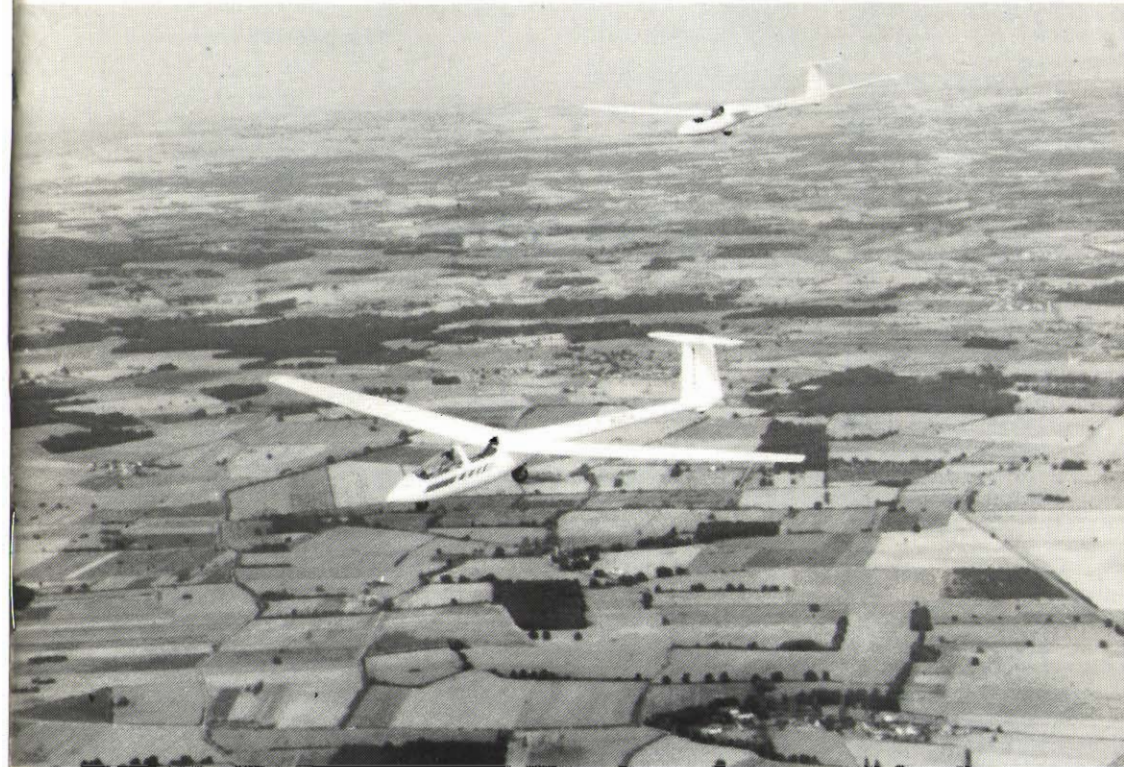


2100 DEURNE 6

G.P.P./8/ 1741

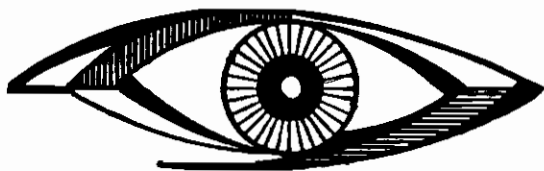
ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

6de jaargang - nummer 24
oktober-november-december 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 !

ligablاد

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 24
oktober - november - december 1985

In dit nummer

- * Redactioneel 5
- * 10 jaar Liga van Vlaamse
Zweefvliegclubs - Symposium 6
- * Inleiding Symposium 9
- * «Stress in de cockpit» 11
- * Charronbeker 1985 18
- * Wedstrijdkalender 1986 21
- * K.B.A.C.-Sportcommissie 24
- * Koopjes, boekennieuws 26

Verleenden hun medewerking

J. Aerts, A. Ceelen, J. Germis.
J. Hannes, P. Pauwels, B. Schmelzer.
R. Van Camp.

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie

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

Foto op de voorpagina

De nieuwe Franse tweezitter «Marianne» van Centrair, tijdens een van de eerste proefvluchten in september jl. in formatie met een Pegase (foto : Centrair/Heesakkers)

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.



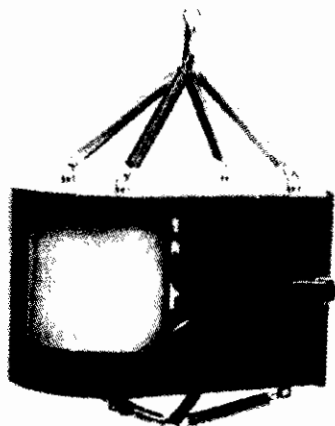
- 720 (voorzien voor 760) kanalen zenden/ontvangen in het COM bereik (118-136 MHz)
- 200 kanalen in het NAV bereik, alleen ontvangen (108-118 MHz)
- 3 memo-frequenties
- 3.0 watt PEP uitgangsvermogen
- ingebouwde, verwisselbare, oplaadbare accu.

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)

REDACTIONEEL

1985 was een feestelijk jaar voor de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs. Zij vierde haar 10-jarig bestaan. Dit werd geopend met een druk bijgewoonde persconferentie, op 23 maart, op het vliegveld van Keiheuvel. Het Symposium op 7 december in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle sloot het feestelijk af.

De persconferentie resulteerde in diverse positieve krante- en tijdschriftartikels. Het Symposium kende ruim 175 aanwezigen. Zij luisterden geboeid naar de 3 voordrachtgevers die interessante aspecten van het zweefvliegen belichtten. De afwezigen hadden hier ongelijk.

Het Dagelijks Bestuur en het Secretariaat werkten in stilte, hard en efficiënt. Zij liggen aan de basis van vele realisaties. Een kort overzicht zal dit illustreren. De hogergenoemde persconferentie en het Symposium hebben ze gerealiseerd. Jaarlijks richten ze twee Algemene Vergaderingen in voor de club-afgevaardigden. Voor het administratief beheer van de Liga werd onlangs een computer aangekocht. De Raad van Instrukteurs heeft door zijn stimulans een basis vragenboek samengesteld om te komen tot een uniformiteit inzake het theoretische examen voor het zweefvliegbewijs. Het Liga-Blad kreeg meer financiële armslag. Dit heb je zeker gemerkt aan ons laatste nummer van september in vergelijking met voorgaande uitgaven.

1985 kende ook minder gunstige gebeurtenissen. Het WK te Rieti kende geen Vlaamse deelname, alhoewel er twee geselecteerde piloten waren. Deze zagen af van deelname bij gebrek aan sponsering en de kostprijs van het WK. Sponseringship zoeken en ontvangen is niet makkelijk. Onze secretaris heeft er weet van. Menige uren en verlof heeft hij eraan gespendeerd. Positief daarentegen is dan wel de goede resultaten die de Vlaamse piloten behaalden in buitenlandse wedstrijden. Een spijtige gebeurtenis was de ongelukkige crash van de LS-3 in de maand mei II. Hij zal in het voorjaar van '86 echter hersteld zijn.

Het jaar 1985 was vruchtbaar. Tal van initiatieven werden genomen en gerealiseerd. De ingeslagen weg zal verder worden bewandeld. Nieuwe initiatieven en projecten zijn in ontwikkeling of hebben reeds een bepaalde structuur. Positief ingestelde medewerking van de clubs en hun afgevaardigden is daarom onontbeerlijk. Desinteresse en passief ingestelde mentaliteit helpen de Liga in haar ontwikkeling en uitbouw niet. Initiatieven voor en medewerking aan de Liga zijn steeds welkom bij het Secretariaat en/of bij de redactie van het Liga-Blad.

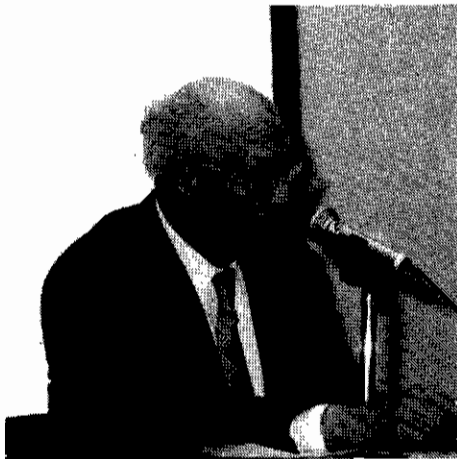
Namens de Beheerraad, het Dagelijks Bestuur en het Secretariaat wenst de redactie van het Liga-Blad je een gezond en succesvol 1986.

(J.H.)

10 JAAR LIGA VAN VLAAMSE ZWEEFVLIEGCLUBS

Naar aanleiding van het 10-jarig bestaan van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs had op 7 december een Symposium plaats in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle.

Onder ruime belangstelling — zo goed als alle clubs waren talrijk vertegenwoordigd, alsook vertegenwoordigers van de Waalse Zweefvliegfederatie, de K.B.A.C.-Sportcommissie en de schrijvende pers — werd een boeiend programma afgewerkt.

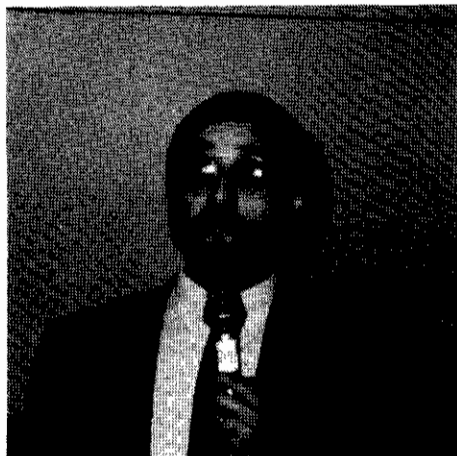


Voorzitter Dr. Germis heette de aanwezigen van harte welkom en schetste de historiek van onze 10 jaar jonge vereniging.

Hij benadrukte het belang van onze erkenning door het BLOSO als landelijke sportfederatie en dankte de Administratie voor de goede samenwerking. Ook werd de goede verstandhouding met de Waalse Liga aangestipt. Vervolgens verleende de voorzitter het woord aan de sprekers.

De volgende onderwerpen - gebracht door deskundigen die onze sport actief beoefenen - kwamen aan bod :

«Stress in de cockpit», één van de medische aspecten in de zweefvliedsport, werd behandeld door Dr. Bert Schmelzer. De aanwezigen genoten een primeur. De lezing stond geprogrammeerd op de OSTIV-conferentie te Riëti, waar dr. Schmelzer omwille van beroepsomstandigheden niet kon aanwezig zijn.



«Strategie en tactiek bij het huidige wedstrijdvliegen» werd toegelicht door Bert Kuijper. Ex-jachtpiloot en thans piloot bij KLM Noordzee-Helicopters. Als lid van de Nederlandse kernploeg nam hij deel aan de wereldkampioenschappen te Hobbs (USA) in 1983 en dit jaar te Riëti (Italië).

«The human-factor in gliding accidents» werd behandeld door Bill Scull, Director of operations van de British Gliding Association en coördinator van de International Coaches Meeting. Dit is een studiegroep voor opleiding en vliegveiligheid.

Tot slot van deze bijeenkomst werd de uitslag van de Charronbeker 1985 bekendgemaakt. Een gezellige receptie besloot deze feestelijke dag.

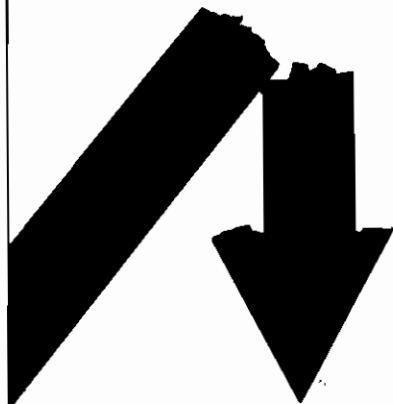
Zowel de inleiding als de referatteksten zullen integraal in ons tijdschrift worden gepubliceerd.



In dit nummer vindt u de inleiding en de voordracht van Dr. Schmelzer.

(P.P.)

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

10 JAAR LIGA VAN VLAAMSE ZWEEFVLIEGCLUBS

Hieronder vindt u de inleiding gehouden door Dr. J. Germis bij de opening van het Symposium.

Staat U mij toe voor dit 10-jarig bestaan van LIGA VOOR VLAAMSE ZWEEFVLIEGCLUBS in het kort een woordje uitleg te geven over **ontstaan** en **zijn** van onze Vereniging.

Het ontstaan van de LIGA is het gevolg van de Grondwetwijziging van 1970 waardoor de Culturele Autonomie werd ingevoerd. Hierdoor kwamen o.a. de LICHAMELIJKE OPVOEDING, de SPORT EN HET OPENLUCHTLEVEN onder de bevoegdheid van de Cultuurraad van de Vlaamse Gemeenschap; op deze wijze krijgen we een voorbeeld, een pre-figuratie, van het uitzicht dat de Belgische Staat zal bieden, wanneer deze hervorming volledig in toepassing zal zijn gebracht.

3 jaren zijn voor ons van betekenis geweest : 1975, 76 en 77.

In 1975 werd het statuut voorgelegd van de niet betaalde sportbeoefenaar : tot deze groep behoren alle zweefvliegers.

In 1976 werden aan sportfunctionarissen weddetoelagen verstrekt.

In 1977 werden de landelijke georganiseerde verenigingen voorgesteld tot **erkenning en subsidiering**.

Landelijk betekent in deze tekst «Vlaamse» wat voor gevolg had dat de Nationale, d.w.z. Belgische Federatie niet meer werd gesubsidieerd, tenzij zij tot de splitsing overging, waarbij dan de beide vleugels, dit zijn de Waalse en Vlaamse vleugel, genoten van de subsidiering.

Dat was voor de nationale bonden een ganse ommekeer, nadat in 1971 een Koninklijk Besluit was uitgevaardigd dat de subsidiering van de Nationale Bonden regelde.

De Vlaamse Raad ging echter verder door in 1976 een ontwerp van Dekreet in te dienen, waardoor nu de Landelijke Bonden op wettelijke wijze werden gesubsidieerd en om geen achterpoortjes open te laten diende Senator De Clercq hierbij een amendement in waardoor het Koninklijk Besluit van 1971 werd opgeheven in het Nederlandse taalgebied.

Zo kwam het dat in 1977 alléén Vlaamse autonome Sportbonden werden erkend en gesubsidieerd.

Deze toestand werd in verschillende nationale federaties niet met dank ontvangen maar verschillende bondsleiders zagen zich dan toch verplicht, «al was het met de dood in het hart, maar terwille der lieve centen» tot vleugelvorming over te gaan.

U weet allen dat de Nationale Federaties aangesloten zijn bij de Internationale Federatie. Zij zijn **alléén** bevoegd en verantwoordelijk voor Interland wedstrijden, Europese en Wereld kampioenschappen en ook voor de Olympische Sporten bij de Olympische Spelen.

U weet ook dat tot nu toe **alléén** de Nationale Federaties erkend worden door de Internationale organisaties, wat voor gevolg heeft dat nu de landelijke vleugels opnieuw tot koepelvorming moesten overgaan echter met dit verschil dat nu het nationale beleid niet meer door de Nationale Federatie werd opgelegd maar dat de autonome vleugels in gemeenschappelijk overleg het nationaal beleid bepaalden.

Met deze uitgesproken veranderingen in de sinds tientallen jaren bestaande toestanden viel alles zo maar niet onmiddellijk in de juiste plooi : het feit dat bv. vele nationale federaties hun hoofdzetel in Brussel hadden, maakte dat vele belangrijke functies door Franstaligen werden ingenomen en inderdaad is het makkelijker voor een Brusselaar even het secretariaat binnen te lopen dan voor iemand die in de provincie woont. Komt daarbij nog dat de Vlamingen een rustig en goedmoedig volk zijn waarvan in Nationale kringen nog vaak misbruik wordt gemaakt. Ik wens er echter onmiddellijk aan toe te voegen dat in onze Nationale Federatie, in onze koepel dus, de samenwerking met mijn vriend en medevoorzitter de heer Denis Nootens, altijd aangenaam en vlot verloopt.

Over de betekenis van het dekreet van 1977 wens ik U mijn inzicht voor te leggen :

Wanneer voorheen alles centraal door Brussel werd geregeld bepaalde van nu af aan de Vlaamse Vleugel haar eigen beleid. Dit bracht vanzelfsprekend wel enig verschil in de aanpak tussen BLOSO en ADEPS. Deze laatste bv. verkoos de Clubs rechtstreeks te subsidiëren en steunde minder de Waalse Liga terwijl BLOSO de voorkeur gaf aan een sterkere steun aan de LIGA en brede algemene maatregelen te treffen om het gehele sportgebeuren vooruit te helpen. Dit bracht de mogelijkheid van een meer professionele aanpak voor het beleid, aangezien het speciale toelagen voorzorg voor de salarissen van het personeel, voor ons tot nu toe alléén in de administratieve sector, maar in de toekomst kan wellicht, in een landelijk centrum, ook opleidingspersoneel voor zweefvliegen **zelf** worden aangesteld.

Subsidies werden ook toegekend voor het uitgeven van een eigen tijdschrift, voor secretariaats- en voor werkingskosten.

De hoofdbrok echter werd de subsidiering voor de ongevallenverzekering van onze leden, die opgevat in de zin van de «Arbeidsongevallen wet» een dekking bracht die wel in groepsverband maar niet individueel betaalbaar was : dit beschouw ik als een der grote sociale aanwinsten in onze sport.

Nu wens ik ook van deze gelegenheid gebruik te maken om, op een breder vlak, mijn bewondering als arts uit te drukken voor de inspanningen van BLOSO om de Vlaamse mens uit zijn welvaartsgemakzucht te tillen en hem door een profylactische bewegingstherapie te brengen tot gezonder leven : dit is werkelijk sociale actie. Hiervoor wens ik de Directie van BLOSO, hier vertegenwoordigd door de heer GEERTS te feliciteren en te danken.

Ik weet dat deze benadering, in het zeer uitgebreide en complexe gebeuren dat door BLOSO wordt beheerd, zeer fragmentarisch is, maar bewust daarvan aanzie ik het samenbrengen van de Vlaamse Zweefvliegclubs als een verworvenheid die op Landelijk niveau de zweefvliegsport sterker maakt en waarbij ik hoop dat de Vlaamse Gemeenschap de ingeslagen weg zal blijven volgen om op die wijze de verworven eenheid te beschermen en gaaf te houden.

Mijne Dames en Heren, ik dank U zeer voor uw aandacht.

«STRESS IN DE COCKPIT»

door Dr. Bert Schmelzer

Als thema koos ik «stress in de cockpit», omdat ik denk dat dit onderwerp zowel de zweefvliegleerling, als de prestatiepiloot zou kunnen interesseren. Tijdens de voordracht zal ik op de invloeden die stress op onze gezondheid en op onze beslissingsmogelijkheden uitoefent, ingaan; daarnaast wil ik het nog hebben over de mogelijkheden tot vermindering van stressinvloeden.

Dikwijls genoeg wordt de zweefvlieger door een golf van informatie zo overrompeld, dat hij het moeilijk krijgt de beste beslissing te nemen.

We onderscheiden :

1. De psycho-sociale stress, die bij o.a. familiale druk optreden kan; bijvoorbeeld ruzie in de club, op het werk, enz...
 2. De zogenaamde fysieke (lichamelijke) stress, die tijdens de vlucht vooral door turbulentie, snelheidsveranderingen, temperatuurverschillen, radiolawaai, ongemakkelijke zithouding, dorst, honger, en ook door zuurstoftekort opgeroepen wordt.
 3. De psycho-vegetatieve stress wordt door het vegetatieve zenuwstelsel opgeroepen, en is door denkfuncties niet te beïnvloeden.
 4. Verder moeten nog stressversterkende factoren genoemd worden zoals tekort aan slaap, respectievelijke slaapproblemen, misbruik van nicotine en alcohol, medicijnen en ziekten die nog niet helemaal genezen zijn.
-
1. Tegen de zogenaamde psycho-sociale stress en tegen de stressversterkende factoren, kan de piloot zich beschermen, indien hij niet start.
 2. Tegen de fysieke stress kan de piloot maatregelen treffen, namelijk :
 - reeds vóór de start de zithouding optimaal instellen;
 - voorzien zijn van eten en drinken tijdens de vlucht;
 - en de mogelijkheid hebben tijdens turbulentie, de veiligheidsgordel te kunnen aantrekken.
 - Verder mag het risico van mogelijk zuurstoftekort niet genomen worden. Maatregelen hiertegen zijn bekend.

3. Aan de psycho-vegetatieve stress, dit wil zeggen de stress die niet aan ons denkvermogen onderworpen is, moet men meer aandacht besteden. Ieder van ons kent de directe uitwerkingen van de psycho-vegetatieve stress, namelijk : hartkloppingen, verhoogde nerveusheid, transpireren, en soms zelfs het onvermogen tot verstandig handelen. In deze situatie belandt niet alleen de wedstrijdpiloot, maar ook de leerlingpiloot en ook de prestatiepiloot. Waarbij men dan moet denken aan situaties zoals
- een kabelbreuk tijdens de start;
 - het thermiek zoeken buiten het bereik van de «veilige» landing op het vliegveld;
 - het thermiek zoeken op geringe hoogte;
 - het landen met verschillende vliegtuigen tegelijkertijd;
 - en de buitenlanding.
- Tenslotte mag hier ook aan de situatie van de finale herinnerd worden, die zich tot een spannende psychothriller voor piloot en equipe kan ontwikkelen.

Wat voor gevolgen heeft de psycho-vegetatieve stress nu op onze gezondheid, respectievelijk ons welzijn ?

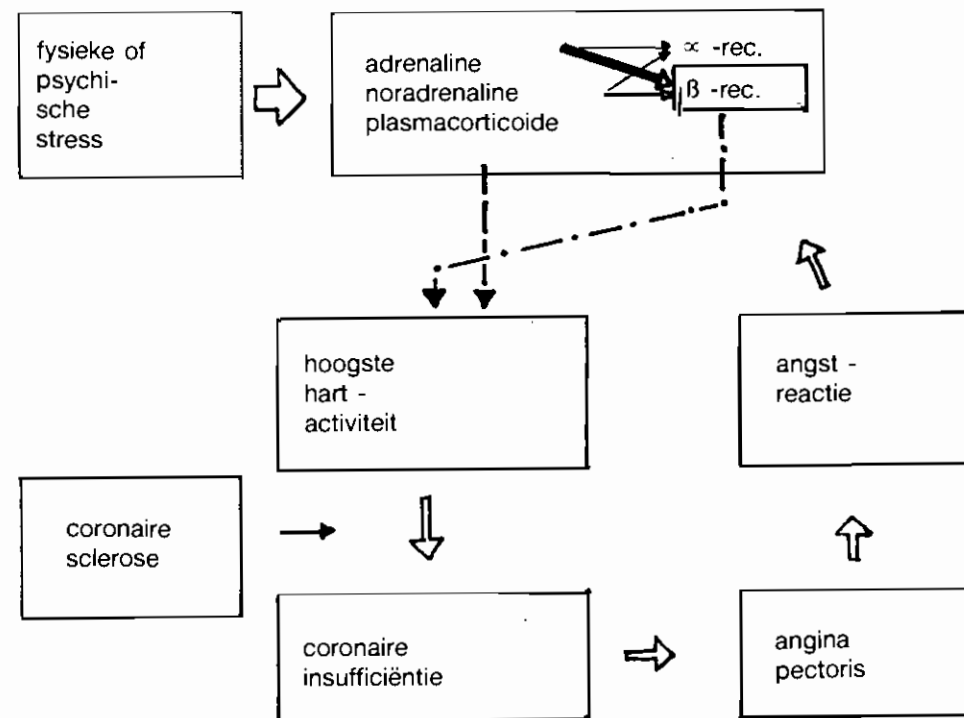
Statistiek van vliegtuigongevallen gedurende een periode van 10 jaar
Afd. Pathologie Univ. Tübingen BRD

dodelijke ongevallen	: 32
gemiddelde ouderdom	: 34,5 j.
arterio-sclerotische aandoeningen	: 62%

Hier zien we uitgewerkte statistieken van dodelijke vliegtuigongevallen door de universiteitspathologie van Tübingen. Gedurende 10 jaar zijn bij 32 dodelijk accidenten, bij een gemiddelde leeftijd van 34,5 jaar, bij 62% van de slachtoffers arteriosclerotische veranderingen aan hart en bloedvaten vastgesteld.

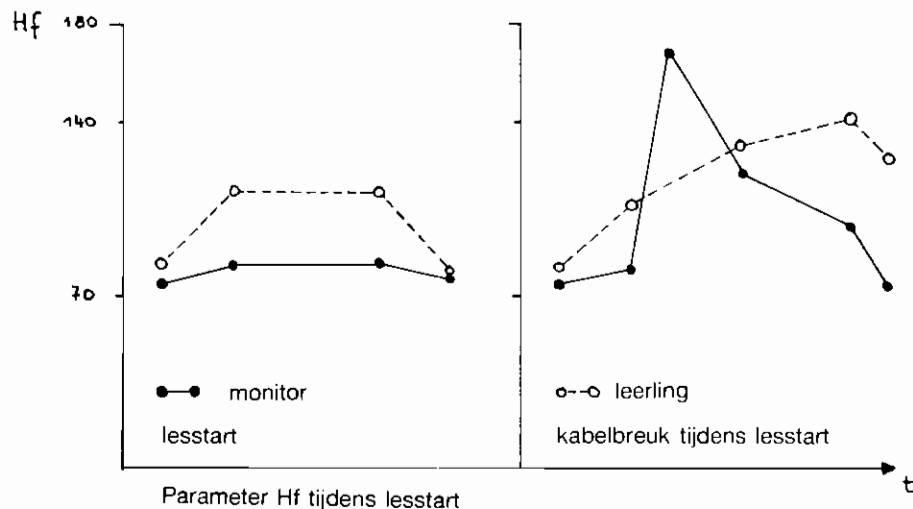
Men mag er vanuit gaan dat bijna iedere derde burger van de geciviliseerde Westerse landen, en ouder dan 30 jaar, reeds veranderingen aan hart en bloedvaten vertoont, natuurlijk in verschillende graad. Omdat deze cijfers zo hoog zijn, is het belangrijk het cardiovasculaire systeem in het middelpunt te stellen. Aandoeningen treden niet acuut op. Ze ontwikkelen zich langzaam, gedurende verscheidene jaren, en beperken het individuele prestatievermogen. Betroffenen zijn zich dan meestal ook niet bewust van deze aandoeningen. Onder de belasting van het vliegen echter kunnen ze bijvoorbeeld hartritme stoornissen, pectangineuse aanvallen, zelfs hartinfarcten veroorzaken.

Omdat het cardio-vasculaire systeem centraal staat, moet nu een kijkje genomen worden in de cardio-vasculaire fysiologie. Andere stressinvloeden zoals de hyperventilatie, de verhoogde energie met mobilisatie van energiefactoren uit de glucose, de eiwitten en de vetten, worden alleen perifeer vernoemd.



Het is vooral de psycho-vegetatieve stress die voor het vrijzetten van de zogenaamde stresshormonen zorgt. Deze worden in de bijnieren aangemaakt. U ziet hier de snelvrijkomende hormonen Adrenaline en Noradrenaline. Verder ook de traag vrijkomende, maar langere tijd werkende plasmacorticoïde. Vooral Adrenaline heeft een directe werking op het hart, en specifiek op de betareceptoren. Noradrenaline werkt ook op de Betareceptoren, zij het in geringe mate, haar invloed geldt vooral de alfareceptoren, die zich voornamelijk in de bloedvaten bevinden.

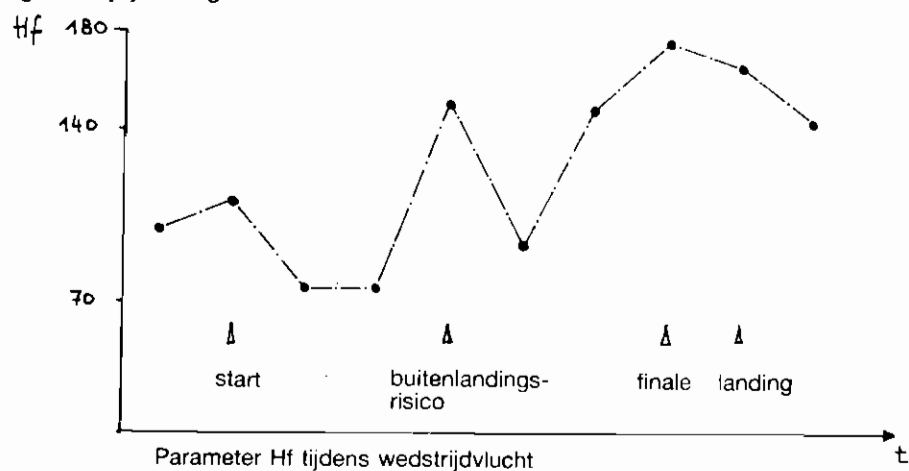
Kijken we naar de betareceptoren in het hart, die door stimulatie van stresshormonen het hart tot hoogste activiteit aanzetten. Deze hoogste hartactiviteit is niet perse ziekmakend, doch als er reeds één of andere cardio-vasculaire aandoening aanwezig is, kan dit tot een duidelijke insufficiëntie van het hart leiden. De zogenaamde pectangineuse klachten die met pijn in de hartstreek, angst en beklemming gepaard gaan, verhogen op zichzelf de vrijzetting van stresshormonen die de vicieuze cirkel onderhouden.



Op bovenstaande grafiek zijn metingen weergegeven van de hartfrequentie bij een monitor en een leerlingpiloot tijdens een gewone schoolstart. De hartfrequentie van de monitor verandert slechts in geringe mate gedurende heel de vlucht. Die van de leerling verhoogt reeds vóór de start; aan het begin van de vlucht en tijdens de landing zien we een plateaufase, die tamelijk snel na de vlucht vermindert.

Daarnaast ziet men de voorstelling van een onvoorziene kabelbreuk tijdens de lesstart. De monitor vertoont een duidelijk verhoogde hartfrequentie, die echter na een terug gevonden overzicht zeer snel terugvalt en na de landing zeer snel op normaalwaarde terugkeert.

De leerling reageert anders: hij overziet de situatie niet zo rap, reageert duidelijk trager; de hartfrequentie is tijdens het landen het hoogst en blijft na de landing nog een tijdje hoog.



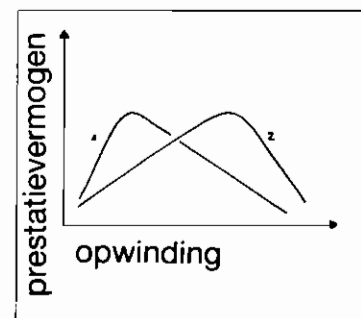
Op het bovenstaande schema ziet men enkele hartfrequentiemetingen tij-

dens een wedstrijdvlucht. De hartfrequentie ligt reeds voor de start hoger dan bij een gewone vlucht. Reeds snel na de start worden lagere frequenties bereikt. Tijdens een mogelijke buitenlanding treedt een duidelijke frequentieverhoging op. Hiervoor is zeker niet alleen de bekommernis voor de buitenlanding, maar ook de niet geslaagde wedstrijdvlucht medeverantwoordelijk. Nadat de piloot terug thermiek gevonden heeft en de situatie beheerst, treden snel normale hartfrequenties op. Opmerkelijk is de extreem hoge polsslag bij 'n geplande finale, die haar maximum bereikt kort voor het overvliegen van de aankomstlijn; zelfs na de landing blijft de hartfrequentie duidelijk hoger dan gewenst en dit gedurende relatief lange tijd. Het is bekend dat een piloot na een moeilijke wedstrijdvlucht en eventueel moeilijke finale, na de landing bijna niet aanspreekbaar is en nog erg onder stressinvloed staat.

Invloed van stress op cognitieve verrichtingen (inzichtsvermogen)

- Opnamevermogen voor aangeboden informatie vermindert (piloot verliest het overzicht)
- Ineffectieve oplossingsstrategie (piloot herhaalt oude fouten zonder nieuwe theoretische kennis toe te passen)
- Oplossing van het probleem wordt vereenvoudigd (piloot zet alles op één kaart)

Naast de werking op organen, heeft stress ook een belangrijke invloed op ons inzichtvermogen. Het is bekend dat het opnamevermogen voor alle aangeboden informatie onder invloed van stress verminderd wordt. De piloot verliest het overzicht en vertrouwt op minder effectieve oplossingsstrategieën. Zelfs wanneer theoretische problemen zeer dikwijls geoefend worden, herhaalt de piloot fouten zonder nieuwe theoretische ervaring toe te passen. Dit leidt dan tot een vereenvoudiging van de problemen, waarbij de piloot alles op één kaart zet, de tendens tot va banque spel vertoont, en het doel op 'n agressieve manier probeert te bereiken.



- (1) moeilijke opdrachten
- (2) gemakkelijke opdrachten

De grafiek hiernaast toont de correlatie van opwinding en prestatievermogen. In 't algemeen kan men zeggen dat moeilijke opdrachten alleen bij weinig opwinding een optimaal prestatievermogen mogelijk maken. Bij de minste opwinding daalt het prestatievermogen direct. Bij eenvoudige opgaven daarentegen is een zekere opwinding nodig, als men een hoge prestatie wil bereiken.

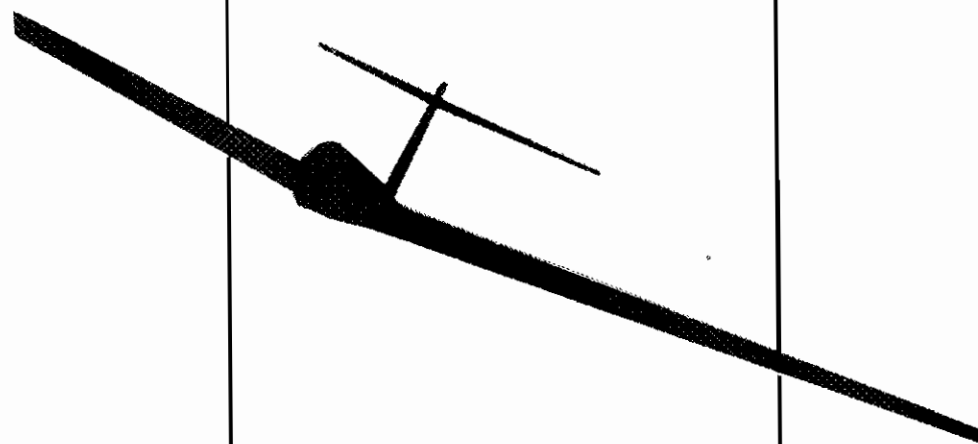
Wat kunnen we nu uit het voorafgenoemde besluiten? Hoe kan men met stress omgaan?

- Eerst en vooral moeten regelmatig oefen-
- vluchten uitgevoerd worden, dus training,

opdat de stress bij o.a. wedstrijdvluchten en langdurige overlandvluchten, op een zo klein mogelijk peil gereduceerd wordt. Ook het vliegen met prestatietoestellen met onvoldoende training, alsook het lessen met onvoldoende training kan tot stressverhoging leiden.

- 'n Verder belangrijk punt is de dagelijkse lichaamsstraining. Reeds een dagelijkse lichamelijke oefening van 10 minuten is volgens Prof. Marpmann (Medisch adviseur van de Duitse kernploeg) voldoende om stress beter te kunnen verwerken. Bij personen, jonger dan 50 jaar, is een gelijkmatig aanhoudende polsslag van 150 slagen/min. tijdens die 10 min. training het ideale. Voor personen, ouder dan 50 jaar geldt 150 slagen/min. - de ouderdom. Deze formule moet niet al te strikt toegepast worden; alleen het feit al dagelijks tien minuten trainen, verbetert het lichamelijke prestatievermogen en biedt een betere bescherming tegen stress.
- Het volgende punt is iedereen bekend. Het vermijden van risicofactoren zoals alcohol, nicotine, bewegingstekort, enz..., horen bij de conditio sine qua non.
- De zogenaamde autogene training is met enige oefening mijns inziens een uitstekend antistressmiddel. Uitvoerige uitleg kan ik nu niet geven. Misschien toch in 't kort dat het doel van de autogene training in de geconcentreerde zelfontspanning ligt en zo bijdraagt tot een algemene centraal-nerveuse kalmering. Meestal is deze therapie tijdens de vlucht slecht toe te passen. Wel zijn de zogenaamde «vast geformuleerde voornemens» voor het zweefvliegen interessant :
 - zoals deze van de autosuggestie in de zin van «Ik hou vol»,
 - of van de taktische beweging : «Ik vlieg veilig zonder risico's»,
 - of van de zelfverwittiging «rustig» te worden.Zulke vast geformuleerde voornemens kunnen tijdens het vliegen dikwijls 'n grote hulp zijn. Hieromtrent zijn verbeteringen in de prestaties bewezen bij atleten en bij boogschutters.
- Een volgende oefening, die tijdens het vliegen uitvoerbaar is, is de progressieve spierrelaxatie, wat een zuiver fysieke oefening is, en een intensieve spierontspanning tot gevolg heeft, en zodoende een algemene kalmering bewerkstelligt.
- Tenslotte moet op het gebruik van medicamenten gewezen worden. Het is vanzelfsprekend dat men geen kalmeringsmiddelen moet innemen, daar deze een remmende werking hebben op de reacties. Betablocker zijn medicamenten die een bijzondere werking op de hartfunctie hebben. Herinnert u zich de grafiek. Het stresshormoon Adrenaline werkt vooral op de betareceptoren in het hart. De betablocker blokkeert de receptoren en het stresshormoon kan niet werken. Het resultaat is een verlaging van de hartfrequentie. Maar men mag niet vergeten te waarschuwen dat het medicament ook een centraal kalmerende werking heeft, zodat men in't algemeen ook deze medicamenten moet afraden. Bij boogschutters staan deze preparaten reeds op de indexlijsten van verboden medicamenten, onder de noemer van doping-preparaten.

up in the sky with kinthey



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

CHARRONBEKER 1985



J. Aerts en Dr. J. Germis.

Op 7 december ll. had ook de bekeruitslag plaats in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle.

Hierna volgt de definitieve eindrangschikking in de respectievelijke klassen.

Voor de eerste vijf van elke klasse werd ook vermeld welke proeven zij hebben gevlogen alsook met welk toestel.

6. Dammen S.	ACK	3301	21. Schepens W.	ACK	1344
7. Van Dam K.	ACB	3048	22. Broos P.	DAC	1280
8. Torfs R.	DAC	2904	23. Wouters J.	KAC	1260
9. Beerts L.	DAC	2832	24. De Roest L.	KFC	1220
10. Janssens P.	ACK	2729	Van den Heuvel V.	ACB	
11. Berger M.	ALB	2610	26. Fine J.	AZM	1216
12. Coolens J.L.	LV	2286	27. Albert P.	LV	1124
13. Lievens J.	ACA	2262	28. Louis R.	LV	1098
14. Andries E.	DAC	2243	29. Van Houtte J.	ALB	979
15. Joyeux P.	KFC	2241	30. Aerts M.	ACK	757
16. Bovin S.	LUAC	2195	31. Huygens	AZM	750
17. Van Camp R.	AZM	2060	32. Van der Spiegel P.	DAC	745
18. Thomassen J.	LV	1675	33. Van Autrève F.	KFC	738
19. Janssens P.	ACK	1517	34. Lens T.	DAC	727
20. Huybreckx M.	ACK	1372	35. De Wachter E.	ACK	650
			36. De Groof W.	LUAC	608

EINDRANGSCHIKKING

1. open- en renklasse (OR)

											punten
1. Peeters Gaston		DAC									6110
Minimbus -	△	FAI 620	-	△	FAI 506	-	△	FAI 419			
2. Maes Philip		AZM									4289
ASW 20 F -	△	FAI 507	-	△	FAI 346	-	△	FAI 305			
3. Bluekens Michel		ACK									3942
ASW 20 -	△	FAI 323,5	-	△	FAI 312	-	GO	208			
4. Torner Harry		KFC									3187
Mosquito -	Go	ONV 443	-	Go	ONV 406	-	Go	ONV 346			
5. Arteel Urbain		ZAC									3137
Mosquito -	Go	634	-	Go	ONV 472						
6. Roggeman D.		ACA		2878	10. Dobbeleir P.		KFC				1134
7. Taeymans S.		ACK		2505	11. Jennen R.		ACK				1045
8. Govers P.		ACK		1254	12. Govaerts W.		ACK				871
9. Muylaert J.P.		ACA		1235	13. Faes J.		KAC				700

2. Standaardklasse (S)

											punten
1. Somers Marc		DAC									6532
LS-4 -	△	FAI 620	-	△	FAI 507	-	△	FAI 506			
2. Huybreckx Gert		ACK									5394
Std. Cirrus -	△	FAI 505	-	△	FAI 323,5	-	GO	313			
3. Aerts Jos		DAC									4291
Cirrus '75 -	△	FAI 505	-	GO	346	-	△	FAI 291			
4. Van Looy Walter		AZM									3878
DG - 100 en Astir CS -	△	FAI 507	-	△	FAI 211	-	△	FAI 159			
5. Reynders Wim		AZM									3547
Cobra 15 -	△	FAI 315	-	△	FAI 303	-	△	FAI 215			



De Charronbekerhouders Gaston Peeters, Marc Somers, Ad Kennes en Jan Fanssen met in het midden de h. Bill Scull. (Foto : Gazet van Antwerpen)

3. Clubklasse (C)

						punten
1. Kennes Ad	KAC					3261
Ka-6 BR - △ FAI 308 - GO 302 - △ FAI 151						
2. De Coninck Eddy	KAC					2470
Ka-6 - △ FAI 314 - △ FAI 101 - △ FAI 78						
3. Roelandt Pieter	ACA					2381
Ka-6 CR - GO 309 - GO 273 - △ FAI 103						
4. Verschuereen Paul	DAC					2216
Ka-6E - △ FAI 305 - △ 151 - △ FAI 98						
5. De Winter Danny	ACA					1747
Zugvogel 3B - DO ONV 269 - △ FAI 103 - △ FAI ONV 126						
6. Streitz P.	DAC	1640	28. Tanghe M.	ACA		685
7. Koelman H.	LUAC	1431	29. Berger J.	ALB		684
8. Verstrecken V.	LUAC	1369	30. Speetjens J.	ALB		678
9. Braet F.	DAC	1265	Van Gaal J.	LV		
10. Snoeckx M.	ALB	1204	32. Bongaerts E.	ACK		677
11. Geuens N.	ACK	1065	33. Van Waeyenberghe	ACA		674
12. De Bruycker M.	ZAC	1039	34. Maeyaert	KFC		655
13. Vanhoven L.	ZAC	866	35. Peers K.	ALB		652
14. De Block J.	ACA	830	36. Vandeverde P.	KFC		644
15. Luyckx J.	ACA	807	37. Kimpe E.	LV		620
16. Lenders D.	KAC	787	38. Van Gael H.	DAC		619
17. Janda J.	ACA	769	39. Van Mulders J.	LV		599
18. Abrahams W.	ALB	765	40. Van Caelenberg I.	ACA		581
19. Veys J.	ZAC	764	41. Maes R.	KFC		565
20. Van Houtte H.	ZAC	748	42. Lavaert L.	KFC		563
21. Declerck F.	ZAC	743	43. De Schrijver K.	ACA		553
22. Mars J.	KFC	719	44. Carre F.	DAC		539
Valenge J. AZM						
24. Deleu J.	ACA	708	45. Maes B.	DAC		525
25. Hasaerts S.	LUAC	695	46. Kinet L.	ALB		521
26. Heylen F.	ACK	693	47. Lauwers R.	DAC		515
27. Moerkerke F.	KFC	688	48. Geraerts L.	ALB		508

4. Tweezittersklasse (T)

						punten
1. Franssens Jan	AZM					2958
TWIN - △ FAI 305 - △ FAI 305 - △ FAI ONV 216						
2. Staessens Johan	AZM					2020
TWIN - △ FAI 140 - △ FAI 132 - △ FAI 132						
3. Berx Francis	ALB					2016
TWIN - GO ONV 252 - △ FAI ONV 186 - GO ONV 122						
4. Vergauwen Roger	ACK					1703
TWIN - △ FAI 307 - GO 128 - DU 1u.05						
5. Huybreckx Eddy	ACK					1186
TWIN - GO 270 - DU 1u.46						
6. Braet F.	DAC	1042	10. Haepers J.	ACK		640
7. Geuens N.	ACK	799	11. Aerts J.	DAC		600
8. Janssens J.	ACB	750	12. Kennes A.	KAC		528
9. Van Autrève F.	KFC	738	13. Streitz P.	DAC		507

5. RANGSCHIKKING DER CLUBS

1. Diest AC	37.132 punten
2. AC Keiheuvel	31.927
3. AZ Meeuw	21.927
4. AC Aalst	16.110
5. Kortrijk FC	13.172
6. Albatros	10.617
7. Kempische AC	9.006
8. Limburgse Vleugels	8.080
9. Zoute AC	7.297
10. Leuvense UAC	6.298
11. AC Brasschaat	5.018

(J.A.)

WEDSTRIJDKALENDER 1986

België

Mei

- 1 t/m 4
- 8 t/m 18

KIEWIT CUP - Hasselt

BELGISCH KAMPIOENSCHAP - St. Hubert
en Concours des Ardennes.

Juni

- 21 en 22

HANDICAP DER KEMPEN TE WEELE

Augustus

- 9 t/m 16

INTERNATIONALE WEDSTRIJD - KEIHEUVEL
met op 9/10 augustus VICTOR-BOIN-WEDSTRIJD

Buitenland

Mei

- 3
- 8 t/m 11
- 10
- 17

GELDERSE EENDAAGSE TE TERLET
OLD TIMER - MEETING IN HILVERSUM
GULDEN VENTURI TE MALDEN
EENDAAGSE TWENTHESE ZWEEFVLIEGKLUB TE
TWENTE
TEAM-WEDSTRIJD UDEN-VOLKEL
NEDERLANDSE KAMPIOENSCHAPPEN OP TERLET
NATIONAAL MOTORZWEEFVLIEGWEEKEND te
LELYSTAD
EENDAAGSE OP GILZE-RIJEN

- 17 t/m 19
- 20 t/m 31
- 24 en 25

Juni

- 6 t/m 15
- 7
- 14

ILA 86 TE HANNOVER

Ka-8 - WEDSTRIJD TE WOENSDRECHT
BAVARIA TROFEE WELSCHAP, TWEEZITTERS-
WEDSTRIJD TE EINDHOVEN
EUROPEES KAMPIOENSCHAP TE MENGEN
ISSOUDUN

- 14 t/m 29
- 29 t/m 11

Juli

- 7 t/m 16
- 30 t/m 7 augustus

VINON : EUROPEES KAMPIOENSCHAP
BERGVLIEGEN
JUNIORENWEDSTRIJD TE VENLO

Radio-equipment 720/760 kanalen



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



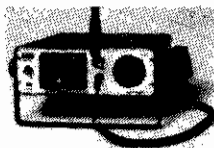
- ATR 720 B**
- met (scherp) display
 - 4 voorselecties, eenvoudige bediening op het front



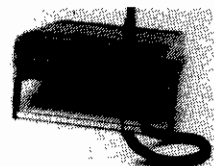
- ATR 720 C**
- met (scherp) display
 - 10 voorselecties, microprocessor gestuurd
 - sledemontage (uitwiss. met A en div. merken)



- 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 én de C
 - geheel compleet
- Als grondstation, mobiel station en portable.
- Ook voor Ballons en Verkeerstorens
- 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 FÜR SICHERHEIT 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 SOLLAHRTVARIO

- zoals SB-7 EN MET: Solllahrt-berekening met air. km/h
- normale en muggenplaire
- audio-waarschuwing met auto volumeregeling
- Mac-Cready trappeloos inst.
- buiten-temperatuur
- vele samenstellingen mogelijk

Binnenkort ook aansluitbaar:

- Kilometer-zähler
- Streckenflug-rechner

Ook voor: TE-buizen
Statische buizen

Twee jaar fabrieksgarantie



INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

UW IMPORTEUR/AGENT
VOOR
NEDERLAND en BELGIË

SNELLE leveringen
MINIMUM prijzen
EN voor **SERVICE**

VLEGINSTRUMENTEN: WINTER alle typen hoogte- en snelheidsmeters voor zweefvl., delta's, u.l.'s, en lichte m.vlt.

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 Rieethoven NL.
(tussen Turnhout en Eindhoven)
Tel.: 04902-41741 vanuit België 31.4902.41741



Uittreksel van het verslag van de commissievergadering van 24 september 1985

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

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

a. Theoretisch examen :

GEENS Ivo	KINT Geert
KROITOR Paul	MERTENS Guido
SMET Herman	

b. Theoretisch en praktisch examen (solo) :

ABRAHAMS Walter	CALLANT Remi
CAMBIER Christian	CHARLTON Malcolm
COLIN Isidoor	COLLIN Andre
DE BLICK Bart	DE BLOCK Johan
DE LEGER Frederik	DETAVERNIER Gustaaf
LAVAERT Lieven	MONTENS Pierre
SANTUZ Maurizio	VAN DE BORNE Paul
VAN HOVEN LUDWIG	

c. Bevoegdverklaring «met passagier» :

ABRAHAMS Walter	COLIN Isidoor
DE SCHEPPER Ivo	GEUENS Eddy
HURXKENS Rudi	JANDA Johan
LAUWERS Robert	MONTENS Pierre
POELS Rik	VANDEGINSTE DIRK
VANDENBERGHE Jan	

d. Bevoegdverklaring «Hulp-instructeur» :

VAN HOUTTE Jacky	BUSSE Erik
------------------	------------

e. Bevoegdverklaring Instructeur :

VAN LOOY Walter



F.A.I.-PRESTATIES

1. Zilveren Kenteken

a. Hoogte

COLIN Andre
DE BLOCK Johan
GEUENS EDDY
LAVAERT Lieven
PICCAERT Guy
VAN DEN BORNE Paul
VAN HOVEN Ludwig

De BLICK BART
GERAERTS Lucien
KINET Luc
LOUIS Raoul
VALENGE Jean
VANHOUTTE Herman

b. Afstand

GEUENS Eddy
HURXKENS Rudi
LENDERS Danny
ROELANDT Pieter

HAEPERS Jos
JANDA Johan
MAGNIETTE Denise
VERSTREKEN Victor

c. Duur

BONGAERTS Eric
DE BLOCK Johan
LAVAERT Lieven
VALENGE Jean
VAN DE GINSTE Dirk
VAN HOUTTE Herman

DE BLICK Bart
JANDA Johan
LUYCKX Johan
VAN CAELENBERG Iwein
VAN DEN BORNE Paul
VAN HOVEN Ludwig

d. Bekomen het Zilveren Brevet

GEUENS Eddy
LENDERS Danny
ROELANDT Pieter

JANDA Johan
LOUIS Raoul

2. Gouden kenteken

a. Hoogte

LOUIS Raoul

b. Afstand

BOVIN Stefaan
DE CONINCK Eddy
HAZEN Marc
JENNEN Rudi
LIEVENS JOHAN
ROGGEMAN Dirk
VAN DAM Kris

COOLENS Jean-Luc
FINE Jacques
JANSSENS Paul
KENNES AD
ROELANDT Pieter
VAN CAMP Ronald
VAN DEN HEUVEL Vic

c. Bekomen het Gouden Brevet

KENNES AD

3. Diamanten kenteken

a. 300 km doelvucht

BOVIN Stefaan
DE CONINCK Eddy
HAZEN Marc
KENNES Ad
ROELANDT Pieter
VAN CAMP Ronald
VAN DEN HEUVEL Vic

COOLENS Jean-Luc
FINE Jacques
JENNEN Rudi
LIEVENS Johan
ROGGEMAN Dirk
VAN DAM Kris

b. Vrije afstand 500 km

MAYHEW Christopher

KOOPJES

- Phönix - FS 24-T (Gfk)** (Old-Timer) (1ste in België).
 - glijgetal 1/40
 - kleinste vleugelbelasting
 - volledig geïnstrumenteerd
 - E-vario - radio
 - Parachute
 - Aanhanger (toestel volledig opbouwbaar op aanhanger) gunstige prijs, tel. 011/21 16 85 (na 18 u.)
- Rhönlerche**
 - in zeer goede staat
 - volledig geïnstrumenteerd voor en achter
 - bouwjaar 1960
 - gunstige prijs 011/21 16 85 (na 18 u.)
- AANHANGWAGEN** : geschikt voor 15 m toestel, gesloten metaalkonstruktie met polyester bekleed; met oplooprem. Vraagprijs : 90.000 fr.
 - RHÖNLERCHE 00-ZLV** : vliegklaar met radio en basisinstrumenten (Bj. 1955/Werknr. 13)
 - RHÖNLERCHE 00 ZKI** : vliegklaar met radio en basisinstrumenten (Bj. 1955)
 - RHÖNLERCHE** : romp lichte kraak, vleugels te reviseren.
 - SLEPER JODEL MOUSQUETAIRE** : Bj. 1964, 5-zitter, motor nog 1100 hrs (niet sleep), cel nog 200 hrs.

TE BEVRAGEN : ALBATROS ZWEEFVLIEGKLUB, p/a. F. BERX, GREZ-
STRAAT 6B, 3046 VAALBEEK.

- SPEED-ASTIR** : in uitmuntende toestand, geen ongeval of breuken gehad, volledig uitgerust. Vliegt bij L.S.V. Viersen op Keiheuvel te Balen.

Te bevragen : SCHMELZER BERT,
tel. : 087/65 87 91.

KLUBNIEUWTJES

Het vliegseizoen werd door A.C.K. naar jaarlijkse traditie afgesloten met doellandingen. Deze gebeurden met een Rhönlerche. De kortste afstand was 16 cm de verste 108 meter. Tijdens een gezellig samenzijn werden de afstanden officieel bekend gemaakt, alsmede de prijzen van de Moniteur toegekend. Deelnemers waren niet alleen de eigen leden, ook die van de L.V., te Zwartberg, die elk jaar trouw terugkeren zowel voor de doellandingen als voor het feestje achteraf.

BOEKENNIEUWS

- ★ **«Theorie van het Zweefvliegen»**
Het opzet van het boek is een theoretische vorming van het zweefvliegen te geven.
Het doel is tweeledig : enerzijds bevat het leerstof voor de toekomstige zweefvliegbewijshouder en anderzijds is het bestemd voor de toekomstige instructeur, als voorbereiding op het examen; Het boek is een aanvulling op «Eerst Weten... dan Zewen». Elke zweefvlieger die iets wil bijleren moet dit boek bezitten. Te bestellen bij het Secretariaat van de Liga 03/322 16 04.
- ★ **FLASH Luchtvaartboeken catalogus**
1986 is uit. Meer dan 1800 titels. Het is een jubileum uitgave 15 jaar FLASH
Te bestellen bij FLASH, Postbus 855, 5600 AW EINDHOVEN, tel vanuit België 00-31 - 40-525661.
- ★ **AEROPRESS**
Uitgever van «PLANEUR», alsmede BENELUX-vertegenwoordiger van AEROKURIER en SAILPLANE AND GLIDING.
Zweefvliegboeken, Instructieboeken e.a. uit voorraad leverbaar. Bestellingen richten aan : AEROPRESS, Pieter Stockmanslaan 53, 5652RB Eindhoven, tel. vanuit België 00-31-40-512484.

liga van vlaamse zweefvliegclubs vereniging zonder winstoogmerk

DAGELIJKS BESTUUR

- Dr. Jeroom GERMIS - voorzitter
Fortiaan 77, 9000 Gent
- Patrick PAUWELS - secretaris
George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne
- Jos AERTS - penningmeester
Rodenberg 8, 3980 Tessenderlo
- Luc BRAET
Hemelrijkstraat 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, Acaciалаan 13a, 3091 Berg
- Raymond VAN GESTEL, Gerheide 78, 2490 Balen
- Jo VAN HOLLEBEKE, Knotwilgentaan 64, 8200 Brugge

COORDINATOREN «RAAD VAN INSTRUC- TEURS»

- Michel AERTS, Markt 46, 2440 Geel
- Gaston PEETERS, Acaciалаan 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. Duchestraat 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 - Schaffen
P. Pauwels, G. Ivanowlaan 70, 2100 Deurne
03/322 16 04
- GHENT AVIATION CLUB
G. Gildemijn, Elsackerweg 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, Wildertstraat 4, 2380 Ravels
014/65 63 64
- KORTRIJK FLYING CLUB - Wevelgem
A. Bostyn, Elleboogstraat 23, 8500 Kortrijk
056/21 44 23
- LIMBURGSE VLEUGELS - Zwartberg
A. 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
- ZOUTE AVIATION CLUB - Wevelgem
L. Braet, Hemelrijkstraat 45, 9820 St. Denijs Westrem
091/22 83 97
- ZWEEFVLIEGKLUB BRUGGE - Dudzele
P. Van Hooreweghe, Oude Burg 20, 6000 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. : 016/65 66 75

tel. : 011/43 10 87

tel. : 03/322 16 04

