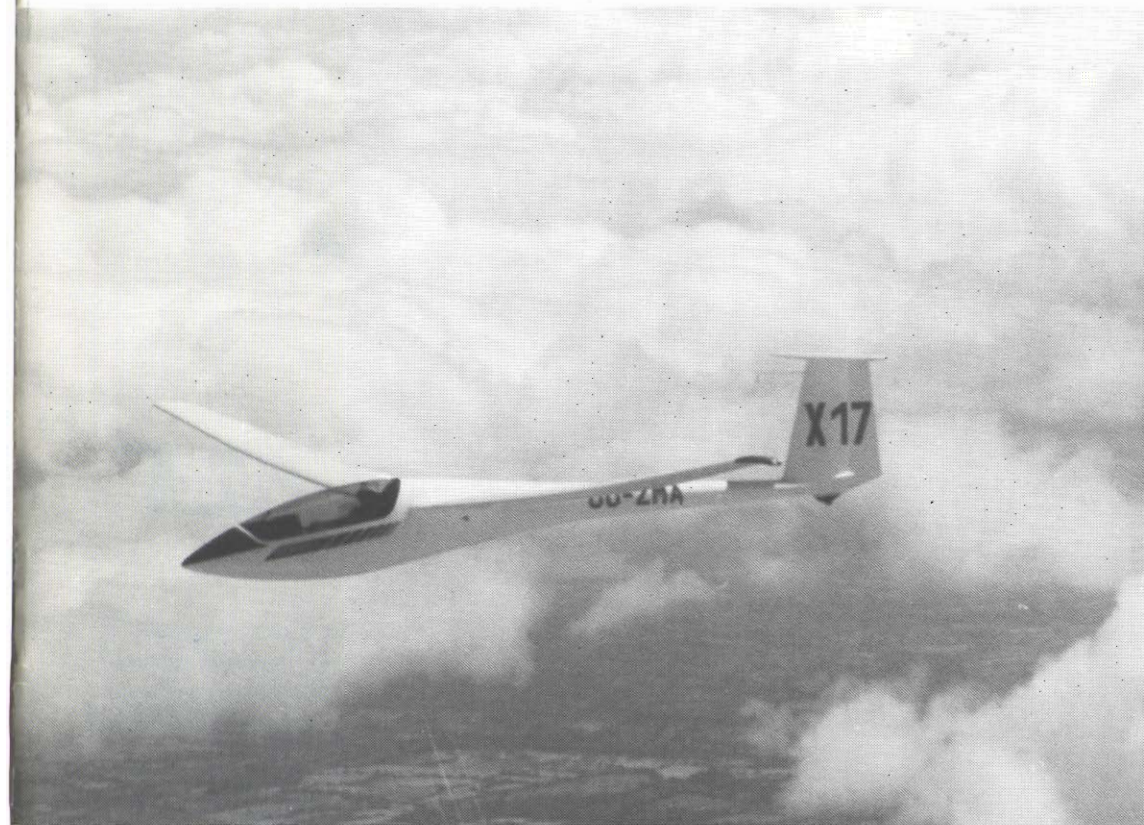


2100 DEURNE 6

G.P.P./8/ 1741

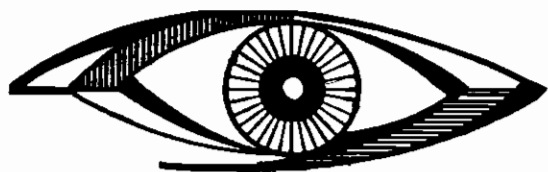
# ligablad



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

7de jaargang - nummer 27  
juli-augustus-september 1986

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

Erkend door de Minister van Cultuur  
BLOSO-erkenningsnummer 8

**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

7de jaargang - nummer 27  
juli - augustus - september 1986

**In dit nummer**

- \* Terug naar de basis, deel 3 ..... 5
- \* Handicap der Kempen ..... 8
- \* Nationaal Kampioenschap 1986 ... 9
- \* Europees Kampioenschap  
te Mengen ..... 11
- \* 14de internationale wedstrijd  
te Issoudun ..... 12
- \* 2de internationale wedstrijd  
Keiheuvel ..... 13
- \* Victor Boïn-Beker 1986 ..... 15
- \* Brussels T.M.A.-Handicap ..... 19
- \* BLOSO/LCK-nieuws ..... 19
- \* K.B.A.C.-Sportcommissie ..... 20
- \* Mijn eerste overlandvlucht ..... 23
- \* Leden werven - en houden ..... 24

**Verleenden hun medewerking**

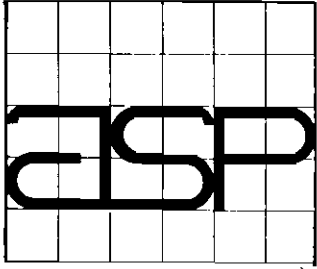
J. Germis, E. Huybreckx, A. Lauwers,  
P. Mullaert, D. Piggott - Sailplane and  
Gliding/B.G.A., D. Roggeman, M. Somers,  
R. Van Camp en G. Van den Broeck

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 november a.s.

**Foto op de voorpagina**

**Filip Maes in zijn ASW-20F  
boven Issoudun (F) op 28.07.86**  
(Foto : André Maes)



ED VANDEVOORDE Tel. 011/38 43 45

Vliegveld Zwartberg B 3600 Genk

AVIONICS

TR-720

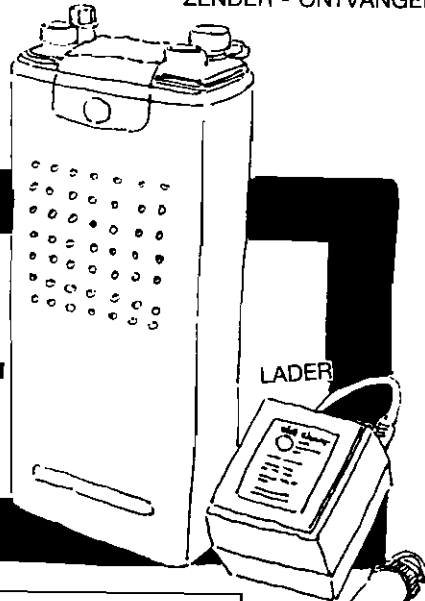
SALES  
AND SERVICE-  
CENTER VOOR AL  
UW AVIONICS.  
OFFICIEEL ERKENDE  
KLEINE PRIJZEN EN  
GROTE MERKNAMEN\*.  
ASP AVIONICS, HET  
ONTHOUDEN WAARD.

**34.510.-**

B.T.W. 19% INBEGREPEN

Wij verdelen ook:  
\* KING-BENDIX  
\* AVIONIC DITTEL  
\* BECKER  
\* W. DITTEL  
\* AOR  
\* TELEX  
\* NARCO  
\* COLLINS

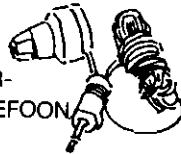
ZENDER - ONTVANGER



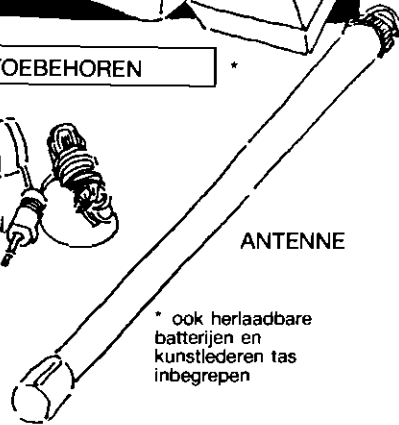
LADER

RADIO EN TOEBEHOREN \*

OOR-  
TELEFOON



ANTENNE



\* ook herlaadbare  
batterijen en  
kunstlederen tas  
inbegrepen

## TERUG NAAR DE BASIS (deel 3)

### «DIE LANDINGEN !»

Het probleem bij het leren landen van een zweefvliegtuig ligt in het feit dat je maar één landing per vlucht hebt. Eén enkele vlucht geeft je maar juist één kans een bevredigende landing uit te voeren, met zeer weinig hoop uit te maken of deze goede landing of toeval of bekwaamheid was. Om werkelijk vooruitgang te maken moet je een reeks opeenvolgende landingen uitvoeren. Hierbij moet je leren onderscheiden wat precies bij het landen gebeurt en daarop met de passende structuurbewegingen reageren. Dit kan je echter niet leren door de achterwaartse knuppelbewegingen na te bootsen, omdat deze, voor iedere landing, verschillend zijn.

Moelijkheden ontstaan meestal door een verkeerd inzicht in wat je poogt te doen. Als voorbeeld : wanneer je tracht op een bepaald punt te landen zal je steeds ertoe neigen, het vliegtuig de grond in te vliegen, in plaats van het zolang mogelijk in de lucht te houden. Op dezelfde wijze wanneer je tracht de landingsstand van het vliegtuig te beoordelen, zal je onvermijdelijk vroegtijdig op de grond terecht komen.

Wat we in werkelijkheid moeten doen, is het vliegtuig bij het naderen zo af te vangen dat we, op enkele voet hoogte, evenwijdig met de grond uitzweven. Om het vliegtuig in deze stand, enkele voet boven de grond te houden, gaan we het dalen tegen door geleidelijk de achterwaartse druk op de knuppel te verhogen. Indien hierbij het vliegtuig opnieuw gaat stijgen («ballooning», opwippen of opspringen) stoppen we de achterwaartse druk, wachten we tot we zien dat we opnieuw hoogte beginnen te verliezen en dan pas beginnen we de knuppel zachtjes naar achteren te drukken om het zinken tegen te gaan. Eindelijk zet het vliegtuig zich neer, niettegenstaande de volgehouden achterwaartse druk.

Het is slechts na enkele pogingen dat men zich rekenschap geeft van de moeilijkheden. Door de verhoogde vluchtsnelheid bij de nadering, wordt het hoogteroer erg gevoelig zodat de achterwaartse druk op de knuppel zeer gering moet blijven, met een verplaatsing van misschien maar 2 à 3 millimeter. De meeste beginnelingen overdrijven deze beweging bij hun eerste pogingen. Wanneer echter het vliegtuig enkele voet opwipt, zal de beginneling instinctief de knuppel naar voren duwen met als gevolg een snel hoogteverlies en een vroegtijdige zware landing. Laat ons hopen dat je instructeur hierop is voorbereid en vlug genoeg is om je hierbij te stoppen.

Om op bevredigende wijze te leren landen moeten we ons ontdoen van deze instinctieve reactie. Tenzij je vliegtuig 20 tot 30 voet opveert krijg je de tijd niet om te verhinderen dat het tegen de grond smakt, indien je de knuppel naar voren hebt geduwd. Je moet integendeel je hand onbeweeglijk houden en wachten tot je vaststelt dat je weer begint te dalen, dan

pas ga je weer de knuppel zachtjes naar achteren drukken, om het dalen tegen te gaan wanneer je enkele voet boven de grond zweeft. Voor de meesten echter is dit gemakkelijker gezegd dan gedaan!

Het gaat vrijwel automatisch de knuppel naar voren te brengen, zodat je een inspanning moet leveren om deze reactie af te leren. Alleen wanneer het opspringen ons zo hoog brengt of zich voordoet op het eind van het uitzweven kan het nodig zijn de knuppel eventjes naar voren te brengen.

Zolang de naderingssnelheid correct werd gehouden blijft bij het opspringen het vliegtuig in vrijwel horizontale stand en is er geen gevaar voor overtrekken.

Terwijl in normale vlucht de stand van het vliegtuig van overwegend belang is, moeten we ons bij de landing hierover geen zorgen maken, maar integendeel alle aandacht geven aan de hoogte boven de grond. Gelukkig hebben de ontwerpers van de meeste van onze zweefvliegtuigen de vleugel zo op de romp aangebracht dat de hoek hiervan aangepast is aan het landingsstel. Indien de piloot het vliegtuig verhindert te dalen terwijl hij een paar voet boven de grond vliegt, zal het zich ten slotte toch zelf neerzetten, niettegenstaande de zachte achterwaartse blijvende druk. Het neerzetten gebeurt dan aan geringe snelheid in een eerder staart-lage stand met vrijwel gelijktijdige landing op wiel en staartslof. Hoe ver het vliegtuig, na het afvangen, zal uitzweven verschilt enorm van de ene landing tot de andere.

Overdreven snelheid en een zeer gering gebruik der remkleppen zullen het uitzweven verlengen en de piloot ertoe aanzetten een sterkere achterwaartse druk op de knuppel uit te oefenen en zo de kans op te wippen vergroten.

Landen tegen sterke wind in of met volle remkleppenuitslag zal het uitzweven verkorten. Aangezien iedere nadering met een licht verschillende glijhoek en snelheid gebeurt, zal ook het afvangen niet steeds op dezelfde hoogte plaats vinden, zodat 2 landingen nooit gelijk kunnen zijn.

Het aanleren van het landen kan heel wat gemakkelijker gebeuren wanneer de instructeur de nadering zelf plant en de bediening der remkleppen op zich neemt. Op die manier is het zeer eenvoudig voor de instructeur, de nodige wijzigingen in de remkleppenstand aan te brengen om een iets te trage naderingssnelheid te compenseren of bij het opwippen (ballooning) te veel snelheidsverlies tegen te gaan. Het beste is de remkleppenpositie constant te houden gedurende de nadering en slechts te wijzigen bij werkelijke noodzaak. De remkleppenstand te veranderen op het juiste moment dat het zweefvliegtuig opnieuw begint te dalen, na de «ballooning», vereist handigheid en praktijk en het spaart tijd uit, eerst de landing correct te krijgen en pas daarna de kleppen te bedienen. In deze eerste opleidings-

fase is het ook belangrijk, iedere landing zo te regelen dat iets meer dan halve remkleppenuitslag nodig is voor de eindnadering. Dit vormt dan een soort reserve aan energie, aangezien bij het sluiten der remkleppen de vleugel meer draagkracht krijgt en minder weerstand ondergaat.

Op die wijze zal het zweefvliegtuig op lagere snelheid veiliger vliegen. Indien je met eindopvangen wacht tot je een paar voet boven de grond bent, zal een kleine vergissing in timing je de grond doen in vliegen. Daarenboven moet dan het achteruitbrengen van de knuppel zeer snel gebeuren, zodat het meer op een snok gaat lijken, en wordt het puur toeval als timing en beweging correct uitvallen. Maar indien je op 20 of 30 voet hoogte begint met de knuppel zachtjes naar achteren te bewegen, wordt de timing veel eenvoudiger. In dit geval mag het eindopvangen ofwel wat uitgesteld worden ofwel lichtjes versneld, volgens de noodzaak, door de knuppel onbeweeglijk te houden, zodat het zweefvliegtuig dicht bij de grond komt, of de knuppel lichtjes naar achteren te drukken om te vermijden dat het té dicht bij de grond komt. Wanneer het vliegtuig enkele voet boven de grond is, in  $\pm$  horizontale vlucht, zal het verder dalen door het snelheidsverlies. Ondertussen blijf je de achterwaartse druk op de knuppel aanhouden om de landing zo lang mogelijk uit te stellen.

Een te grote of te snelle knuppelbeweging zal het zweefvliegtuig weer doen stijgen. Indien dit zich voordoet, hou dan enkele seconden de knuppel onbeweeglijk totdat de machine opnieuw begint TE ZAKKEN en hou ze op zolang je kan. Het zweefvliegtuig zal de landing voor jou uitvoeren!

Gezien vanuit het standpunt van het aanleren is het opwippen een goede zaak, want de piloot kan voorzien wat er verder gaat gebeuren zodra het vliegtuig begint op te wippen en hij kan zich dan ook gereed houden te reageren met de juiste stuurbewegingen. Indien je de knuppel onbeweeglijk houdt en goed voor je uitkijkt, zie je onmiddellijk het vliegtuig stijgen, na enkele ogenblikken houdt dit stijgen op en de daling zet weer in. Zo is al wat je te doen hebt : gereed te zijn om een zachte achterwaartse beweging in te zetten, zodra de daling begint. Dit doet zich altijd voor volgens dit nu bekende patroon.

Gewoonlijk heb je tijd genoeg om te zien wat aan het gebeuren is en de juiste stuurbewegingen uit te voeren. Indien je poogt op enkele centimeter hoogte te vliegen, zoals de experts dat doen, sta je zeker vroegtijdig aan de grond. Je moet voldoende tijd hebben om vast te stellen dat het zweefvliegtuig aan het dalen is en om de beweging uit te voeren om dit tegen te gaan vóórdat het vliegtuig de grond raakt, daartoe heb je 2 à 3 voet nodig en niet enkele centimeter. Met meer ondervinding zal later een daling van enkele centimeter niet ongemerkt voorbijgaan en dan zal je ook in staat zijn dicht bij de grond af te vangen.

In den beginne is dit opwippen vervelend en zelfs iets verontrustend,

maar de overdreven op-en-neerbewegingen helpen bij het ontdekken en begrijpen van het gebeuren. Indien we bij dit gebeuren te angstig worden, is er veel kans dat we hard op de grond terechtkomen wanneer dit opwippen zich voordoet. Vaak ligt de oorzaak van een aantal moeilijkheden in het feit dat je niet ver genoeg voor jou uitkijkt. Je moet zowat een honderd meter voor je uitzien om te beoordelen wat aan het gebeuren is. Indien je vlak voor de neus van het vliegtuig kijkt, zal je de grond naar je toe zien opsnellen en zal je vrijwel altijd overreageren en opwippen. Een vlugge blik zijdelings, gedurende de nadering, zal je meestal je hoogte doen beseffen in verhouding tot nabijliggende gebouwen en bomen en je aantonen of je nog te hoog bent om met het opvangen te beginnen.

Herinner je, kijk vrij ver voor je uit, behandel de knuppel met zachtheid en vang niet te laat op, maar begin zachtjes en goed op tijd. Tracht niet te dicht bij de grond te vliegen, 2 tot 3 voet hoogte is prachtig en hou je vliegtuig zwevend zolang als je kan.

Eens je constant mooie en volledig uitgezweefde landingen kan maken, zonder dat de instructeur de remkleppentoestand hoeft te wijzigen, ben je klaar om zelf de remkleppen te bedienen en zelf de planning van de landing op je te nemen.

★★★

## HANDICAP DER KEMPEN

De Kempische Aeroclub te Weelde had het weer mooi voor elkaar op 21 en 22 juni II. De 55 deelnemers in de verschillende klassen stonden netjes opgelijnd, de sleepkisten waren gereed. Alleen de weergoden lieten ons in de steek.

Het was warm, de zon scheen, maar een hardnekkige inversielaag op 550 meter hield alles aan de grond. De wedstrijdleiding achtte het onverantwoord onder deze marginale omstandigheden de zwevers weg te sturen en voelde zich 2 dagen op rij genoodzaakt de enige juiste beslissing te treffen : namelijk de wedstrijd af te gelasten. Het was de eerste keer in 7 edities dat er tijdens de Handicap niet werd gevlogen. Maar volgend jaar beter !

De terugbetaling van de helft van het inschrijvingsgeld en de starttickets gaf de piloten de kans nog wat langer na te praten of weeral plannen te maken voor een volgende vlucht.

A.L.

## NATIONAAL KAMPIOENSCHAP 1986

Van 8 tot 19 mei II. was het vliegveld van St.-Hubert de thuishaven van de deelnemende piloten aan het nationaal kampioenschap.

De eerste 4 dagen liepen samen met het jaarlijks Concours des Ardenes. In totaal waren er 22 piloten ingeschreven, 12 voor de renklasse en 10 voor de standaardklasse.

Dat de weersomstandigheden minder gunstig waren bleek uit de wedstrijdopdrachten. De renklassen telden 5 geldige wedstrijddagen, de standaardklasse slechts 4 (de laatste proef werd ongeldig verklaard gezien geen enkele piloot de minimum afstand van 100 km had afgelegd).

In de standaardklasse bleek Eddy Huybreckx geen tegenstand te kennen : 4 wedstrijdproeven, 4 dagoverwinningen en nationaal kampioen!

Bij de proef heen/weer Bad Munster lag zijn uurgemiddelde zelfs hoger dan dat van de renklasse kampioen Henri Stouffs (97,22 km/u tegen 94,89 km/u). Ook bleek al snel dat de zilveren medaille naar Gert Huybreckx zou gaan. De spanning draaide eerder rond het duel Marc Somers - José Jaime. Ofschoon het verschil klein was kon Marc Somers de laatste dag geen punten ophalen en was het brons voor José Jaime.

Zoals reeds gemeld ging de eerste plaats in de renklasse naar Henri Stouffs, de tweede en derde plaats gingen respectievelijk naar Gaston Peeters en Patrick Stouffs.

De stakingsperikelen van het personeel van de Regie der Luchtwegen, werden gelukkig opgelost door de organisatoren, de wedstrijd ging door op het militair vliegveld.

	STANDAARDKLASSE	RENKLASSE
11/05	EBSH - Florenville - Martelange - EBSH 2 x $\Delta$ 103 km = 206 km	EBSH - Beauraing - Bouillon - EBSH 2 x $\Delta$ 105,6 km = 211,2 km
12/05	EBSH - Charleville - Verdun - EBSH $\Delta$ 256,4 km	idem Standaardklasse
13/05	EBSH - Bouillon - Verdun - EBSH $\Delta$ 218 km	idem Standaardklasse
16/05	EBSH - Bad Munster - EBSH 2 x 112,5 km heen/weer = 225 km	idem Standaardklasse
17/05	EBSH - VIELSALM - WILTZ - EBSH 2 x $\Delta$ 116,8 km = 233,6 km	idem Standaardklasse



**NATIONALE KAMPIOENSCHAPPEN VAN BELGIË**  
**ZWEEFVLIEGEN 1986 ST. HUBERT 8 - 19/5/1986**

REN-KLASSE	11/05	12/05	13/05	16/05	17/05	
<b>UITSLAG NA 5 PROEVEN</b>	2 × Δ 105,6 = 211,2 km	Δ 256,4 km	Δ 218 km	→ 225 km ←	2 × Δ 116,8	Totaal
1. STOUFFS Henry, Ardennes LS.6 (78)	644,72 (1)	696,43 (2)	639,28 (3)	789,37 (1)	236,90 (1)	3.0006,70
2. PEETERS Gaston, Diest Mini-Nimbus (52)	632,90 (2)	749,01 (1)	419,00 (11)	739,06 (4)	236,90 (1)	2.776,87
3. STOUFFS Patrick, Ardennes ASW.20 (70)	607,28 (3)	477,92 (4)	564,83 (5)	789,22 (2)	230,37 (4)	2.669,62
4. HERSEN François, France Ventus A (RC)	556,38	477,92	637,67	735,32	230,37	2.637,66
5. BOURGARD Paul, Verviers Ventus (JE)	447,40 (5)	451,63 (7)	703,50 (1)	718,39 (6)	236,90 (1)	2.557,82
6. BLEUKENS Michel, Keiheuvel ASW.20 (76)	348,98 (8)	236,04 (9)	655,48 (2)	760,32 (3)	202,06 (7)	2.202,88
7. NIZET Michel, Verviers ASW.20 (ZT)	348,98 (8)	477,92 (4)	558,11 (6)	592,32 (8)	154,16 (9)	2.131,49
8. LITT Geogeo, Verviers Ventus (IT)	213,93 (12)	538,61 (3)	546,87 (9)	582,28 (10)	208,59 (6)	2.100,28
9. TAEYMANS Stan, Keiheuvel Pik.20 (JA)	348,98 (8)	383,85 (8)	550,09 (8)	547,99 (11)	160,69 (8)	1.991,60
10. DOUTRELOUX Michel, Ardennes Mosquito (B)	410,28 (6)	83,94 (10)	554,76 (7)	586,92 (9)	142,40 (10)	1.778,30
11. LITT Baudouin, Verviers Mini-Nimbus (GA)	362,41 (7)	78,00 (11)	424,84 (10)	665,69 (7)	106,26 (11)	1.637,20
12. LEMMENS Johan, Holland DG.202 (W7)	257,89 (11)	37,10 (12)	161,48 (12)	315,75 (12)	90,80 (12)	863,02

**NATIONALE KAMPIOENSCHAPPEN VAN BELGIË**  
**ZWEEFVLIEGEN 1986 ST.-HUBERT 8-19/5/1986**

STANDAARDKLASSE	11/05	12/05	13/05	16/05	
<b>UITSLAG NA 4 PROEVEN</b>	2 × Δ 103 km	Δ 256,5 km	Δ 218 km	→ 225 km ←	Totaal
1. HUYBRECKX Eddy, Keiheuvel LS.4 (TR)	373,15 (1)	606,69 (1)	654,61 (1)	687,68 (1)	2.322,13
2. HUYBRECKX Gert, Keiheuvel Cirrus (LT)	228,62 (2)	552,24 (3)	594,71 (3)	557,56 (4)	1.933,13
3. JAIME José, Verviers Cirrus (CJ)	119,35 (5)	545,83 (5)	485,14 (5)	561,12 (2)	1.711,44
4. SOMERS Marc, Diest LS.4 (SM)	155,38 (4)	587,47 (2)	522,12 (3)	435,71 (7)	1.700,68
5. DE WACHTER Emiel, Keiheuvel Libelle (LJ)	173,60 (3)	525,97 (6)	288,65 (9)	561,00 (3)	1.549,22
6. PIERAERTS Bruno, Glub LS.4 (PM)	71,69 (7)	552,24 (3)	381,67 (8)	498,73 (5)	1.504,33
7. SEVERIN Jean-Emmanuel, Glub Cirrus (JB)	68,20 (9)	420,90 (7)	455,57 (5)	275,07 (9)	1.219,74
8. OOMS Yves, Glub Astir CS (JY)	68,20 (8)	47,09 (10)	447,96 (6)	474,93 (6)	1.038,18
9. VAN DINGENEN Paul, Keiheuvel Cirrus (6)	81,76 (6)	85,53 (8)	388,97 (7)	400,95 (8)	947,21
10. ANDRIES Eduard, Diest Libelle (777)	32,94 (10)	85,53 (8)	197,56 (10)	275,07 (10)	591,10



Voor de derde maal werden Europese Kampioenschappen der F.A.I.-klassen gehouden, en deze keer te Mengen (B.R.D.).

De Luftsportgruppe Ravensburg-Weingarten e.V. trad namens de Deutsche Aero Club op als organisator.

Peter Ryder was aangesteld als wedstrijddirecteur en hij zorgde met zijn medewerkers en sportcommissarissen voor een perfect verloop van het kampioenschap.

Het ex-militaire vliegveld bood alle mogelijkheden : drie start/landingsbanen met vrije aanvliegsectoren, briefingroom en prima meteo-bureau, camping met alle faciliteiten.

In totaal waren er 73 deelnemende piloten, als volgt verdeeld over de klassen :

- openklasse : 14
- renklasse : 26
- standaardklasse : 33

Ongeveer de helft van de deelnemers had reeds ervaring opgedaan tijdens vroegere wereldkampioenschappen. Tussen de deelnemers waren 4 wereldkampioenen :

- Baer SELEN (NL) : standaardklasse 1978
- Marc SCHROEDER (F) : openklasse 1981
- Kees MUSTERS (NL) : renklasse 1983
- Stig OYE (DK) : renklasse 1985

Dit om aan te geven dat deze Europese Kampioenschappen het niveau van Wereldkampioenschappen hadden.

De meteo-condities tijdens de wedstrijdperiode waren goed. De eerste twee dagen was er blauwe thermiek. Dan enkele dagen met vrijwel veel onweders en tenslotte enkele vrij goede dagen weliswaar steeds met een zeer lage basis die slechts zelden de 1000 meter overschreed.

De open- en renklassen telden 11 wedstrijddagen met een gemiddelde opdracht van respectievelijk 325 km en 270 km.

De standaardklasse, waarin Eddy, Marc en Gert deelnamen, telde 10 geldige wedstrijddagen. De afstanden van de opgelegde proeven bedroegen 184, 340, 200, 170, 226, 199, 175, 256 en 242 km.

Er werd gestart met een grondklok waarbij men ook een foto-time mocht gebruiken. Dit systeem werkte goed.

#### UITSLAGEN :

RENKLASSE	STANDAARDKLASSE	OPENKLASSE
1. Pare Daan 7145 p.	1. Ganterbrink 7116 p.	1. Holighaus 8834 p.
2. Musters Kees 7119 p.	2. Selen Baer 6525 p.	2. Back H. 8810 p.
3. Navas Giles 6906 p.	3. Baumgartl S. 6146 p.	3. Chenevoy 8780 p.
10. Stouffs H. 5938 p.	10. Huybreckx E. 5709 p.	9. Bourgard 7131 p.
18. Stouffs P. 5367 p.	12. Somers M. 5692 p.	
	15. Huybreckx G. 5633 p.	

De deelname aan deze E.K. te Mergen werd mogelijk gemaakt dank zij de steun van het BLOSO/Vlaams Bureau Topsport.

E.H./M.S.

★★★

### 14de internationale Zweefvliegwedstrijd van Issoudun

Deze jaarlijkse wedstrijd voor ren- en standaardklasse vond plaats van 30 juni tot 11 juli.

Wij besteden aandacht aan deze wedstrijd daar tal van Vlaamse piloten jaarlijks inschrijven. Zij behalen er ook goede resultaten.

Het totaal aantal deelnemers bedroeg 61 waarvan 25 in de ren- en 36 in de standaardklasse.

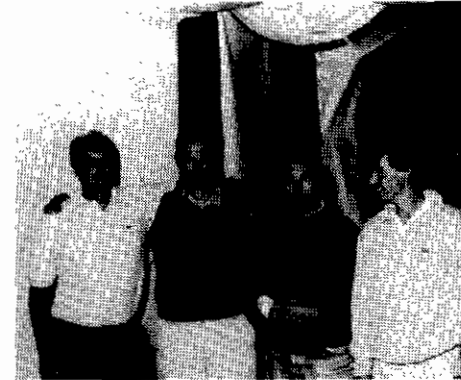
Tijdens de 6de wedstrijddag werd voor de renklasse een FAI 505 km driehoek uitgeschreven. 21 piloten volbrachten deze opdracht. Dezelfde dag kreeg de standaardklasse een GO van 500 km. Van de 36 deelnemers lukten er 30.

#### RESULTATEN :

Renklasse	Standaardklasse
1. Navas 6.376 ptn.	1. Lopitoux 6.428 ptn.
4. Peeters G. 5.881 ptn.	3. De Wachter E. 5.898 ptn.
5. Bluekens M. 5.749 ptn.	16. Van Dingenen P. 4.897 ptn.
21. Jennen R. 3.445 ptn.	19. Dammen S. 4.712 ptn.

J.H.

### 2de Internationale Zweefvliegwedstrijd van Aeroclub Keiheuvel



Michel Bluekens, Miel De Wachter, Bert Schmelzer (winnaars ren-, standaard- en clubklasse) en Filip Damen (winnaar Victor Boin).

Aeroclub Keiheuvel richtte van 9 tot en met 16 augustus II. haar tweede Internationale Zweefvliegwedstrijd in.


Dat de wedstrijd «internationaal» was, kon worden afgeleid uit de inschrijvingen. Van de 32 deelnemers waren er 6 Nederlanders, 3 Duitsers en 1 uit Frankrijk.

De open-renklasse telde 13 piloten, de standaardklasse : 15 en de clubklasse : 4 deelnemers.

Deze 8-daagse wedstrijd telde 5 geldige proeven voor de open-ren en standaardklasse. De clubklasse had 4 geldige proeven.

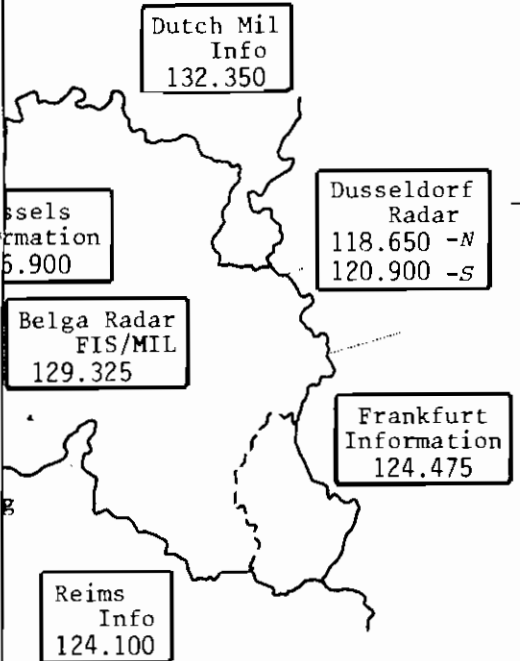
De opgelegde proeven varieerden van 164 tot een FAI-driehoek van 316 km met als keerpunten Dinslaken en Ede.

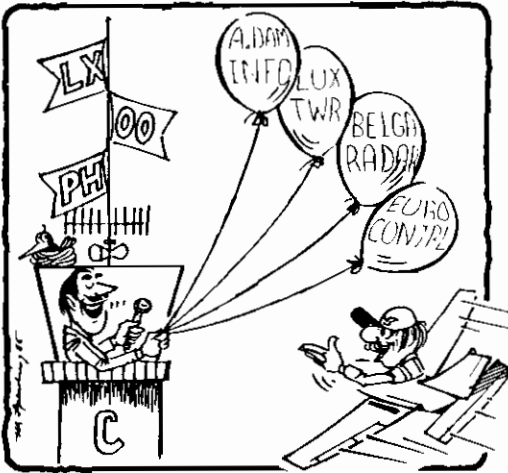
Opmerkelijk tijdens deze wedstrijd was dat Michel Bluekens, in de renklasse, bij een proef van 168 km, met als keerpunten Venlo en Genk een gemiddelde snelheid haalde van 103 km uur.



'86

**GENERAL AVIATION  
RADIOFREQUENCIES  
BELGIUM / LUXEMBOURG**





AOPA - Belgium  
Fruihoflaan 107 b.73  
B - 2600 BERCHEM  
03-4490722

**WIPUL**  
AIRCRAFT OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION  
VERENIGING VAN LUCHTVAARDERS  
VERENIGING BOMBERN EN PILOOTEN  
AOPA LUXEMBOURG

P.O.B. 675  
L - 2016 LUXEMBOURG

**EINDKLASSEMENT RENKLASSE**

PI	Ptn.Piloot	Imm.	Club
1	2449 BLUEKENS Michel	VM	ACK
2	2284 FROWEIN Henk	.	Terit
3	2110 ZWAGGA Ben	LS	EAC
4	1926 KENNIS Ad	XY	WEELD
5	1872 VAN DER STEEN Rinus	RS	EAC
6	1825 LEMMENS Johan	W7	WBAC
7	1794 NIPPER Ewald	UO	LSV-V
8	1713 VAN GAEL Peter	JA	ACK
9	1561 GOVERS Patrick	26	ACK
10	1020 GOVAERTS Willy	268	ACK
11	550 SMIT Martin	XX	EAC
12	514 ADAMS Guy	A7	CHALL
13	0 HEESAKKERS Martin	WE	EAC
13	0 VAN IJSENDOORN R.	RY	NIJM

**EINDKLASSEMENT STANDAARDKLASSE**

PI	Ptn.Piloot	Imm.	Club
1	2294 DE WACHTER Emiel	LJ	ACK
2	2207 DAMEN Filip	WY	EAC
3	2193 HUYBRECKX Marc	LT	ACK
4	2172 SCHUIT Dennis	MM	Terl
5	1949 DE WYS Bert	KAC	EAC
6	1892 VAN STRATEN Jack	87	EAC
7	1789 DE CONINCK Eddy	6	KAC
8	1692 OSWALD Monica	92	LSV-V
9	1672 VAN HOUTTE Jacky	BP	Albr
10	1659 SLEGTEN Bernard	LL	LV
11	1371 VAN BREE Max	05	EAC
12	1369 VAN BREE Gerard	LV	LV
13	1203 VAN BUGGENHOUT Jan	KL	ACK
14	1138 AERTS Marc	BA	ACK
15	1080 STEIN Peter	13	LSV-V

**EINDKLASSEMENT CLUBKLASSE**

PI	Ptn.Piloot	Imm.	Club
1	1812 SCHMELZER Bert	16	LSV-V
2	1084 GORREBEECK Wilfried	BF	ACK
3	638 ENGELEN Antoine	AO	ACK
4	547 EMSENS Claude	KH	ACK

J.H.

**VICTOR BOIN - BEKER 1986**

De wisseltrofee «VICTOR BOIN» werd betwist op 9 augustus en ingericht door Aeroclub Keiheuvel tijdens haar 2de Internationale Zweefvliegwedstrijd.

De trofee werd gevlogen voor de standaardklasse met deelname van de clubklasse.

De proef bestond uit een cat's cradle met als keerpunten Zoersel (E 3), IMAX - filmtheater te Hilvarenbeek (NI.), Weert (de spoorwegbrug), Keiheuvel (signal square) en Hasselt (Record-fabrieken).

28 piloten schreven in voor deze proef. De grootste afstand (242 km.) werd afgelegd door Filip Damen, van de Eindhovense Aerocub die dan ook de wisseltrofee in ontvangst mocht nemen.


**RANGSCHIKKING**

1.	DAMEN Filip	Pégase	242 km	EAC
2.	HUYBRECKX Eddy	LS 4	240	ACK
3.	HUYBRECKX Marc	St. Cirrus	225	ACK

**CTL CONTROLLED AIRSPACE**
**CONTROL ZONES**
**MIL CONTROL ZONES (HS)**
**AD AERODROMES**
**EN-ROUTE FREQUENCIES**

Brussels Control -N-	128.800
Brussels Control -W-	131.100
Brussels Control -E-	128.200
Brussels Control -S-	125.000

**EUROCONTROL at and above FL200**

Maastricht Control / Radar	
-West Sector	132.200
-East Sector + Luxembourg	133.350
-OLNO (NE-Sector)	132.850

**INTERNATIONAL AIRPORTS**

Brussels Delivery	121.600
<u>EBBR</u> Radar	120.100
Arrival	118.250
Departure	127.150
Tower	118.600
Ground	121.900
Antwerpen Tower	121.400
<u>EBAW</u> Ground	121.800
Oostende Approach	120.600
<u>EBOS</u> Tower	118.700
Ground	121.900
Charleroi Approach	133.125
<u>EBCT</u> Tower	121.300
Ground	121.800
Luxembourg Approach	118.450
<u>ELLX</u> Tower	118.100
Liege Tower/Approach	<u>EBLH</u> 129.250
Grimbergen Tower	<u>EBGB</u> 119.500

**MILITARY AIRPORTS**

Beauvechain Tower	122.100
<u>EBBE</u> Approach	122.500
Brasschaat Tower	122.900
<u>EBBT</u> Approach	122.500
Chievres Tower	122.500
<u>EBCV</u> (Brussels) App.	118.250
(Brussels) Dep.	127.150
Florennes Tower	122.100
<u>EBFS</u> Approach	122.500
Goetsenhoven Tower	130.000
<u>EBTN</u> Approach	123.200
Kleine Brogel Tower	122.100
<u>EBBL</u> Approach	122.500
Koksijde Tower	122.100
<u>EBFN</u> Approach	122.500
Liege Tower	122.100
<u>EBLG</u> Approach	122.500
Crossing	123.050
Sint Truiden Tower	122.100
<u>EBST</u> Approach	122.500

**AFIS**

(Information only)

Amougies Western Avi.	<u>EBAM</u> 119.750
Aeroclub Keiheuvel	<u>EBKH</u> 123.500
Chievres	<u>EBCV</u> 123.500
Genk Limb. Vleugels	<u>EBZW</u> 120.400
Wevelgem Radio	<u>EBKT</u> 119.450
Beverlo Sanicole	nc
(Leopoldsburg)	123.500
Saint Hubert Radio	<u>EBSH</u> 119.700
Spa Radio	<u>EBSP</u> 124.750
Tournay Air Club	<u>EBTY</u> 123.500
Brugge Aero Club	<u>EBUL</u> 126.250
Wiltz Club	nc 126.950
Namur Radio	<u>EBNM</u> 118.000
Hasselt Kiewit Radio	<u>EBZH</u> 123.750
Moorsele Radio	<u>EBMO</u> 119.300
Useldange Radio	nc 129.975

**FIC**
**EN-ROUTE FREQUENCIES  
UNCONTROLLED AIRSPACE**

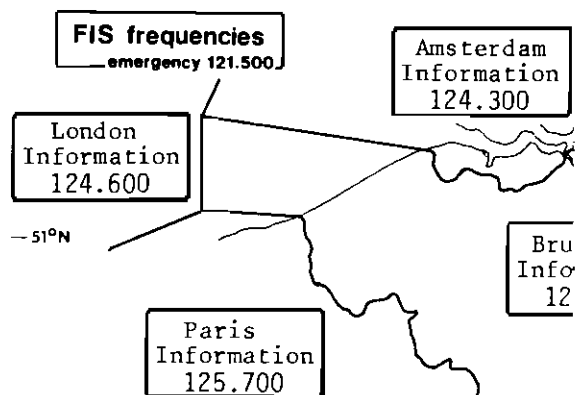


4.	OSWALD Monica	St. Cirrus	206	LSV
5.	SCHUIT Dennis	Cirrus	206	KAC
6.	DEKONINCK Eddy	Cirrus	205	KAC
7.	VAN STRATUM	Cirrus	198	EAC
8.	DEWACHTER Emiel	Std. Lib	197	ACK
9.	EMSENS Claude	Club Lib	179	ACK
10.	LENDERS D.	Ka 6 CR	177	KAC
11.	DE WIJS Bert	Pégasse	163	KAC
12.	SLECHTEN B.	ASW 15	163	LV
13.	VAN HOUTTE J.	LS 1 D	163	ALBATROS
14.	ABRAHAMS W.	Ka 8 b	145	ALBATROS
15.	VAN BREE G.	Cirrus	142	LV
16.	VAN PEE G.	LS 1 D	139	ALBATROS
17.	SCHMELZER Bert	Ka 6 Cr	137	LSV
18.	AERTS Marc	ASW 15	124	ACK
19.	ALBERT Patrick	Ka 6 E	108	LV
20.	VAN BUGGENHOUT J.	Twin-Astir	100	ACK
21.	LIEVENS J.	Cirrus	86	ACA
22.	STEIN P.	Twin-Astir	78	LSV
23.	MAES Freddy	Ka 6 BR	57	LV
24.	GORREBEECK Wilfried	Ka 6 E	55	ACK
25.	VANNITSEN Leon	K-13	45	LV
26.	VAN BREE Max	ASW 19	37	EAC
27.	VERGAUWEN A.	Twin-Astir	32	ACK
28.	ENGELEN A.	Ka 8 b	19	ACK

J.H.



Notes



05.86 \$

SSR Conspicuity Transponder Code for VFR flights in Belgium/ Luxembourg above 1000 ft AGL : 7000

without obligation

EN-ROUTE FREQUENCIES  
UNCONTROLLED AIRSPACE



## 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 zweefvlt., delta's, u.l.'s, en lichte m.vlt.

### BAROGRAFEN: OK en WINTER vanaf

f 695,-, Bfr. 12300, alle toebehoren.

### VARIOMETERS MECHANISCH,

vele typen: WINTER en BOHLI.

### VARIOMETERS ELECTRONISCH:

A/D: LX 100 en LX 1000 vanaf f 763,-, Bfr. 13500.

ILEC: SB-7 en SB-8 vanaf f 938,- Bfr. 16600.

PESCHGES: top-class, ook met elektronische compensatie

### BOORDCOMPUTERS

(strecken-flug-rechners) voor PESCHGES en ILEC

de THERMIEK-METER f 84,- Bfr. 1480.

VALSCHERMEN: SECURITY, de nieuwe typen 350 en 850. SLIM-PACK II. Super-safety.

KOMPASSEN: AIRPATH, BOHLI en LUDOLPH reeds vanaf f 181,- Bfr. 3200.

### CENTRAIR ZWEEFVLIEGTUIGEN

— PEGASE in 5 uitvoeringen  
— MARIANNE 2-zitter; revolutionair  
— div. typen TRAILERS vanaf f 6300,- Bfr. 111500.

### RADIO EQUIPMENT:

AVIONIC DITTEL 720/760 kanalen.

- Inbouw: 5 typen, fors uitg. vermogen, vanaf f 2299,- Bfr. 40700.
- Mobiel/Grond/Portable: 5 typen, compleet vanaf f 831,- Bfr. 14700, 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 1649,- Bfr. 29200.

FDK ATC-720, 720-kan. mini-ontvanger — Zeer gevoelig, incl. tas, akku, antenne en lader: f 789,- Bfr. 14100.

ELT's (nood/crash-zenders) 2 typen vanaf f 780,- Bfr. 13800.

### RADIO TOEBEHOREN diverse merken:

- antenne's, in-, op-bouw, magneetvoel.
- speakers, headsets, converters
- hand- en zwanehalsmicrofoons, etc.

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

ZUURSTOF-APPARATUUR: AMP 400, Zeer eenv. te monteren. Geh. compl. f 1850,- Bfr. 32700.

FLIGHT-JACK's, echt leder, model Franse Luchtmacht. Diverse kleuren. Worden op maat vervaardigd; f 545,- Bfr. 9650.

JEPPESEN computers, flight cases en plotters

DODD-NAVIGATOR rekenschijf/passers

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



## 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

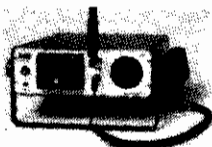


- ATR 720 C**
- met (scherp) display
  - 10 voorselecties, microprocessor gestuurd
  - sledemontage (uitwiss. met A en div. merken)

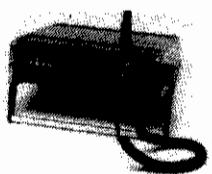
# vionic dittel



- 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 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

## BRUSSELS TMA HANDICAP 1986

De vijfde uitgave van deze wedstrijd op het vliegveld van Aalst ging dit jaar door op 23 en 24 augustus, maar tegen de traditie in waren de weersomstandigheden deze keer minder gunstig (hadden ze op de Keiheuvel de laatste thermiek van 1986 helemaal opgebruikt?), zodat de eerste wedstrijddag alvast moest geannuleerd worden.

Zondag 24 augustus moest en zou er dus gevlogen worden. De opgave was een zeer bescheiden driehoek van 105 km rond Ronse station en Leuze station, wat echter achteraf voor iedereen nog te groot bleek. Niettemin hadden de afwezigen (die waarschijnlijk afgeschrikt waren door de voorspellingen op slecht weer) ongelijk, want 3 m/s stijgen op het ogenblik dat de poort geopend werd liet iedereen het beste verhoppen. Groot was echter de ontgoocheling 15 à 20 km verder waar alles dicht zat en de eersten bij de koeien stonden.

Alleen Dirk Roggeman slaagde erin aansluiting te vinden op betere omstandigheden in de omgeving van eerste en tweede keerpunt, doch ook voor hem was er nog één pomp te weinig om in Aalst terug te keren. De einduitslag ziet er dan als volgt uit :

1. Roggeman Dirk	Phoebus C	91 km	1000 punten
2. Luyckx Johan	Zugvogel 3B	28 km	341 punten
3. Schok Paul	ASW 20	26 km	273 punten
4. Lemmens Johan	K8b	15 km	227 punten
5. Claey's Leon/Uyttersprot Luc	M200	13 km	193 punten
6. De Winter Danny	Cirrus Std.	15 km	170 punten
Roelandt Pieter	K6CR	15 km	170 punten
8. Martin Philippe/Malfait Guido	K7	8 km	114 punten
9. Stas Alfons/Verplancke Willy	Blanik	-	-
Vandekerckhove Danny/ Lobbens Robert	Blanik	-	-

D.R.

## CURSUS «BESTUURSKADER VOOR SPORTVERENIGINGEN



LANDELIJKE COMMISSIE KADERVORMING  
B.L.O.S.O. - de N.I.L.O.'s van de K.U.L.-R.U.G.-V.U.B.  
SPORTBONDEN

De L.C.K. organiseert opnieuw deze lessenreeks op diverse plaatsen. Tijdens deze cursus - specifiek gericht naar de bestuursleden van sportclubs - zullen een aantal actuele problemen op een praktische wijze worden behandeld.

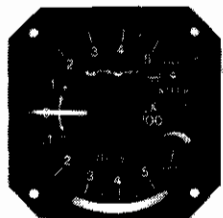
- Volgende onderwerpen komen aan bod :
- gespreks- en vergadertechnieken;
  - management en public relations;
  - fiscaliteit en boekhouding;
  - structuren en clubwerking;
  - verzekeringsaspecten.

Voor inlichtingen en inschrijvingen :

B.L.O.S.O.  
Dienst Sportpromotie - kadervorming  
Koloniënstraat 29-31, 1000 Brussel  
tel. 02/513 75 60.

## elektrische vario's

# vionic dittel



- LX 100 CLUBVARIO**
- audio
  - twee tijdconstanten
  - 30 sec. integrator
  - parallel-instrument aansluitbaar
  - 80 mm, 500 gram



- LX 1000 INFO-CENTRUM**
- audio
  - sollfahrt
  - gemm. stijgen via LCD
  - vario via bij-instrument
  - 2,5/5,0/10 m/sec selectie
- omschakeling automatisch of manueel
  - twee polaires
  - aansluitmogelijkheden voor additionele aanwijzers



## K.B.A.C. - Sportcommissie

### Uittreksel van het verslag van de commissievergadering van 20 april en 25 juni 1986

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

#### VERGUNNING ZWEEFVLEIPILOOT

##### a. Theoretisch examen :

BINK Tejo	HUYZENGA Koenraad	VERDOODT Pierre
BORGHS Julien	JEANTY Marc	VERHAERT Marc
BORNAUW Walter	KROLS Dirk	VERHEYEN Louis
BREUGELMANS Eddy	LOBYN Hugo	VERHEYEN Manuel
BROEN Irwin	LUYTEN Joris	VERHEYEN Suzy
BURM Marie-Christine	PEETERS Koen	VERHOEVEN Peter
CLAUS Alain	PEETERS Luc	VERMONDEN Jan
CLEEMPUT Peter	SANGELEER Frank	WILLEMS Piet
DE BLOCK Stefaan	SYMONS Ludo	WILS Jan
DEGROOTE Johan	SZEKER Jozef	BERGMANS Heinrike
DE KONINCK Jozef	TEN BERGE Ronald	BRUGHMANS Eddy
DE MEYER Etienne	VAN CAMP Luc	CALLEWAERT Geert
DESMET Willem	VANDEN HEEDE Bernard	DE BURCK Roland
DESPRIET Gino	VAN ESPEN Louis	DE SPIEGELAERE Luc
DEWIT Hugo	VAN EYNDHOVEN Paul	GEIJBELS Ervé
DE WOLF Ruth	VAN GEEL Fernand	HANNES Frans
DILISSEN Carla	VAN HOOFF Gilbert	MEYERS Yvo
ENGELBERGHS John	VANHOUTTE Herman	PAULISSEN Marc
EVERS Marcel	VAN LOON Jos	PICCART Guy
HAESAERTS Steven	VAN ROEY Suzy	TOURNEL Ludo
HOUBEN Pol	VAN WAEYENBERGE Danny	ULENAERS Peter

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

DESMET Willem	KINET Luc	VERDOODT Pierre
DEVOS Honoré	LUYCKX Johan	WILS Jan
GORDTS Frans	MEEUWSEN Jozef	WOUTERS Peter
HAESAERTS Steven	PLONNER Waldemar	SMET Herman
HENDRICKX Philippe	VANHOUTTE Herman	VALENCE Jean
HUYZENGA Koenraad	VAN WAEYENBERGE Danny	

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

DEVOS Honoré	LANOEY Pieter	VAN GAEL Peter
GOOSSENS Gustaaf	LUYCKX Johan	MICHEL Gilbert
HAAZEN Marc	POUSSOL Jean	

##### d. Theoretisch examen Hulp-Instructeur :

HAESAERT Steven	LOBBENS Robert	VERSCHUEREN Paul
JOYEUX Paul	STREITZ Paul	WOUTERS Jan
LAUWERS Robert	VAN DE VELDE Piet	

##### e. Bevoegd-verklaring «Hulp-Instructeur :

HUYBRECKX Gert	JANSENS Paul	VERBRUGH Yves
DAEMS Jozef	VERDIJCK Michel	

##### f. Bevoegdverklaring «instructeur»

JANSEN Jos



## F.A.I.-PRESTATIES

### 1. Zilveren brevet

#### a. Hoogtewinst :

HAEPERS Jos	MEEUWSEN Jozef
DELAET Guido	SCHOTEL Pieter Marijn
DE PAEPE Frank	VAN BLERK Erwin
KONNO Masamiki	VAN GAEL Peter
MICHEL Gilbert	VAN MULDER Jozef

#### b. Duurvlucht :

CLAESSENS Laurent	VAN GAEL Peter
KINET Luc	VAN WAEYENBERGE Danny
HAEPERS Jos	MICHEL Gilbert
PICCART Guy	

#### c. Afstand :

LAVAERT Lieven	VAN MULDER Jozef
SZWAJECER Charles	VERBURGH Yves
VAN GAEL Peter	

#### d. Behalen het zilveren brevet :

LAVAERT Lieven	VAN GAEL Peter
SZWAJECER Charles	VAN MULDER Jozef
FOBE Jean-Michel	VERBURGH Yves
HAEPERS Jos	

### 2. Gouden brevet :

Vrije afstand : VAN HOUTTE Jacky

### 3. Diamanten brevet :

#### a. Hoogtewinst :

CONSTANTINI Renzo DE WIJS Bert

#### b. 300 km doelvlucht :

VAN HOUTTE Jacky

## BELGISCH RECORD

Paul BOURGARD vrije afstand : 750,900 km (Riëti 03.08.1985) - Nimbus 3)

## EXAMEN SPORTCOMMISSARIS

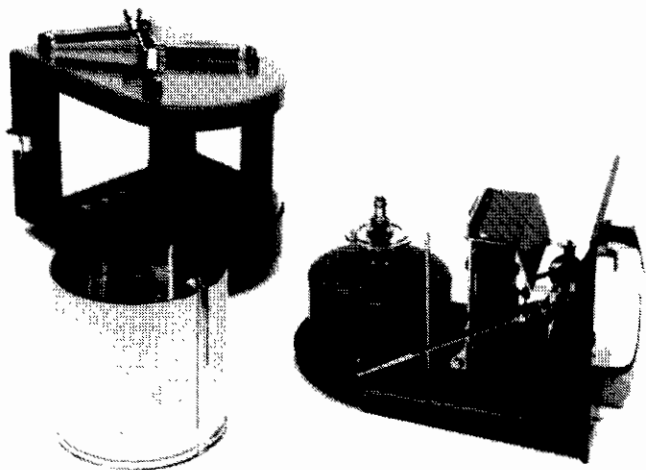
BLAUDE Bernadetté - FOBE Jean-Michel - STOCKMANS Theo

# BAROGRAFEN

## WINTER EN O/K

met inkt of viltstift  
registratie  
3,4,5,6,8,10 of 12 km

**NU vanaf f 695,-**  
excl. 19% BTW  
**BFR. 12.300**



**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-8 SOLLFAHRTVARIO**

- zoals SB-7 EN MET: Solifahrt-berekening met akt. km/h
- normale en muggenplaire
- audio-voeging naar keuze met aut. volume-regeling
- vliegel-belasting en Mac-Cready trajectboos inst.
- buiten-temperatuur
- vele samenstellingen mogelijk

**SB-7 CLUBVARIO**

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

**Binnenkort ook aansluitbaar:**

- Kilometer-zähler
- Streckentimer-rechner

**Ook voor: TE-buizen**  
**Statische buizen**

**ILEC**  
Twee jaar fabrieksgarantie

## Uit de oude doos, toen Vliegveld GENT nog bestond : MIJN EERSTE OVERLANDVLUCHT

Al heel de week was het een heerlijk zweefweertje geweest, maar wie is er zo gelukkig, zich in de week voor 't vliegen vrij te kunnen maken!? 's Zaterdag was er 'n koud frontje overgetrokken, juist overdag natuurlijk. En dan, die zondag, kon ik eindelijk van de koude zone profiteren voor m'n eerste overlandvlucht, van Gent naar Sas-van-Gent, Oostkamp en Oudenaarde.

Van tien uur af was ik in de weer; er mocht niets vergeten worden : barometer, vliegkaart, radiobatterij, drinken en 'n hapje, boordpapieren, mijn valscherms en 't mutsje tegen de augustuszon. En om 11 uur lag de witte vogel klaar, de kap bedekt met een hoes om de warmte buiten te houden. Eerst nog even de kat uit de boom kijken, meer ervaren vliegers en leerlingen zien doorzakken of boven blijven. Nog gauw een koek naar binnen gewerkt en tegen de roestige omheining 'n laatste plasje geloosd - meer uit spanning dan uit nood - en met de hulp van aanmoedigende kameraden installeer ik me in het toestel.

De kabel wordt strakgetrokken, het droge gras stuift rondom de cockpit en bonkend, dan steeds sneller en lichter, worden het vliegtuig en ik voortgesleept naar de stad toe. Volgens de regels, en omdat het daar toch juist «pompt», gooi ik de kabel los op 500 m boven de zandplek ten noorden van 't veld. De sleper duikt weg als 'n Stuka en onmiddellijk vergt de lichte thermiek al mijn aandacht. Fijn centreren, constante snelheid en giersnelheid, «piefje» goed in 't midden houden; met zowat 1 meter op de vario stijg ik langzaam naar 1100 m, net hoog genoeg om tegen de wind in de eerste doorsteek te wagen tot boven de EBES-centrale voorbij de haven.

Daar begint enig gesukkel in de wisselvallige schoorsteenthermie van het industriegebied. 'n Ander toestel komt bij mij in het twijfelachtige pompje spiraleren en over de radio vertel ik mijn kameraad welk traject ik wil vliegen. Na een tijdje kipt hij steil over de linkervleugel weg, terug naar de stad. Op het zeekanaal onder mij trekken twee sleepboten een logge tanker voort en schuin over het zwarte water glijden drie witten rookpluimen.

Eindelijk ben ik weer op 1200 m en vertrek naar 't Sas-van-Gent. Na een paar spiralen heb ik daar hoogte genoeg gewonnen voor 't fotograferen van het keerpunt en om op koers te gaan, richting Eeklo. De wind komt nu van schuin achter mij en snel schuif ik over het landschap van mooi afgemaaide en vers geploegde akkers - lokkend voor een buitenlanding.

Maar zo om de 10 à 15 km voel ik hoe de thermiek me 'n duwtje geeft en tot langzaam cirkelen aanspoort. Soms toont de vario constant 4 m stijgen aan, zodat ik in enkele minuten tot 1200 m en hoger kan klimmen. Dat is weer voldoende voor snel doorsteken, het vliegveld van Ursel voorbij, tussen Oedelgem en Beernem naar de autoweguitrit van Oostkamp. Op de E5 is het erg druk. Die sukkel daar beneden willen om 2u.30 in de namid-

dag nog naar zee ! Over een vijftal uurtjes begint voor hen weer het bumper-aan-bumper kruipen, misschien wel uren lang. En ik haal hier in de wijde, vrije hemel snelheden tot 200 km per uur, met alleen het windgesuis door de spleet van mijn schuifraampje.

Na de foto van Oostkamp gaat het met de wind in de flank van cumulus naar cumulus op Oudenaarde aan, over de bossen van Hertsberge, over Ruiselede en Aarsele, over de glinsterende Leie en de grijs-witte E3, over Kruishoutem... tot - ten zuiden van Oudenaarde - de scherpe Scheldekronkel mij het laatste keerpunt situeert. Foto van de kerk uit 600 m hoogte; een flinke thermiekbel onder een prachtwolk brengt me in enkele minuten naar 1300 m, ruim hoog genoeg om in een fikse vaart op Gent af te stevenen.

Tien minuten duurt de langgerekte duikvlucht en met 400 m hoogte kom ik boven de Super-GB van St.-Denijs aan. Twee uur en 6 minuten vergde het hele traject van 124 km. De zachtere namiddagthermiek verleidt me tot stoeien met enkele tweezitters in de nabijheid van het vliegveld. Pas als andere afstandsvliegers voor de controletoren gaan landen, kan ik mezelf ertoe overhalen, ook maar naar beneden te gaan, om op het luchthaventerras nog even met de vrienden over deze heerlijke vliegday na te «kaarten».

P.M.

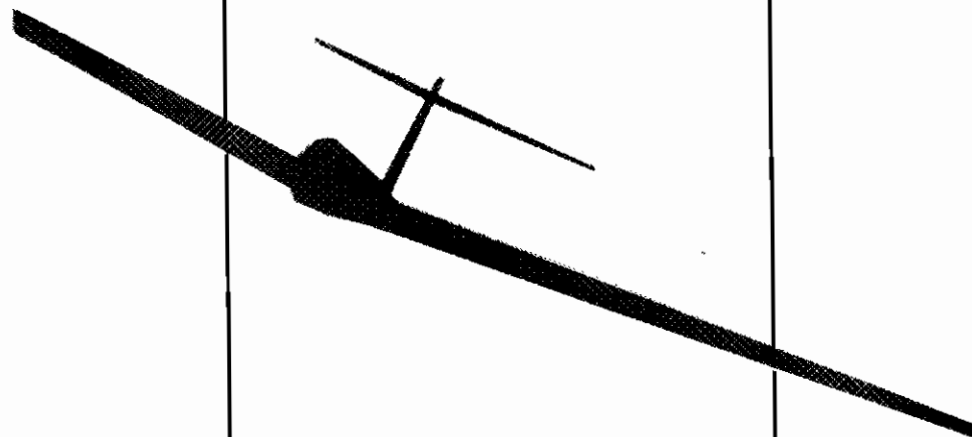
## LEDEN WERVEN - EN HOUDEN

Wat onze clubs allemaal kunnen doen om leden te werven en belangstelling voor onze sport te wekken, is uit ervaring wel bekend. Open-deurdagen, static shows, advertenties, reclame op vrije radio's... ze hebben wellicht hun nut en leveren (soms) behoorlijke resultaten op.

Maar hoe staat de potentiële, geïnteresseerde «buitenstaander» tegenover dergelijke werving ? Vaak gebeurt het dat belanstellenden die zich, al dan niet in reactie op wervingsacties, naar onze vliegvelden begeven, gewoon als «afstandelijk» (letterlijk te verstaan) toeschouwer aan de omheining blijven. Wanneer men ze wil aanspreken om hun zeker aanwezige interesse voedsel te geven, trekken ze zich dikwijls terug, misschien uit vrees dat ze zich op verboden terrein hebben begeven - zeker als er geen omheining is !

Het is dan ook niet slecht, dergelijke toeschouwers onrechtstreeks te benaderen, vanuit een positie die de «prospecteur» niet direct met de zweefvliegsport in verband laat brengen. Dus niet recht uit het clubhuis of vanaf de startplaats de geïnteresseerde gaan aanklampen, maar langs een omweg naar hem of haar toegaan en niet met de deur in huis vallen, zo van «ik ben hier instructeur en bij ons kan je leren zweefvliegen».

# up in the sky with kinthey



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



Laat het liever uitschijnen dat je in de club wel iemand kent die de gegadigde eens voor 'n luchtdoop kan meenemen, dat je ook al mee de lucht in geweest bent en dat je vernomen - of ondervonden - hebt dat het echt geen exclusieve sport voor rijkelui is.

Al gauw heb je 'n aandachtig toehoorder die niet meer op de vlucht slaat, en komt er meer publiek rond staan, onder wie er zeker mensen zijn die al lang met vragen op hun maag liggen : «Moet er veel wind zijn ?» - «En als er geen wind meer is ?» enzovoort. We kennen die vragen wel allemaal - we hebben ze vroeger misschien zelf nog gesteld ?!

★ ★ ★

Een ander probleem is dat van nieuwe leden die 'n paar weekends komen, de scholing aanvatten en dan zonder bekende of verklaarbare reden langzamerhand ofwel plots wegblijven. Wat is er gebeurd, ligt de schuld bij de club - in haar geheel of in de persoon van een of meer «anciens» ?

Sommigen onder ons weten uit ervaring hoe frustrerend het kan zijn, als nieuweling uren op je beurt te moeten wachten voor 'n vluchtje van 'n kwartier (of nog minder - lierstart weet je wel !), terwijl de «oude rotten» en de privévliegers de hele namiddag wegblijven of onder elkaar zweefvliegerslatijn ten beste geven. 'n Nieuweling heeft als eerste en misschien enige doel zijn solovlucht. Hij ziet niet verder dan die prestatie, ook al omdat hem niets over de latere oogmerken wordt bijgebracht. Wij moeten de leerlingen eenvoudig en objectief voorlichten over wat zij kunnen bereiken - als ze het zelf maar willen - en over de tijd die daarvoor nodig kan zijn.

Een geschikt middel om aan dergelijke voorlichting te doen, is wellicht een «gezellig samenzijn» waarop de nieuwelingen (bv. de laatste leerlingenlichting) uitdrukkelijk en liefst telefonisch - dat is persoonlijker dan 'n brief van de secretaris - worden uitgenodigd. Maak er geen «vergadering» of «cursus» van, dat zou kunnen afschrikken ! Laat hen 'n geïnteresseerde vriend(in) meebrengen die nog nooit heeft gevlogen. Spreek hen toe vol enthousiasme en met de «gevreugelde» taal die je verwerft bij en na 'n lekker glas. Denk eraan dat een nieuweling echt van de club deel wil uitmaken - ook als er gewerkt moet worden, als hij zich maar nodig en nuttig kan voelen.

Maak je echter geen illusies ! «Weglopers» zullen er altijd zijn; wij weten zelden de reden van hun wegblijven, en zelf wisten zij misschien ook niet goed waaraan ze begonnen of waarom ze ermee begonnen zijn. Maar wie volhoudt, heeft dat aan zichzelf, en hopelijk ook aan ons, de «oude garde», te danken.

P.M.

## TE KOOP

PHOEBUS 15 meter, 1966  
volledig geïnstrumenteerd,  
radio 720 kan. Dittel, valscherm,  
gesloten aanhangwagen  
tel. 03/646 33 87 - P. Vanden Boom

PIK 20D/78 - privaat gevlogen  
650 uren, volledig geïnstrumenteerd,  
zuurstofinstallatie, gesloten aanhang-  
wagen. tel. 02/376 83 90

TWIN ASTIR - intrekbaar wiel,  
volledig instrumentarium - gesloten  
aanhangwagen, prijs 55.000 DM  
tel. 087/65 87 91 - B. Schmelzer

LIER - dubbele trommel  
Te bezichtigen bij L.S.V. Viersen  
te Keiheuvel

## GEVRAAGD

Wie heeft er interesse voor de samen-  
aankoop van een  
- valscherm  
- foto-timer

Geef uw naam door aan het secreta-  
riaat, verdere informatie zal dan wor-  
den toegestuurd.

## VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT

- ★ «Theorie van het zweefvliegen», uit-  
gave van de K.N.V.v.L. - Afdeling  
Zweefvliegen - 880,- F
- ★ Zweefvliegboekje - 70,- F
- ★ Zilveren «C» - sticker - 30,- F
- ★ Sticker «Zweefvliegers zijn aardige  
vogels» - 80,- F

**vanaf f 1499,- / Bfr. 26500**  
(excl. btw en toebehoren)

**de TR-720 ZEND-  
ONTVANGER**



- 720 kanalen
- superieure prestaties
- handig formaat
- vele accessoires

(incl. antenne, akku en laadapp.  
f 1649,-/Bfr. 29200.,  
excl. Btw.)

**INTERNATIONAL AVIATION SERVICE**  
Martin Heesakkers  
Eind 11-5611 BC Riethoven NL (Belg./Ned. grens)  
Tel. 04902-41741, INT. NAT. 31.4902.41741