29 juli : driehoek 268 km : La Beaume - Embrun.

Het was beter deze dag een rustdag geweest. Het weer was slechter geworden met een sterke buienneiging. Reeds voor het eerste keerpunt, regen en nog eens regen. Het werd een héél moeilijke vlucht, met een laag punt bij Aspres, waar de hang van Les Apotres me gered heeft. Tweede keerpunt nog erger en lager. Laagste punt bij de Grand Morgan met slechts 1150 m wat normaal 500 m te laag is om veilig te zijn.

1. Prat	123 km/u
2. Schulthess	116 km/u
3. Teunisse	113 km/u
10. Taeymans	96 km/u
29. Doutreloux	buitengeland op 170 km.

30 juli : geen proef-regenachtig tot op de middag, daarna opklaringen.

31 juli : driehoek 308 km Briançon - Orpierre.

De opkomende mistral begon mee te spelen, zodat het mogelijk was dat verschillende piloten bij de Luberan in de golf konden geraken en zodoende hun startfoto konden maken op een hoogte van 4000 tot 4700 m. Na verschillende malen vergeefs getracht te hebben de golftak van de Luberan te bereiken, moedeloos afgevlagen met slechts 1700 m op de hoogtemeter. Dat ik niet alleen was met problemen vernam ik van Jeanneke, die me aan de radio moed insprak om door te gaan. Er waren zelfs 4 piloten die het voor gezien hielden en niet meer vertrokken.

Eens aangekomen aan de Montagne de Loupe ging alles wonderwel. Achteraf bekeken werd het voor mij de beste vlucht, daar ik in de totale tijd nog verschillende hoogvertrekkers van bij de start kon inlopen.

1. Peter	111 km/u
2. Schneewly	110 km/u
3. Lherm	110 km/u
12. Taeymans	93 km/u
24. Doutreloux	67 km/u

#### Eindrangschikking Renklasse na 8 wedstrijddagen.

1. Peter Ernst	7476 punten
2. Lherm G.	7047 punten
3. Schulthess	6710 punten
4. Prat	6693 punten
5. Wanzenried	6184 punten
6. Schroeder	6076 punten
7. Lamm	6057 punten
8. Teunisse	5730 punten
18. Taeymans	4730 punten
21. Doutreloux	4232 punten

Voor mij was het een zeer mooie wedstrijd, waar ik met veel genoegen nog dikwijls zal aan terugdenken.

Ook voor vrouw en dochter werd het een echt verlof zonder te moeten uitrijden met de «remorque».

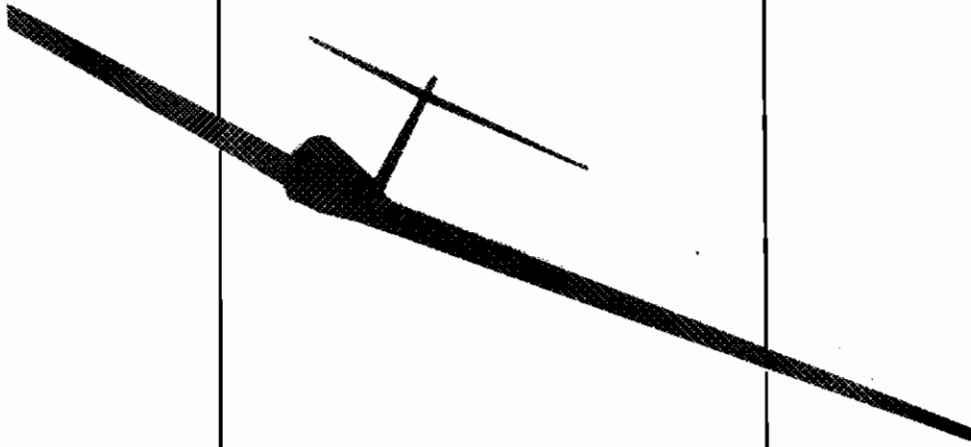
De gemiddelde afstand van de proeven bedroeg 350 km.

In totaal, op 13 dagen met de oefenweek bij, heb ik 4500 km overland gevlogen in het totaal van 68 u.

A l'année prochaine!

S.T.

# up in the sky with kinthey



**group josi**  
**kinthey, aviation insurer**  
rue des colonies 11-1000 brussels  
tel: 02-512.90.90 ext.220

## 770 KM ! EEN MOOIE DAG !

De 16de augustus 's avonds. Een sterrenhemel. Iedereen voelde het al. De avondkoelte was een pullover dik. Sterren zoals alleen in Issoudun mogelijk zijn.

Ik weet niet of je dat gevoel kent, maar rustig slapen gaat niet, en vanaf 5 uur in de morgen wordt er heel stilltjes (om niemand te wekken) naar de horizon gekeken. Geen cirrus, een beetje vochtigheid zoals het hoort. Vandaag is het zover!

De «bak» klaarmaken, water, afzemen, opblinken. Dat alles wordt gedaan door een gedevouerde ophaler!

Om 10 uur volgt de officiële meteobriefing.

De peiling van Romorantin, uitgevoerd door de militairen, geeft de volgende informatie :

- klein gebied van hoge druk van 1020 mb boven midden Frankrijk;
- thermiek : 11 uur lokaal bij 20°      1000 m  
              Vz 1 à 1,5 m/sec
- 15 uur lokaal bij 26 °      1300 m  
              Vz 1,5 à 2 m/sec
- einde van de onstabiele rond 20 uur.

De meteo is dus niet zó goed maar met de kennis van de lokale omstandigheden en met de gevoelswaarnemingen van de vroege morgen, moest het beter zijn.

Marc Somers en ikzelf schrijven een FAI  $\triangle$  van 620 km uit. Jos Aerts en een hele ploeg van de A.Z.M. schrijven een 500 km  $\triangle$  uit.

Het vertrek is gepland om 11.20uur.

De berekeningen geven 7.16 uur vlucht als er met een gemiddelde snelheid wordt gevlogen van 85 km/uur.

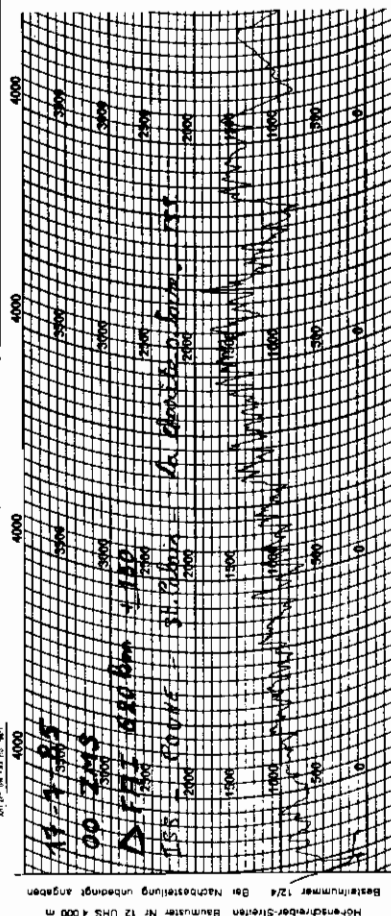
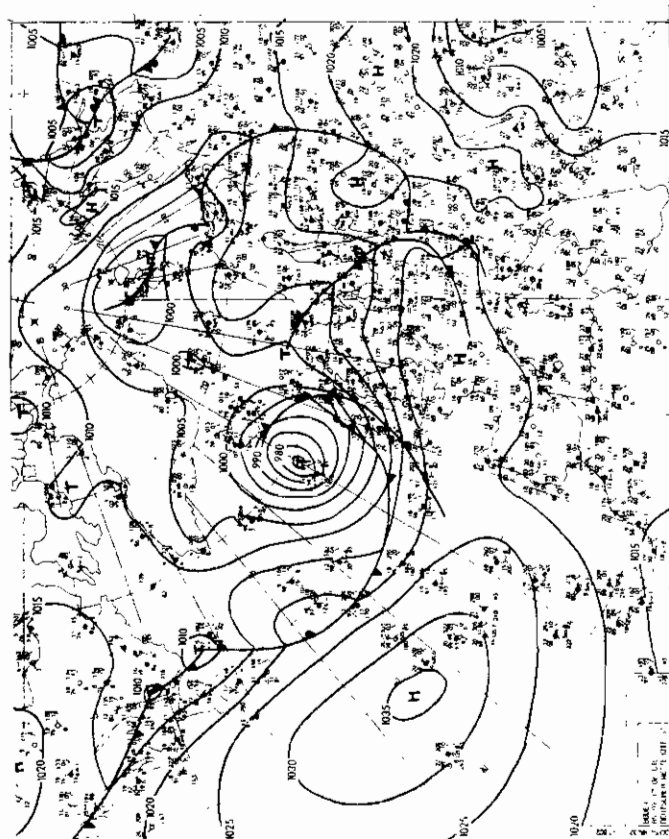
Het vertrek is om 10.20 uur. Het stijgen is zwak en de basis ligt slechts op 750 meter! Heeft de meteo dan toch gelijk? Maar het is nog vroeg. Marc en ik hebben afgesproken dat ieder zijn eigen tempo zou aanhouden. De lage aaneengesloten basis heeft wel een voordeel. Er kan gevlogen worden, weliswaar niet tegen hoge snelheid, zonder veel pompen. De afvlucht is om 10.30 uur.

Bij Le Blanc ligt het gemiddelde niet slecht : 70 km/uur.

Een goede grondploeg rekent deze gemiddelden voortdurend uit, zodat de volledige concentratie naar het vliegen zelf kan gaan.

Het eerste keerpunt, Couhé (SS) op 150 km, wordt gerond om 12.25 uur. De gemiddelde snelheid bedroeg dan ongeveer 84 km/u met 15 minuten bonus op het berekend schema. Het is pas boven Poitiers dat de basis duidelijk boven de 1000 m uitklimt en de pompen tot 3 m/sec gaan. De wind is weggevallen en daar we echt in een kern van hoge druk zitten, draait hij mee met de driehoek! Dit verklaart ook de tijdwinst.

Marc, die een beetje last heeft met het lokaliseren van de pompen, ligt ongeveer 30 km achterop.



WIND :	270	F
NR 1		
THERM. =	1.5	
AFSTAND =	159.0	
HEADING =	253	
TIJD =	2.10	
NR 2		
THERM. =	2.0	
AFSTAND =	191.0	
HEADING =	2	
TIJD =	2.07	
NR 3		
THERM. =	2.0	
AFSTAND =	130.0	
HEADING =	125	
TIJD =	2.01	
NR 4		
THERM. =	2.0	
AFSTAND =	80.0	
HEADING =	250	
TIJD =	0.56	
TOT. TIJD =	7.16	
T. AFST. =	620	
GEM. SNELH. =	85.2	

Een pomp gemist : 700 meter. Dan maar de volgende. 500 meter : geen pomp. De thermiek wordt ook onregelmatig. 3-4 meter aan één kant, maar heel kort. Dus meer inclinatie maar dat wordt belet door de 80 liter water. De kraan wordt voor 45 seconden geopend wat de ballast terugbrengt naar 55 liter. En dat gaat beter.

Ten zuiden van Tours gaat de basis naar 1200 meter met een Vz van 2,5 m/sec. De meteo heeft zich nog altijd niet vergist, maar het wordt beter! De ATZ van Tours wordt langs de westkant omzeild en op de frequentie van Tours is het heel rustig.

St. Calais, het tweede keerpunt, wordt gerond om 14.30 uur.

Nog steeds vooruit op het schema en de gemiddelde snelheid is nu opgelopen tot 86 km/uur. Marc heeft zijn gemiddelde snelheid ook opgedreven maar is nog niet in het goede weer.

Boven Vendôme gaat de basis reeds tot 1400 meter met Vz tot 2,5 en 3m/sec geïntegreerd!

De Sologne is als een Romeinse heirweg geplaveid met Cu op 1700 meter. De riemen worden aangetrokken. Het is turbulent en met doorsteeksnelheden tot 200 km/u en thermiekstoten tot 4 m/sec gaat het snel.

Het gemiddelde ligt nu rond de 100 km/uur.

Een kleine inzinking brengt alles terug tot 90 km/uur.

Mijn vlieggrantsoen bestaat uit zure appels en citroensap, maar nu heb ik echt honger gekregen. Even relaxen, benen vooruit, opblaasbaar kussen aflaten. Ringinstelling lager. De volgende 15 minuten doen goed en alles is terug OK. Er is reeds 5.30 uur gevlogen onder volledige concentratie en de voorbije wedstrijd zit nog altijd in de kleren.

La Charité sur Loire, het derde keerpunt, volgt om 16.30 uur met een gemiddelde snelheid van 89 km/uur.

Het is nog maar 16.30 uur! De korte weg naar Issoudun wordt op minder dan een uur afgelegd. Bij het overvliegen van Issoudun op 1000 meter is de totale gemiddelde snelheid over de 620 km opgelopen tot 91 km/uur.

Er blijft dus nog twee uur over om een niet officiële afstand van 160 km te vliegen. En van geluk gesproken. De drie benen zijn telkens gedraaid zonder wind of zelfs met lichte rugwind. Dit verklaart ook, samen met de verminderende thermiek en oplossende Cu, dat Marc nog 120 km moet afleggen. Issoudun wordt gefotografeerd en de neus van de mini-nimbus gaat terug in de richting van La Charité sur Loire. 80 km heen en terug.

Even een laag punt maar een bel van 3 m/sec brengt mij heel snel op de helft van het been. De «SM» is boven Sancerre als we visueel contact krijgen. Maar het keerpunt ligt nu in 't blauw. Op 5 km van het keerpunt wordt op 1000 m een belletje van 1 m/sec aangevlogen.

Marc gaat op «zijn sokken» het keerpunt ronden terwijl ik de pomp «vasthoud». Hij bereikt de pomp opnieuw op 900 meter en heel moeizaam gaat het nu huiswaarts. Het hoge drukgebied is verschoven want we hebben nu tegenwind van ongeveer 10 km/uur. Boven de 1000 meter gaat het beter en de pompen gaan nog tot 1,5 m/sec. In de richting van Bourges zijn

er nog prachtige Cu's. Dus opletten : niet te laag, en dat wordt een moeilijke opgave. De ring wordt teruggedraaid en Bourges en de Cu's worden gehaald op 800 meter, net voldoende. En wie zien we draaien : de «AA», op terugweg van de 500 km proef, en die deelt ons mee dat de basis 1500 meter is met nog 2 m/sec. stijgen!

Het is ondertussen 19.30 uur geworden. Heel langzaam gaat het naar boven. De kaarten worden vervangen door de rekenschijf. De grondploeg meldt dat 1100 meter boven de stad voldoende is met een tegenwind van 15 km/uur. Met de zekerheid van een klok draaien we samen naar de basis toe. 0,8 gemiddeld. De spanning valt weg. Het snelheidsverlangen verdwijnt. Bourges is een mooie stad, het zicht is prachtig.

De krachtige natuur wordt nu vervangen door rust en uitgestrektheid. Een gevoel van kleinheid overvalt me.

Een glijden van 35 km, oh zo rustig, brengt ons na 10 uur vlucht naar Issoudun terug.

De koepel is nog niet open of een straal champagne blaast de cockpit in! De grondploeg heeft kilometer na kilometer meegeleefd en laat nu ook stoom af.

Resultaat : «SM» 620 km FAI △  
 «AA» 500 km FAI △  
 «52» 770 km

Hoeveel zou er nog kunnen?

G.P.

## NIEUWE INSCHRIJVINGEN

In de periode einde '84 tot juni '85 werden de volgende zweefvliegtuigen ingeschreven in het Belgisch luchtvaartregister :

OO-DGI	Glaser-Dirks DG.400	O. De Spoelberck - Temploux
OO-ZTH	Omnipol Let L-13 Blanik	Kortrijk Flying Club - Wevelgem
OO-ZTW	Grob G.103 Twin Astir	M. Cambier en D. Magniette - Oud-Turnhout
OO-ZFL	Scheibe L-Spatz 55	E. Vanderwaerhede
OO-ZNG	Grob Speed Astir IIb	G. Bourgard - Verviers
OO-ZPK	Scheibe Zugvogel IIIb	I. Van Caelenberg en P. Gaudes - Aalst
OO-ZVN	Schleicher Ka.6 CR	F. Van den Borne - Weelde
OO-ZWF	Avialsa-Scheide A.60 Fauconnet	F. Henrad - Temploux
OO-ZYC	Grob Speed Astir IIB	P. Dobbeleir - Wevelgem
OO-ZHO	Schleicher Ka. 6 E	W. Lassche - Oud-Turnhout
OO-ZME	Scheibe L-Spatz 55	J. Choffray - Temploux
OO-ZTF	Glasflügel H.201.B Stand.Libelle	W. Schepens - Keiheuvel
OO-ZVK	Schempp-Hirth Janus C	V.Z.A. - Antwerpen

J.S.

## CURSUSSEN «ALGEMENE BASISOPLEIDING» (A.B.O.)



LANDELIJKE COMMISSIE KADERVORMING  
 BLOSO - de H.E.L.O.'s van de K.U.L. R.U.G. V.U.B. SPORTBONDEN  
 Koloniënstraat 29-31 1000 BRUSSEL

In september organiseert de L.C.K. weer A.B.O.-cursussen. Deelnemers dienen minstens 17 jaar te zijn (op 1.1.85). Het inschrijvingsrecht bedraagt 2.500,-F te betalen bij de inschrijving op de eerste lesdag.

De cursus omvat de volgende vakken (in totaal 65 lessen) : - anatomie - fysiologie, sportfysiologie, sportverzorging en hygiëne, EHBO en preventie, leiding geven, trainingsleer, sportrecht en ethiek, organisatie van de sport.

Het examen is schriftelijk.

Cursusplaatsen :

Boechout, Brasschaat, Brugge, Dilbeek, Gent, Hasselt, Leuven, Mol, Roeselaere en St. Niklaas.

Inlichtingen : L.C.K.-secretariaat, tel. 02/513 76 60  
 Koloniënstraat 29-31, 1000 Brussel.



In het jongste nummer van «Sport», een driemaandelijke uitgave van het BLOSO, komen o.m. de volgende onderwerpen aan bod :

- evaluatie van het congres «Sport in Vlaanderen», oktober '84.
- kaderopleiding.
- topsportbeleid.
- structuur van de schoolsport en het jaar van de schoolsport.
- de sport en het leefmilieu.

Men kan zich abonneren door 300,-F over te schrijven op postrekening 0006 2005721-52 van het Nationaal Sportfonds (Nederl. sector) te 1000 Brussel.

Redactieadres : BLOSO - Dienst PR  
 Koloniënstraat 29-31  
 te 1000 Brussel.



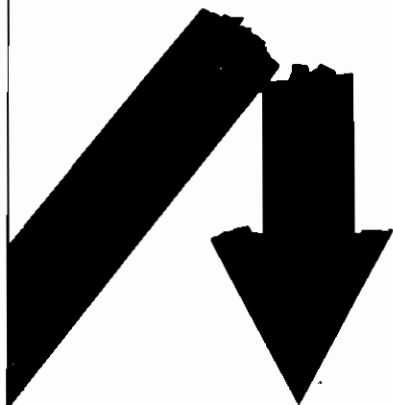
CLEARING HOUSE  
 Informatiecentrum „Sport voor Allen”  
 Onder de auspiciën van de Raad van Europa  
 Galerij Ravenstein, 4-27 1000 Brussel

De door het Informatiecentrum voor planning en realisatie van de Sport voor Allen uitgegeven steekkaarten worden thans vervangen door een trimestriële «Sports Information Bulletin».

Een jaarabonnement bedraagt 1.000,-F.

Inlichtingen : Clearing House v.z.w.,  
 Ravenstijngalerij 4-27  
 te 1000 Brussel, tel. 02/513 51 64.

De dag van Uw pensioen  
verandert er heel wat.  
Uw inkomen bijvoorbeeld



Uw bescherming :  
het aanvullend pensioen  
**ASSUBEL**

Om verder te leven. Zoals vroeger.

*Vraag inlichtingen bij uw verzekeringsconsulent*



Maria-Theresialei 11-13  
2000 ANTWERPEN  
Tel. 031/31.96.70

ANTWERPEN - BRUXELLES - CHARLEROI - GENT - HASSELT - KORTRIJK - LIEGE  
LUXEMBOURG

## ELDORADO FÜR DEN SEGELFLUG



Het zal veel zweefvliegers niet ontgaan zijn, de laatste tijd wordt er nogal wat publiciteit gegeven aan het bergvliegen in Zuid-Frankrijk. Koppen als : «Französische Seealpen, Eldorado für den Segelflug» in de aerokurier lokken heel wat zweefvliegers naar het zonnige zuiden. Wat in de aanvang van de zeventiger jaren nog gold als een goed bewaard geheim voor de zweefvliegende individualist, nu zijn de fantastische mogelijkheden van de Franse zuidelijke alpen alom bekend.

Onder de indruk van al of niet «opgeklopte» verhalen van clubleden, die het allemaal meegemaakt hebben, willen steeds meer piloten het zelf eens gaan proberen. De grote toeloop begint nu reeds voor problemen te zorgen op de Zuidfranse zweefvliegvelden. Een vergelijking met de overvolle wintersportcentra is hier wel op zijn plaats. Zoals men daar lang in de rij moet staan voor de skilift, zo moet men ook rekenen op lange wachttijden om eindelijk eens opgesleept te worden.

Even veel toestellen, alsof het een wedstrijd betreft, is geen uitzondering! Gelukkig wordt tegen de overbevolking van de velden nu opgetreden; uit veiligheidsoverwegingen heeft de districtscommandant van Marseille het aantal toestellen per veld nu beperkt. Dit houdt wel in dat men nu vroeger van te voren moet reserveren! Ook al is het aantal beperkt, het gaat nog steeds om een aanzienlijke vloot vliegtuigen die voor problemen zorgt. Vooral de drukte bij de huisberg van het vliegveld kan voor onveilige situaties zorgen. Wat te denken van een helling van 2 km lang, waar 's avonds zo'n slordige 30 zweefers met laagstaande zon op en neer pendelen om maar zo laat mogelijk te kunnen landen? De grote toeloop van zweefers heeft ook een geweldige kostenstijging tot gevolg gehad. In 1977 kostte een sleepstart 4 1/2 Franse frank per minuut, nu is dat gestegen tot 15 Franse frank per minuut. Reken voor een start ongeveer 8 minuten sleeptijd, voor de eerste 12 starts betaalt men een bijdrage (cotisation) van 65 FF per start en een jaarverzekering van 230 FF. Neem eens aan dat men gedurende 2 weken vakantie 12 starten maakt. Dan kost een start :

8 x 15	=	120	
1/12 x 230	=	19	Dit is ongeveer 1400 Bfr. Wie zei dat een start in
1 x 65	=	65	Weelde duur is?

204 FF

Een ander facet van grote toeloop is, dat ook minder ervaren piloten zich aanmelden. Ze hebben wel het geld, maar ze voldoen niet aan de minimum



voorwaarden om daar te kunnen vliegen. Overbodig om te zeggen dat deze mensen een gevaar voor zichzelf zijn maar wat nog erger is, ze zijn ook een gevaar voor de anderen. Uiteraard moet men, bij aankomst op zo'n vliegveld, een lijst invullen waar naar de ervaring gevraagd wordt. Wat ik jammer vind, is dat men de vliegboeken van de mensen niet voldoende controleert, men gelooft de mensen op hun woord en van dat vertrouwen wordt soms misbruik gemaakt. Nu dringt zich onmiddellijk de vraag op : wanneer heeft men ervaring genoeg? Laat mij één ding duidelijk stellen, de kwaliteit van de piloot kan men niet ophangen aan het aantal uren of het aantal starten van de piloot, dit wordt maar al te vaak gedaan. (Er zijn piloten die met 50 uren al beter vliegen dan piloten met 500 uren). Toch zal een minimum aantal uren gevlogen moeten zijn, vooraleer men aan bergvliegen kan gaan denken. Mijn idee is dat men MINSTENS 100 uren solo moet hebben, gepaard aan overlandervaring. Daarbij moet men ook het nodige huiswerk niet schuwen. Het beste is dat men de theorie van het bergvliegen goed bestudeert, alvorens naar het zuiden af te zakken.

Een goede voorbereiding zal minstens moeten omvatten :

- a. Het aankopen en bestuderen van de kaart, in dit geval de IGN nr. 115 van de Provence.
  - b. Het bestuderen van de boeken van bv. Helmut Reichmann, althans de passages over het hellingvliegen en golfvliegen. Leer vooral de voorrangsregels bij het hellingvliegen van buiten. Erg belangrijk is ook dat men weet wat golf is, waar en hoe hij ontstaat en waar men hem kan vinden. Er zijn piloten geweest die hun 5000 m hoogtewinst voor het grijpen hadden maar door onwetendheid hebben ze ernaast gepakt! Als men geen boeken heeft, kan men altijd nog informatie inwinnen bij de mensen die reeds een ruime ervaring in bergvliegen hebben.
  - c. Het leren van enkele woorden in de Franse taal, ik denk dan aan de circuitbenamingen en andere belangrijke termen.
- Voor wat betreft de praktische kant, denk ik dat het erg belangrijk is om sleepvluchten te oefenen bij turbulent weer en als het kan, met een niet te lange kabel.

Als men dan zover is en men gaat naar een vliegveld in Zuid-Frankrijk, dan moet er het volgende gebeuren :

- a. Verzekering afsluiten alvorens men mag vliegen (230 FF).
- b. Het bestuderen van de kaarten, bekijken van foto's van landingsmogelijkheden en al deze gegevens op je eigen kaart inbrengen. In Sisteron vindt men al deze zaken in de briefingroom. Als men dit alles gedaan heeft, is er wel een dag voorbij dat men niet gevlogen heeft, maar dit moet eerst! Vervolgens melden we ons bij de plaatselijke instructeur om een paar vluchten in dubbel te maken, dit om hem de gelegenheid te geven zich een oordeel over jouw kunnen te vormen en voor jezelf om tussen de bergen te gewinnen. Afhankelijk van het een en ander kan men dan toestemming krijgen om met eigen toestel lokaal te vliegen. Wel is het belangrijk dat men dan regelmatig de positie en hoogte aan de verantwoordelijke doorgeeft.

Erg belangrijk is, dat je niet te hard van stapel loopt, weet wat je doet, denk aan de wind en de minimale hoogte! Zodoende krijgt het bergvliegen een goede fundering, waarop men later kan verder bouwen. Bergvliegen hoeft niet gevaarlijk te zijn, maar het is wel onvoorstelbaar mooi!

A.K.

## **Impressies, opgedaan in een «zweefstage» bij de Kortrijk Flying Club, zomer 1985**

Alvorens u lezer, mijn indrukken te vertellen, behoort u te weten, dat ondergetekende afkomstig is uit Nederland en dat zij het idee had de stage te combineren met wat vakantie gevoelens, c.q. de stage in het buitenland door te brengen. Enfin, dat het buitenland was, dat heb ik ondervonden!, gastvrij onthaald door onze zuiderburen, het ontbrak me aan niets, geweldig!

Maandagochend : kennismaking met instructeurs, cursisten, gevolgd door groepsindeling, meteen daarna de briefing, kisten naar buiten. Maar dan : de eerste uitleg, wat te doen met handen en voeten, checks en dan... de lucht in! In het begin duizelt het je allemaal, mij in ieder geval wel. Om de hoogte te bepalen keek ik naar buiten, de meter was ik helemaal vergeten! U kunt zich dan ook voorstellen, hoe mijn eerste vluchten verliepen. Alle concentratie aanwezig, maar juist bij de verkeerde handelingen. Er gebeurt ook zoveel in het begin : de sleep volgen, spanning voor het moment van ontkoppeling, spanning voor de bochtjes in de lucht met alle eisen als snelheid, juiste vleugelstand etc. etc.. Het kostte zweet, maar gelukkig geen bloed en tranen.

Maar als je de beginfase gepasseerd bent, komt het heerlijke gevoel, je voelt je inderdaad zo vrij als een vogel in de lucht, je zweeft! Experience makes the master. De gedachte komt zelfs bij je op : zal ik dan inderdaad nog eens alleen de lucht in gaan? Het zal nieuwe concentraties eisen, het geeft weer een andere spanning, maar dat moment moet een ongelooflijke voldoening geven, voor je zelf én voor de instructeur.

Dit was een korte impressie, maar u zult begrijpen, dat de stage een goed begin is geweest om het zweefvliegen te leren kennen. Het heeft me te pakken.

M.Z.



ME - SOLO - TODAY?

### Uittreksel van het verslag van de commissievergadering van 25 juni 1985

Volgende examens, vergunningen en bevoegdverklaringen; proeven, brevetten en records werden gehomologeerd.

#### VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILoot

##### a. Theoretisch examen :

ABRAHAMS Walter	LHERMITTE Karel
ASSELBERGHS Peter	SCHROE Paul
BEERNAERT Piet	SIMON Pierre
BOLS Carl	TIMMERMANS Patrick
CARMELIET Bart	VAN POUCKE Danny
KENNES John	VERHEYEN Marc
KINET Luc	VLOEMANS Frans
	WIRIX Marcel

##### b. Theoretisch en praktisch examen :

DIERICKX Jan	ROELANDT Louis
KÖHLER Rainer	THIJS Jozef
LENDERS Danny	TIMMERMAN Vital

##### c. Bevoegdverklaring «met passagier» :

BOVIN Stefaan	HURXKENS André
DE BEUCKELEER Paul	KÖHLER Rainer
DE BRUYNE Robert	MAES Bruno
ENGELEN Antoine	SCHOETERS Jo
HAEPERS Jos	

##### d. Bevoegdverklaring «instructeur» :

AERTS Roger	JENNEN Rudi
DE CONINCK Eddy	VAN BUGGENHOUT Jan



#### F.A.I.-PRESTATIES

##### a. Zilveren brevet :

- Hoogtewinst :**  
CHARLTON Malcolm                      LAUWERS Robert  
ENGELEN Antoine  
DE ROOVER Stefaan                      LENDERS Danny
- Duurvlucht :**  
CHARLTON Malcolm                      LENDERS Danny  
COLLIN André                              NOTE Henri  
ENGELEN Antoine                        VAN ROOY Jan
- Afstand :**  
ENGELEN Antoine                        SCHOETERS Jo  
HURXKENS Manuel
- Behalen het zilveren brevet :**  
ENGELEN Antoine                        SCHOETERS Jo  
HURXKENS Manuel                        VAN ROOY Jan  
LAUWERS Robert

##### b. Gouden brevet :

- Hoogtewinst :**  
BEERTS Luc  
COSTANTINI Renzo
- Behaalt het gouden brevet :**  
BEERTS Luc

##### c. Diamanten brevet :

- Hoogtewinst :**  
BEERTS Luc
- Vrije afstand :**  
HUYBRECKX Gert  
SOMERS Marc
- Behalen het diamanten brevet:**  
HUYBRECKX Gert  
SOMERS Marc

#### BELGISCH RECORD - DAMES

Afstand — heen en terug — tweezittersklasse : 321 km.  
Georgette LITT en Gill VANDENBROECK met Twin-Astir te Fuentemilanos  
(Spanje) op 05.07.1984.

## CLUBNIEUWS

### «UIT HET VERRE WESTEN...»

De saloon van de Z.A.C. was aan een tienjaarlijkse beurt toe. Behang, vloerkleed, schilderwerk, verlichting, verwarming alles werd vernieuwd door de eigen plaatselijke bevolking onder het waakzaam oog van sheriff-penningmeester-timmerman-tovenaar J.D. Na maanden zwoegen had zaterdag 29 juni II. de heropening plaats. Dat iedereen aanwezig was met vrouw, verloofde of ander squaw hoeft niet te verwonderen: het werk was gedaan en er werd een gratis drink aangeboden.

De opening verliep vlekkeloos. Niemand schoot op de pianist, enkele Indianen uit de reserve aan de overzijde van de grote prairie kwamen zelfs de vredespijp roken.

En om vier uur in de morgen slaagde men erin de laatste dappere barhangers buiten te zweven. Een harde landing was het gevolg, maar toch waren er geen brokken.

L.B.

## BOEKENNIEUWS

Leden die geïnteresseerd zijn in luchtvaartboeken, allerlei, kunnen terecht bij: - AEROPRESS, Pieter Stockmanslaan 53, 5652 RB Eindhoven (Nederland): uitgever van Planeur, het steengoede Nederlandse tijdschrift over zweefvliegen.

Verder kun je bij hen nog terecht voor boeken, in het Nederlands en het Duits, over het zweefvliegen van bekende auteurs, zoals H. Reichmann, e.a.

- FLASH AVIATION, Zeelsterstraat 84 a, 5652 RB Eindhoven (Nederland). Bij hen kan je terecht voor toestellen uit de burger- en militaire luchtvaart, geschiedkundige werken over het ontstaan en evolutie van toestellen, techniek. Er zijn ook boeken verkrijgbaar over de tweede wereldoorlog, vliegkaarten, luchtvaartkalenders e.a. in het Nederlands en Engels.

## ZOEKERTJES

Leden en abonnees kunnen gratis zoekertjes plaatsen. Neem contact op met de redactie (tel. 011/43 10 87).

### GEVRAAGD

Linker-vleugel voor Ka-8.  
Contacteer J. Servais. Rue de Liège 180, 4800 Verviers, tel. 087/22 35 31.



### TE KOOP

Ka6 BR 00-ZDB. Prijs: 260.000 fr. Inbegrepen, open aanhangwagen en vrij volledig instrumentarium (snelheidsmeter, hoogtemeter, kompas, 6m vario BADIN, 2m varia WINTER, BEEP vario Winter, alle variometers gecompenseerd met afzonderlijke DUSE, goedwerkende elektrische «Turn en Bank», radio DITTEL FSG15 kogel, temperatuurmeter en boordklok).

Dit vliegtuig is te bezichtigen op het vliegveld WEELDE, bij de KEMPISCHE AERO CLUB na telefonische afspraak met Wim Wenselaers op telefoonnummer 03/440 01 45.

### TE KOOP

PHOEBUS C. (17 m.)  
Bouwjaar 1969. Grondinstrumenten + radio FSG 40 (720 kan.) + Blumenuavario EFA 1. Aanhanger met zeil. Bevragen: tel. 059-70 00 29 na 19 uur.



liga van Vlaamse zweefvliegclubs

vereniging zonder winstoogmerk

#### DAGELIJKS BESTUUR

- Dr. Jerom GERMIS - voorzitter  
Fortlaan 77, 9000 Gent
- Patrick PALUWELS - secretaris  
George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne
- Jos AERTS - penningmeester  
Rodenberg 8, 3980 Tessenderlo
- Luc BRAET  
Hemelrijksstraat 45, 9820 St. Denijs Westrem
- Michel AERTS  
Markt 46, 2440 Geel

#### WEDSTRIJD-COMMISSIE

- Michel AERTS, Markt 46, 2440 Geel
- Jos AERTS, Rodenberg 8, 3980 Tessenderlo
- Achille AGEMANS, Leuvensestwg. 36, 2970 Boortmeerbeek

#### VERANTWOORDELIJKE «CHARRONBEKER»

- Jos AERTS, Rodenberg 8, 3980 Tessenderlo

#### EXAMINATORS K.B.A.C.

- Michel AERTS, Markt 46, 2440 Geel
- Gaston PEETERS, Acacialaan 13a, 3091 Berg
- Raymond VAN GESTEL, Gerheide 78, 2490 Balen
- Jo VAN HOLLEBEKE, Knotwilgenlaan 64, 8200 Brugge

#### COORDINATOREN «RAAD VAN INSTRUMENTEERS»

- Michel AERTS, Markt 46, 2440 Geel
- Gaston PEETERS, Acacialaan 13a, 3091 Berg

#### VERANTWOORDELIJKE «LIGABLAD»

- Jan HANNES, Linkestraat 18, 3560 Beringen

#### SECRETARIAAT

- George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne
- Bankrekeningnummer 068-2033341-54

#### AANGESLOTEN CLUBS

Clubnaam - vliegveld  
Contactpersoon

- AERO CLUB AALST - Aalst  
A. Servranckx, M. Duchéstraat 18, 1800 Vilvoorde  
02/251 40 22
- AERO CLUB VAN BRASSCHAAT - Brasschaat  
R. Van Eysendeyk, Hulstweg 27, 2253 Emblem  
03/480 60 97
- AERO CLUB KEIHEUVEL - Balen  
M. Aerts, Markt 46, 2440 Geel  
014/58 01 10
- ALBATROS ZWEEFVLIEGCLUB - Hasselt  
F. Berx, Grezstraat 6b, 3046 Vaalbeek  
016/22 09 22
- ANTWERPSE ZWEEFCLUB MEEUW - Oud-Turnhout  
R. Van Camp, A. Van Putlei 165, 2210 Borsbeek  
03/321 17 12
- DIEST AERO CLUB - Schaften  
P. Pauwels, G. Ivanowlaan 70, 2100 Deurne  
03/322 16 04
- GHENT AVIATION CLUB  
G. Gildemijn, Eisakkerweg 1E, 9630 St. Martens Latem  
091/82 23 43
- GENTSE ZWEEFVLIEGSCHOOL  
L. De Roest, Geraardsbergsesteenweg 24, 9259 Landskouter  
091/62 53 86
- KEMPISCHE AERO CLUB - Weelde  
A. Lauwers, Wildeniststraat 4, 2380 Ravels  
014/65 63 64
- KORTRIJK FLYING CLUB - Wevelgem  
A. Bostyn, Elleboogstraat 23, 8500 Kortrijk  
056/21 44 23
- LIMBURGSE VLEUGELS - Zwartberg  
R. Rommens, Guffenslaan 8/4, 3500 Hasselt  
011/22 35 57
- LEUVENSE UNIVERSITAIRE AERO CLUB - Zwartberg  
W. De Groof, Maria Theresialei 57, 2070 Ekeren  
03/664 37 10
- ZOULTE AVIATION CLUB - Wevelgem  
L. Braet, Hemelrijksstraat 45, 9820 St. Denijs Westrem  
091/22 83 97
- ZWEEFVLIEGCLUB BRUGGE - Dudzele  
P. Van Hooreweghe, Oude Burg 20, 8000 Brugge  
050/34 05 66

tel.: 091/22 22 59

tel.: 03/322 16 04

tel.: 013/66 30 16

tel.: 091/22 83 97

tel.: 014/58 01 10

tel.: 014/58 01 10

tel.: 013/66 30 16

tel.: 015/51 12 05

tel.: 013/66 30 16

tel.: 014/58 01 10

tel.: 016/65 66 75

tel.: 014/31 13 13

tel.: 050/31 38 54

tel.: 014/58 01 10

tel.: 013/65 66 75

tel.: 011/43 10 87

tel.: 03/322 16 04