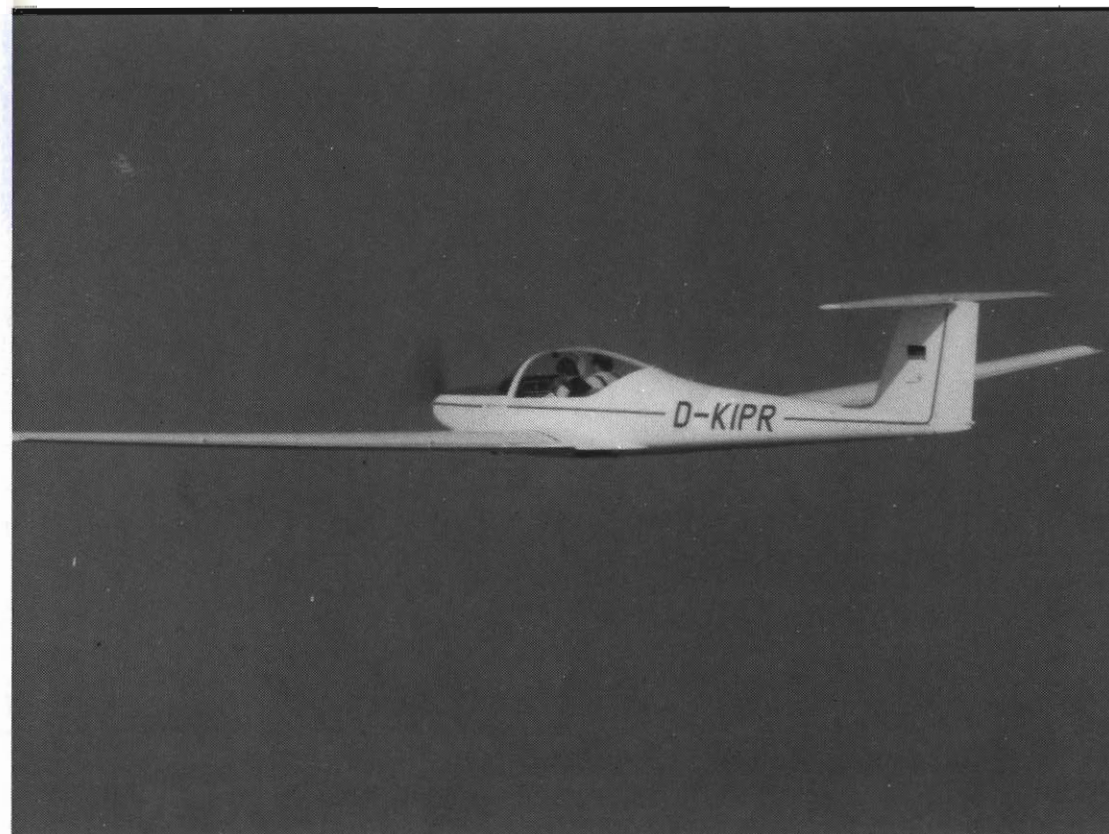


2100 DEURNE 6

G.P.P./8/ 1741

ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

8ste jaargang - nummer 29
januari-februari-maart 1987

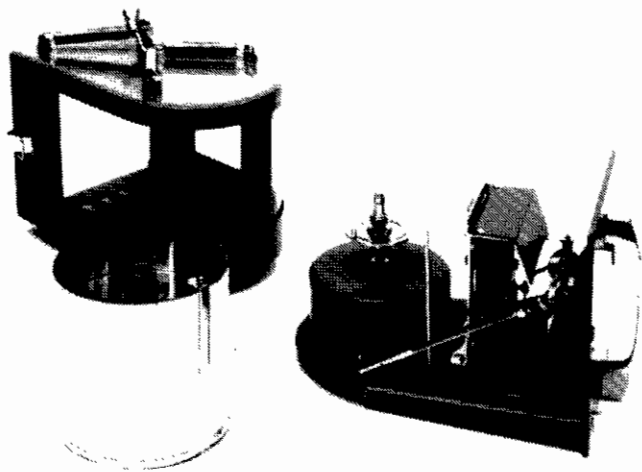
verantwoordelijke uitgever
P. Pauwels, G. Ivanowlaan 70, 2100 Deurne

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

- 2x-010 = VEELIGHEID
- 30 sec. integrator
- 1-3 sec. filter
- aku-controlie
- Mac-Cready ring

- zoals SB-7 EN MET.
- Sollfahrt-berekening met a.w. km/h
- normale en muggenpolaire met aut. weergave naar keuze
- vliegbebelasting en Mac-Cready trappeltoes inst.
- buiten-temperatuur
- vele samenstellingen mogelijk.

Binnenkort ook aansluitbaar:

- Kilometer-zähler
- Streckenflug-rechner

Ook voor: TE-buizen
Statische buizen

ILEC
Twee jaar fabrieksgarantie

Van de redactie

Het nieuwe jaar is reeds twee maanden jong. Het werkseizoen loopt op zijn laatste benen. De toestellen zijn praktisch klaar voor het seizoen start. Iedereen zit te popelen van ongeduld om weer te kunnen vliegen na deze strenge winter vol ongemak.

Wij zouden geen goed blad zijn wanneer de uitslagen van de WK te Benalla (Australië) pas in een volgende bijdrage zouden verschijnen. Daarom hebben wij een extra inspanning gedaan om deze nog te verwerken en te laten verschijnen.

In onze vorige editie is de naam van de schrijver van het artikel: «De aantrekkelijkheid van het wedstrijdvliegen in België...» weggefallen. Daarom ere wie ere toekomt, de schrijver is en was de W 7. Een sympathieke knul uit Woensdrecht. Hopelijk bereiken ons dit jaar nog artikels van onze Noorderburen.

Veel leesgenot!

de redactie

Mededeling van het secretariaat

1. I.v.m. de individuele bijdrage voor 1987 :

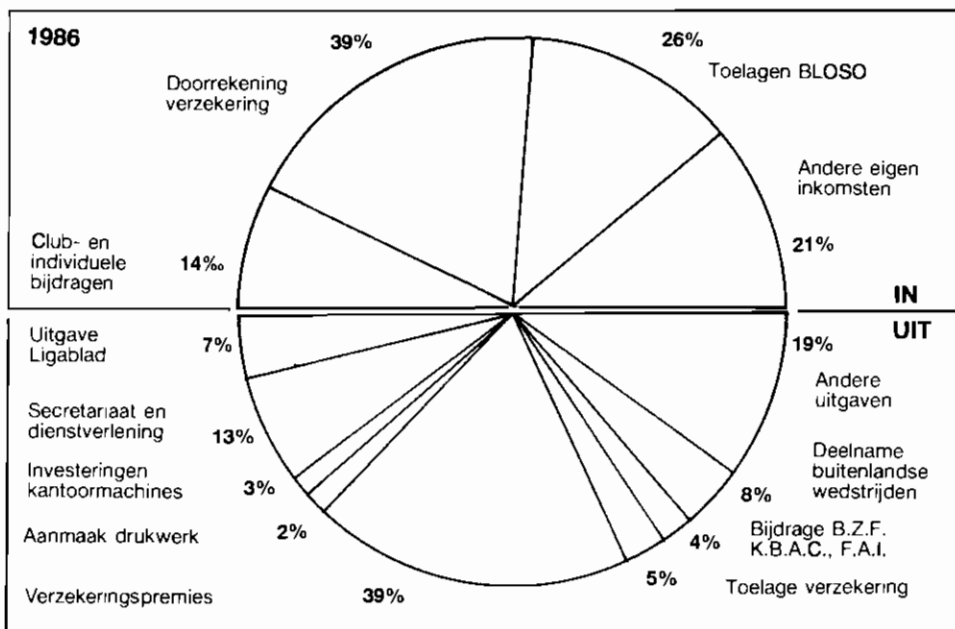
De Raad van Beheer heeft besloten om de individuele bijdrage voor 1987 te bepalen op 1600,-F.

Graag verduidelijken wij hier wat deze som allemaal omvat :

- De collectieve sportverzekering (70% van de bijdrage).
Zoals u weet is elk lid verzekerd voor de deelname aan de activiteiten alsook voor de verplaatsingen van thuis naar de activiteitsplaats en terug. Voor de risico's op de grond werd een polis afgesloten bij de O.M.O.B., het vlieg risico is verzekerd bij Kinthey/JOSI. Elke club heeft een copie van deze polissen.
Voor deze verzekering geeft het BLOSO een bescheiden toelage.
- Bijdrage in de administratiekosten, dienstverlening en algemene werking van onze vereniging, met andere woorden :
 - abonnementsgeld voor het Ligablad
 - bijdrage in het collectief lidmaatschap van de Belgische Zweefvlieg-federatie, Koninklijke Belgische Aero Club, F.A.I. en O.S.T.I.V.
 - het uitschrijven en verlengen van oefenvergunningen, zweefvliegvergunningen, F.A.I.-sportvergunningen,

- organisatie van examens en studiebijeenkomsten,
- homologatie van alle dossiers door de Sportcommissie van de K.B.A.C. (examens, vergunningen, bevoegdverklaringen, brevetten en records)
- organisatie van de Charron-wisselbeker
- werking van de commissies (Raad van Instructeurs, Wedstrijd- en selectiecommissie, werkgroep aanhangwagens, ...)
- het ter beschikking stellen van alle noodzakelijke formulieren
- ... kortom alles om gans onze zweefvliegorganisatie te laten functioneren.

Om een beeld te geven van hoe de inkomsten en de uitgaven zich tegenover elkaar verhouden, vindt u hieronder de grafiek van het werkingsjaar 1986.



2. I.v.m. vergunningen :

Vanaf dit jaar zullen stelselmatig de nieuwe K.B.A.C.-zweefvliegvergunningen worden uitgereikt. Deze bestaat uit een kaart met de vaste gegevens en een geldigheidsluik. Gelieve dus bij de eerstvolgende aanvraag voor verlenging een nieuwe pasfoto mee te sturen.

De verlenging of uitreiking van een sportvergunning vraagt min. 10 werkdagen. Gelieve dus tijdig uw documenten op het secretariaat te bezorgen.

TERUG NAAR DE BASIS DEEL 5

«CIRCUITPLANNING»

Het doel van de circuitplanning is het vliegtuig in een positie te brengen van waaruit de eindbocht, vanop veilige hoogte kan worden ingegaan om bij een gemakkelijk te controleren eindnadering het vliegtuig op het gewenste landingspunt neer te zetten. De ideale plaats en hoogte voor de eindbocht wisselt echter in sterke mate van de ene dag op de andere, door de variaties van de wind, het type van het zweefvliegtuig en de ligging van het landingsveld.

Voordat de piloot overland gaat, moet hij in staat zijn al deze factoren in te calculeren voor het veld dat hij voor de landing heeft gekozen. Dat echter vereist aanzienlijke ondervinding en oefening.

De eindnadering moet lang genoeg zijn om voldoende tijd te geven tot beoordeling van het te verwachten verloop en ook om de nodige correctie aan de glijbaan uit te voeren. Hoe hoger de naderingssnelheid is hoe lager de nadering zal moeten zijn om tijd te krijgen voor de nodige correcties. De voornaamste reden waarom de eindbochthoogten zijn toegenomen ligt in het feit dat moderne vliegtuigen een snellere eindnadering vereisen en bij een lage eindbocht je de tijd niet geven een correcte landing uit te voeren.

In winderig weer, vooral aan de lijzijde van heuvels, waar soms sterke dalwinden en turbulenties ontstaan, moet de eindbocht dicht tegen de grens van het landingsveld worden ingegaan, wanneer je in normale omstandigheden deze bocht minstens 100 tot 150 meter voor deze grens mag nemen.

De gemakkelijkste wijze om in ideale positie voor de eindbocht te komen is ervoor te zorgen dat je op de rugwindbaan 200 meter hoogte hebt bij het passeren van de gekozen landingsstrook. Dit brengt de zekerheid dat je geen hoogte tekort zal hebben om nog een vrij lange basisbaan te vliegen, waarbij je rustig kunt schatten of je hoogte juist is en of je dicht bij of verder van je landingsveld moet vliegen : zo kan je de ideale plaats voor de laatste bocht bepalen. Op een korte basisbaan kan je misschien wel zien wat verkeerd gaat maar de tijd niet meer vinden om de nodige aanpassing aan te brengen.

De plaats van de bocht naar de basisbaan is bij winderig weer kritisch omdat bij hoge grondsnelheid op de rugwindbaan een aarzeling van enkele seconden de basisbaan zo ver weg van het landingsveld kan brengen dat je te kort schiet om het veld te bereiken. Bij winderig weer steeds vroegtijdig indraaien dan kan je op de basisbaan het vliegtuig laten afrijven totdat het in de ideale stand is gekomen voor de eindbocht.

Bij oefen- en lokale vluchten zal je voornaamste bezorgdheid liggen in de poging terug te landen op je startpunt. Daarom moet je een vrij juist idee hebben van de hoogte die je zal verliezen tussen aanknopingspunt en landingspunt. Indien het glijgetal van je zweefvliegtuig 25/1 is, in de staat waarin je het gebruikt : dit is met vuil en stof op de vleugels, met een weinig schuiven en slippen, hier en daar zal het nog iets meer dan 5 kilometer ver vliegen in kalme rustige lucht. In deze omstandigheden mag je voor iedere 100 meter hoogte rekenen op 2,5 kilometer vlucht. Indien je startpunt op de grens van een vliegveld ligt, dat 1 kilometer lang is, zal je op de rugwindbaan ongeveer 40 meter aan hoogte inboeten en nog ruim hoogte overhebben om het verder verloop van de landing goed in de hand te houden. Vergeet echter niet dat je op een kalme dag je basisbaan een eind voorbij de veldgrens zult moeten leggen en vergeet ook niet dat je hierbij in een daalzone terecht kunt komen. Indien die dag het weer echt kalm is kan het gebeuren dat de lierstart je maar 250 meter hoog brengt en je dan geen tijd te verspelen hebt om gemakkelijk binnen te komen, zelfs wanneer je onmiddellijk na het ontkoppelen naar het aanknopingspunt terugvliegt en het hertrimmen uitstelt tot je op de terugweg bent.

Indien je bij de nadering steeds iets aan de lage kant bent, zullen de problemen zich opstapelen voor de laatste delen van het circuit. Eerst zal je te dicht bij het veld vliegen om een goede basisbaan te hebben. Met te weinig hoogte zal je niet durven de eindbocht in de ideale positie in te gaan om een voldoende lange eindnadering te hebben. De eindbocht zal te kort genomen worden en je zal honderden meters ver op het veld landen : een lang terughalen bij oefenvluchten maar een mogelijke catastrofe bij een overlandvlucht.

Ons doel zal wel zijn de ideale situaties te scheppen, maar af en toe zal dit niet lukken en dan is het belangrijk zich bewust te zijn van wat zich voordoet en bekwaam te zijn al de moeilijkheden op te lossen. Dat is heel wat belangrijker dan te leren mooie vierkante circuits te vliegen, die de instructeur prachtig vindt.

Meestal heeft het zweefvliegen zijn eigen lokale regelingen en ook eigen circuitbepalingen. Indien je vliegveld ook gebruikt wordt door motorvliegers mag je hopen dat deze regelingen de beide soorten verkeer uit elkaar zullen houden en het voor de motorvliegers gemakkelijker zal maken te voorzien wat jij en je zweefvliegkameraden zullen uitvoeren. Dat maakt het thermieken beneden een bepaalde hoogte onaanvaardbaar in het circuit. Op ieder veld zal het lichtjes verschillend zijn, maar er zijn enkele algemene luchtvaartregels die normaler wijze nooit mogen worden overtreden of nu de landing gebeurt op een zweefvliegveld of, op 't einde van een overlandvlucht, op een akkerland.

Bij voorbeeld : eens dat je beslist hebt te landen neem je geen enkele stijgwind meer die je toevallig doorvliegt. Schat steeds je hoogte, maar hou je snelheidsmeter in het oog wanneer je slechts 150 à 200 meter hoog

bent. Hou je gekozen snelheid constant op basisbaan, eindbocht en eindnadering. Cirkel nooit om hoogte te verspelen in het circuit. Kies voor de landing altijd een open ruimte en land nooit in rechte lijn op een hindernis toe - vertrouwend op een perfecte landing of op de wielrem - om tijdig te stoppen.

Regels om in het circuit te komen verschillen van vliegveld tot vliegveld. Sommige vliegvelden hebben strakke regelingen voor plaats en hoogte om zich in het circuit te voegen. Andere geven de piloot meer vrijheid en zeggen dat het minimaal nodig is voldoende hoogte te hebben bij het aanknopingspunt. Goede luchtvaartkunde vereist dat je de landing rustig aanvat en ervoor zorgt een behoorlijke basisbaan te hebben voor de eindbocht.

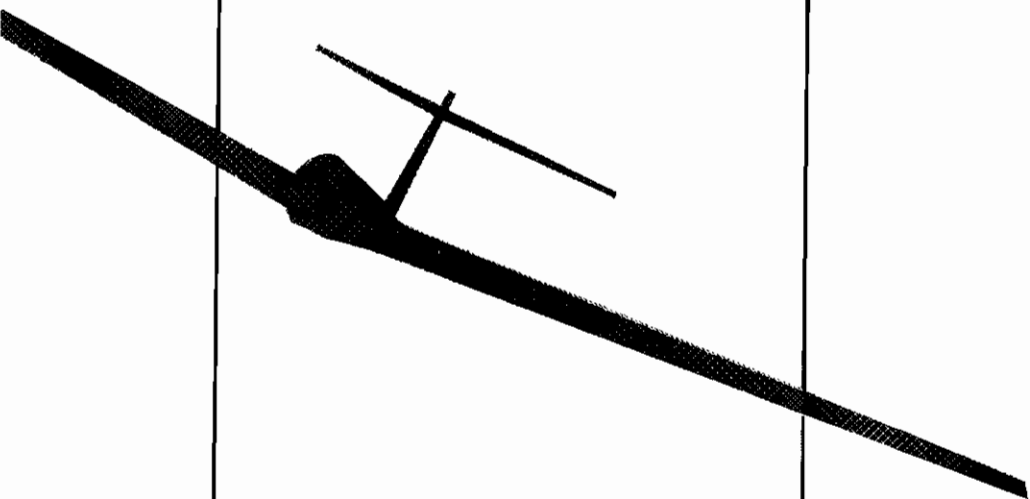
Om bij het begin van de landing een goede planning op te maken moet je in staat zijn een geschikte positie ten opzichte van het veld te kiezen, door een juiste schatting van de hoek . Een voorbeeld : zodra je op de rugwinden indraait kijk je al zijdelings en voor je uit naar het dichtst bijgelegen deel van het veld. Uitgezonderd voor machines met een lage glijhoek is de hoek van 45° te scherp, tenzij de condities zeer slecht zijn of je duidelijk niet hoog genoeg bent om een normaal circuit te vliegen. Het is altijd gemakkelijker bij een iets wijder circuit dichterbij te komen dan dichterbij te zijn en verder te moeten uitwijken. Dit komt doordat bij het verbreden van het circuit je minder goed je veld ziet en ook moeilijker kan schatten hoe ver je reeds bent.

Het is eenvoudig een hoek van 30° te leren herkennen : vanaf een merkteken op de grond neem je 4 passen en daarna hef je de arm om naar het teken te wijzen. Dit is ongeveer de hoek van waaruit je, op 150 à 200 meter hoogte de naaste rand van de landingsstrook moet zien. Deze hoek geeft alleen veiligheid bij voldoende hoogte. Indien je hoger bent dan normaal, bv. 200 à 250 meter, zal je voor dezelfde hoek verder van het veld weg zijn, wat je een langere basisbaan zal geven en meer tijd voor het aanbrengen van correcties.

Hoeken alleen brengen geen veiligheid want indien je erg laag bent kan je hoek correct zijn maar je zal in je eindbocht aan de grond zitten. Jammer dat hoogtemeters vaak haperen en meer hoogte aangeven dan wat je in werkelijkheid nog hebt. Samen met ons menselijk optimisme leidt dit soort vergissingen vaak tot een gevaarlijke eindbocht en soms ook tot brokken! Op een hoogte van meer dan 150 à 200 meter zal een vergissing van een 50-tal meter betrekkelijk onbelangrijk zijn indien de hoek ongeveer juist is. Betrouw nooit een hoogtemeter beneden deze hoogte en onthou ook dat bij een landing buiten je vliegveld de hoogte van de grond bijna altijd anders zal zijn : een verdere bijdrage tot de foutieve aanduiding van je hoogtemeter.

Noteer ook dat ik nooit de hoogte van de eindbocht aangeef. Onder

up in the sky with kinthey



group josi
kinthey, aviation insurer
rue des colonies 11 1000 brussels
tel: 02-515.1220 or 02-515.1328

de 150 meter gelden voor mij de door de hoogtemeter aangegeven waarden niet meer. Ideaal voor de training zou een afdekking van de hoogtemeter zijn, tussen 50 en 200 meter hoogte zodat je verplicht wordt naar buiten te kijken en gewoon wordt, de laatste delen van het circuit en de eindnadering op zicht te schatten. Wanneer ik in een zij-aan-zij tweezitter vloog, heb ik in het verleden meer dan eens een 50-tal meter hoogte op de meter bijgevoegd nadat de piloot beweerde de hoogtemeter nooit te bekijken. De uitslag was helemaal een dramatisch lage eindbocht tot verbijstering van de piloot. Vaak menen ze het wel dat ze het instrument niet gebruiken, maar hun oordeel is beïnvloed door een onwillekeurig gebruik ervan.

Nog een basisprincipe. Indien we in een circuit menen te laag te zijn, is het op ongeveer 150 meter essentieel iets sneller te vliegen en deze hogere snelheid te behouden tot bij het opvangen. Op de rugwinden is het verliesdelijk, traag te blijven vliegen om hoogte te houden maar dat dit kan leiden tot situaties met een bijna onvermijdelijk ongeval als gevolg.

Om een eindbocht te vliegen is het noodzakelijk een 15 à 20 kilometer sneller te vliegen dan de minimale kruissnelheid. Beneden deze snelheid zijn de reacties van het vliegtuig te zwak om een veilige bocht te nemen in de turbulente lucht dicht bij de grond, maar men wordt te gemakkelijk misleid tot trager vliegen om minder hoogte te verliezen. Uit je zweefvliegtuig naar beneden kijkend schijnt het duidelijk dat je voldoende hoogte hebt, maar bij lage snelheid zal iedere ontmoeting met turbulentie of een zone met een daalwind een ernstig verlies aan hoogte tot gevolg hebben. In enkele seconden kan dit hoogteverlies je in een onmogelijke situatie brengen.

Indien je poogt een bocht te nemen zonder snelheidsverhoging stel je je bloot aan snelheidsverlies en tovlucht, als gevolg van te geringe snelheid in turbulente lucht. Van de andere kant, als je nu tracht meer snelheid te krijgen, kan het hoogteverlies je te laag brengen om de bocht veilig te voleindigen. Dit is het risico dat je iedere maal neemt wanneer je laag en traag vliegt, of je nu op de rugwindbaan of op de basisbaan van het circuit bevindt. Daarenboven zijn op dit ogenblik de gevaren slechts zelden in het oog springend omdat van 50 à 100 meter hoogte bekeken, men schijnbaar nog over ruim voldoende hoogte beschikt. Onvermijdelijk zal echter een aanzienlijke hoeveelheid hoogte verbruikt worden bij de versneling nodig om de eindbocht veilig te vliegen en dat wordt bij de spanning van het ogenblik gemakkelijk vergeten. Voeg bij deze moeilijkheden een haperende hoogtemeter en het wordt duidelijk waarom zoveel piloten betrap worden bij het vliegen van gevaarlijk lage en trage eindbochten.

Om deze valkuil te vermijden is het eerste en belangrijkste te beseffen dat je te laag bent en gedwongen wordt, óf vroeger in te draaien, óf een ander landingspunt te aanvaarden. Bereid je voor op de slechtste situatie die zich kan voordoen. Waar zal je landen indien je verder door een daal-

wind vliegt en verder hoogte verliest? Vlieg dicht bij je landingsveld zodat je geen hoogte op een basisbaan moet verbruiken. Dit is de gelegenheid om de 45° te vliegen binnen de grenzen van uw landingsveld en deze hoek aan te houden tot op uw landingspunt. Breng opzettelijk de neus lager om op een aangepaste snelheid te komen en controleer na enkele seconden opnieuw de snelheidsmeter om er zeker van te zijn dat je de gewenste snelheid behoudt. Onthou dat je, indien je vertraagt, zelfs voor enkele seconden, en een zone met daalwind of turbulentie kruist, je werkelijk in moeilijkheden raakt.

Negeer de hoogtemeter en tracht te beoordelen of je verder met rugwind vliegt of reeds de eindbocht neemt. Vergelijk je hoogte met omstaande bomen of gebouwen en beoordeel de situatie in de wetenschap dat je, om de eindbocht te nemen, minstens 2 à 3 maal die vergelijkingshoogte nodig hebt. Gewoonlijk zal je in deze situatie een 180° bocht maken, waarbij heel wat meer hoogte nodig is dan bij de gewone 90° bocht tussen basisbaan en eindnadering. Aangezien de eindbocht nu boven het landingsveld gebeurt in plaats van op een zekere afstand ervan, zoals bij een normale landing, ga je zeer snel een hoeveelheid hoogte moeten verspelen. Hou je gereed de snelheidsmeter te raadplegen bij het uitgaan van de eindbocht om bij de gewenste snelheid onmiddellijk de remkleppen te openen. Indien je dan voldoende ruimte vrij ziet kan je de remkleppen lichtjes sluiten om de daalsnelheid te verminderen of om een tekort aan snelheid tegen te gaan.

In de volgende bijdrage zal de planning verder worden uitgewerkt.

J.G.

B.L.O.S.O. - nieuws

Zopas is het jongste nummer van «SPORT», het driemaandelijks tijdschrift van het BLOSO, van de pers gekomen. Er wordt uitgebreid aandacht gegeven aan de studie van Raymond Van Meerbeek over de «Actuele problemen en de toekomst van de Vlaamse sportclubs». Ook wordt de zoeker gericht op het jeugdsportbeleid, de Sportvoor-Allen acties in Europa, sport en agressie, sportjournalistiek, de werking van het Vlaamse Bureau Top-sport, ...

Wie zich wil abonneren voor 1987, dient 400,-F over te maken op de postrekening nr. 000-2005721-52 van het Nationaal Sportfonds - Nederlandstalige sector - Koloniënstraat 29/31 te 1000 Brussel.

Wie uitgebreider wil geïnformeerd worden, kan zich abonneren op het «Documentatie-dossier», dit omvat naast het tijdschrift «Sport», «Sportinformatie». Een bundeling van alle vakpublicaties en wetenschappelijk onderzoek in verband met sport. Tevens ontvangt men ook de aanwinstenlijst van de bibliotheek van het BLOSO. Hiervoor dient men 600,-F over te maken op de hogergenoemde rekening.

20ste WERELDKAMPIOENSCHAPPEN



Zoals in het vorige Ligablad reeds was aangekondigd hadden van 18 t/m 31 januari jl. de wereldkampioenschappen plaats in Benalla, Australië. 102 piloten uit 29 landen namen eraan deel. Na 12 wedstrijddagen waren de nieuwe wereldkampioenen gekend :

open-klasse : Ingo RENNEN - Australië.
renklasse : Brian SPRECKLEY - Groot-Brittannië.
Standaardklasse : Markku KUITTINEN - Finland.

Aan de hand van diverse telefonische inlichtingen werd de onderstaande uitslag samengesteld. (De officiële uitslagen waren bij afsluiting van kopij nog niet in ons bezit). Uitvoerige verslaggeving zult u in eerstkomend verschijnende vakbladen vinden.

OPEN-KLASSE (21 deelnemers)

| | | |
|----------------------------|----------|-----------|
| 1. Ingo RENNEN (Aus) | ASW 22B | 11.021 p. |
| 2. Marc SCHROEDER (F) | ASW 22B | 10.859 p. |
| 3. Bruno GANTENBRINK (BRD) | Nimbus 3 | 10.786 p. |
| 4. Gabriel CHENEVOY (F) | AS 25 | 10.332 p. |
| 5. Marco GAVAZZI (I) | | 9.870 p. |
| 6. Janur TRZECIAK (P) | | 9.833 p. |
| 7. Raymond LYNKEY (N.Z.) | | 9.441 p. |
| 8. Ernst PETER (BRD) | | 9.347 p. |
| 18. Paul BOURGARD (B) | Nimbus 3 | 7.022 p. |

REN-KLASSE (43 deelnemers)

| | | |
|----------------------------|----------|-----------|
| 1. Brian SPRECKLEY (GB) | LS6A | 10.358 p. |
| 2. Holger BACK (BRD) | LS6A | 10.254 p. |
| 3. Douglas JACOBS (U.S.A.) | LS6B | 10.083 p. |
| 4. Kees MUSTERS (NL) | Ventus | 9.996 p. |
| 5. Gilles NAVAS (F) | LS6 | 9.986 p. |
| 6. David WATT (GB) | LS6 | 9.912 p. |
| 7. Werner MEUSER (BRD) | Ventus | 9.851 p. |
| 8. Torbjorn HAGNANDER (S) | LS6 | 9.844 p. |
| 9. Martyn WELLS (GB) | ASW20B | |
| 10. Daan PARE (NL) | Ventus B | 9.439 p. |
| 17. Henry STOUFFS (B) | LS6 | 8.674 p. |

STANDAARD-KLASSE (38 deelnemers)

| | | |
|---------------------------|----------|-----------|
| 1. Markku KUITTINEN (FIN) | Discus A | 10.489 p. |
| 2. Michael OPITZ (USA) | Discus A | 10.338 p. |
| 3. Jacques ABOULIN (F) | Discus | 10.226 p. |
| 4. Alain DELYLLE (F) | | 10.163 p. |
| 5. Andy PYBUS (AUS) | | 9.863 p. |
| 6. Curt OTTOSSON (S) | Discus | 9.827 p. |
| 7. Baer SELEN (NL) | DG300 | 9.737 p. |
| 8. Jan ANDERSON (DK) | | |
| 9. Joao WIDMER (BRAZ.) | | |
| 10. John BYRD (USA) | | |

S & TP ?

S & TP is de afkorting van «SAFETY AND TRAINING PANEL».

Is het weer zomaar een commissie of een of andere werkgroep die zichzelf belangrijk wil maken ?

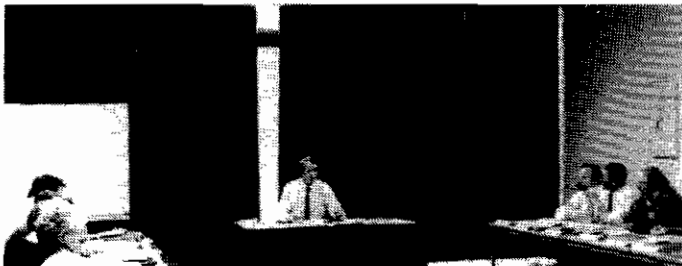
Eerst een schets van de voorgeschiedenis.

Reeds in 1973 werd, onder impuls van Fred Weinholz, een eerste informatieve vergadering gehouden in Oerlinghausen waarop de noodzaak van uitwisseling van informatie werd benadrukt. Het zweefvliegen was immers een volledige nieuwe weg ingeslagen. De beginopleiding zou in de toekomst anders verlopen door de inschakeling van plastic zweezitters. Goede plastic overgangstrainers dagen onervaren piloten uit om overlandvluchten uit te voeren terwijl hun opleiding er misschien niet voor is aangepast. Het gevolg was dan ook een groeiend aantal ongevallen, vooral bij buitenlandingen. Op het einde van deze eerste vergadering (dus in 1973) werd de wens uitgedrukt om dergelijke bijeenkomsten meer structuur te geven en ze te officialiseren .

Er volgden nog 6 vergaderingen - eerst onder de benaming van «Coaches Meeting», later als «International Safety & Training Committee» - waarop 12 landen aanwezig waren.

In 1986 werd het S & TP officieel door de O.S.T.I.V. erkend als werkgroep.

Het was dan ook voor de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs een eer om gastheer te zijn voor deze werkgroep, een groep die - eindelijk - eens bestaat uit mensen met ervaring. Al de deelnemers zitten jaarlijks honderden uren in een zweefvliegtuig. De piloot met de meeste ervaring had 18.000 uren vlucht als zweef- en sleeppiloot. Een andere deed in 1986 meer dan 1500 vluchten.



*W.G. Scull, voorzitter,
J. Sagemuhl, P. Leister
J. Kreibitz (B.R.D) (r)*

De conferentie had plaats in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle van 14 tot en met 16 november '86. (Een proficiat voor Patrick Pauwels voor de prachtige organisatie !).

De volgende landen waren vertegenwoordigd :

- | | | | |
|------------------|------------------------------|--------------|-------------|
| - Engeland | - Nederland | - Denemarken | - U.S.A. |
| - West-Duitsland | - Noorwegen | - Canada | - Frankrijk |
| - Zweden | - Australië | - Italië | - Finland |
| - België | (13 landen - 34 deelnemers). | | |

In een relatief korte tijspanne werden de volgende onderwerpen behandeld :

1. Het zweefvliegen in België (G. Peeters).
2. Bespreking van de ongevallenrapporten van het afgelopen jaar in de verschillende landen.
Uit deze rapporten springen enkele gemeenschappelijke punten naar voor :
 - ongevallen bij buitenlandingen vormen de hoofdbrok (ook deze met dodelijke afloop);
 - er gebeuren relatief meer ongevallen met clubtoestellen dan met privétoestellen (als men de kosten zelf moet dragen. . .);
 - ongevallen met zweeftoestellen in sleep nemen angstwekkend toe;
 - België is het enige land waar geen gestructureerde ongevallenrapportering bestaat.
3. ICAO-voorstellen voor de eisen tot het bekomen van een zweefvliegvergunning.
4. Tolvlucht en opleiding.
5. Veilig slepen.
6. Ongevallen en rugletsels - gebruik van veiligheidskussen.
7. Stall-waarschuwing voor zweefvliegtuigtoestellen.
8. Cockpit-ballast om de zwaartepuntsligging te verbeteren.
9. Allerlei opleidings- en vliegveiligheidsaspecten.

*(van L naar R)
J. Williamson, K. Stuart
(U.K.), M. Valentine (Aus)
N. Visser (NL),
G. Hammond (U.S.A.),
G. Berggomi, E. Chiarotti
(I), J. De Jong,
W. Adriaansen (NL),
I. Oldaker (CAN).*



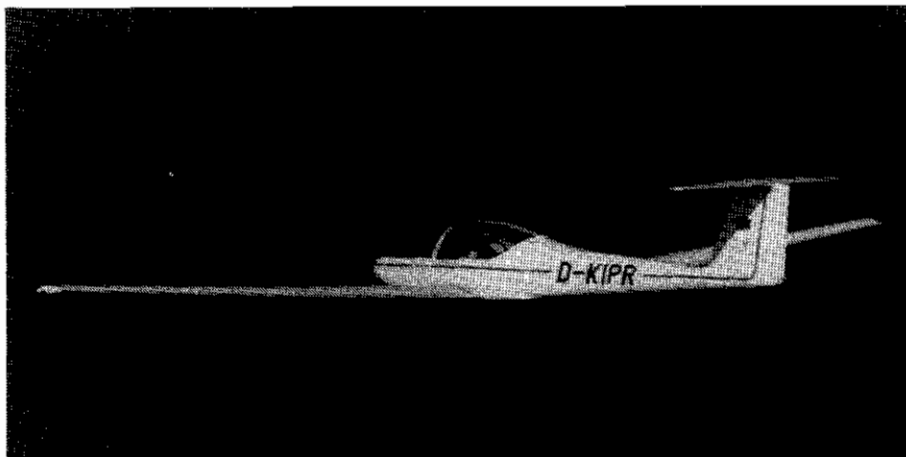
*B. Koponen, E. Keskinen
(FIN), W. Van Wingene,
G. Peeters, M. Aerts (B),
M. Bouet (F).*



Het volledig verslag van deze conferentie vertalen zou ons te ver leiden (de voertaal is uiteraard het Engels). Wie echter geïnteresseerd is in meer uitleg over de behandelende onderwerpen, kan zich steeds tot de hoofdinstrucent van zijn club wenden. Zij hebben de volledige documentatie ontvangen, en die werd reeds toegelicht op de vergadering van de Raad van Instructeurs van december II.

Waarom zouden zij niet eens een informatiedag organiseren in hun club om deze punten nader toe te lichten? Het vliegseizoen begint reeds te ontwaken en stof voor een «opfrissing» is er te over. Waarom dan nog wachten?

G.P.



«TAIFUN 17E» voor training, vervolmaking en reizen.

Als motortoestel :

- 90 PK motor 2,4 L met elektrisch verstelbare schroef.
- reïssnelheid : 200-220 km/u.
- actieradius : 1.200 km.
- verbruik : 12 à 16 l/u. Avgas/Mogas.
- comfortabele tweezitscockpit
- aangenaam taxiën dankzij neuswiel.

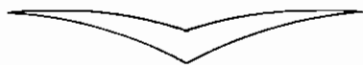
Als zweefvliegtuig :

- intrekbaar 3-punts landingsgestel.
- schroef in vaanstand.
- thermieken tegen 90 km/u.
- oversteken met glijgetal 30 bij 105 km/u.
- buitengewoon panorama.
- montage/demontage vleugels in 3 minuten.

Dokumentatie en eventuele proefvlucht op aanvraag.

Bezichtiging : vliegveld Zwartberg-Genk.

GLIDER-PROMOTION p.v.b.a.



GUFFENSLAAN 8/4
B - 3500 HASSELT
TEL. (011) 22 35 57

HET DOORDACHTTE CONCEPT : de «TAIFUN 17E» !

Wie heeft trek in een vlucht met de TAIFUN 17E, hetzij in de weekend of na de werkuren?

Geen nood, wij rollen het toestel gelijk een aanhangwagen uit de loods, nemen de vleugels uit de koelhouder en schuiven deze in de romp en de aansluitingen van de stuurorganen gebeuren automatisch. De beide vergrendelingen worden gesloten. Twee minuten heeft het geduurd!

Uitwendige check uitvoeren. De cockpit wordt opengeschoven en meteen laten we ons glijden in de comfortabele verstelbare zetels, eventuele bagage ligt vanachter.

90 liter avgas of mogas in de tanken. Dit is meer dan voldoende voor 7 uren motorlooptijd, of voor weken als men de motor alleen als starteenheid gebruikt! De instrumenten zijn gecheckt en de 90PK Limbach motor wordt gestart. De elektrische verstelbare propeller staat in stand «opstijgen» en flaps op «+15°».

Reddy for departure?... Na 200 m rollen, zijn we airborne. De klimvlucht is indrukwekkend, de vario wijst meer dan 3 m/s aan! Het 3-punts landingsgestel wordt in nog geen 15 sec. in gedraaid. Eenmaal op level stellen we MAP en juiste toerental in op de gewenste kruissnelheid tot max. 220 km/u., terwijl de flaps de stand innemen van een renklasse (-8° C.). Nu voelen we de versnelling en al vlug bereiken wij 200 km/u, snel genoeg om een overlandvlucht op korte tijd te simuleren. Het panorama is fantastisch en van het geluid van de motor valt nauwelijks iets te bemerken. Door trim-instelling ervaren wij een ongeëvenaarde «hands-off» stabiliteit, zelfs in bumpy weer. Wij stevenen recht naar een bloemkool en bespeuren al gauw de thermische zuigkracht van moeder natuur. De schroef draait nog eventjes in traagloop, de koelklep wordt gesloten, de flaps op «+8°» en al gauw bemerken we aan 90 km/u de wonderbare stilte van het zweven! De basis van de cumulus is bereikt, klaar voor de oversteek. Met flaps op «-8°» bewijst de «Taifun» wat hij kan, met 1500 m. hoogte bereiken we gemakkelijk 45 km afstand. Zo vliegen we verder tot het avond wordt. De motor wordt terug gestart. In het toestel valt op dat de hoofdschakelaar 3 standen heeft : Motorstand, stop- en zweefstand. Inderdaad, in de laatste stand zijn alle elektrische verbruikers afgeschakeld behalve radio en E-vario, genoeg energie over voor een volgend starten!

Wij hebben nog net de tijd om het overtrekken van de «Taifun» te testen. Bij 75 km/u. ervaren we duidelijk vibraties en gedraagt hij zich braafjes gelijk een tweezit plastic. Een geruststellend gevoel geeft dit! Ook weinig geoefenden kunnen de «Taifun» veilig vliegen. De groene grasmat van EBZW nadert snel en we bereiden de landing voor. Voordien bemerkten wij reeds hoe overzichtelijk de verscheidene bedieningselementen in de cockpit opgesteld staan. De flaps, propellerverstelling, de hendel van het lan-

dingsgestel en de trim, alles ligt mooi samengeordend in de middenkonsole. Gas, koelklep, choke en de effectief werkende verwarming worden bediend vanaf het instrumentenpaneel. Vóór de landing laten wij de snelheid afpingelen naar 100 km/u. We willen een korte landing maken. Geen nood, met flaps op «+30°», wielen uit en Scherpp-Hirth remkleppen bereiken we ons doel. Geen akoustisch geluid of rood licht op het dash-bord, dus de wielen niet vergeten. Een beetje trekken tot enkele graden opwaartse neusstand en zacht laat de «Taifun» zich neerzakken zonder bokkensprongen. Al vlug vangt de hydraulisch-pneumatisch gedempte vering de oneffenheden van het terrein op. De beide hydraulische aangedreven schijfremmen, bediend door de laatste stand van de remkleppen, remmen het toestel krachtig af. Na ± 200 m. staan we stil. Is er nog plaats in de loods? De vleugels worden opgeplooid. Voor de «TAUFAN 17E» is er nog altijd plaats voorhanden.

R.R.

Het hoekje van de boekenvreter

Dit keer nemen we een Duits werk onder de loep :
Peter F. SELINGER, **Segelflugzeuge - Vom Wolf zum Discus, Flugzeugbau bei Schempp - Hirth und Wolf Hirth, 1935 bis 1985**. Motorbuch Verlag, Postfach 1370, 7000 Stuttgart 1. 2. Auflage 1986.

Deze tweede uitgave verscheen ter gelegenheid van de 50^e verjaardag van de welbekende firma Schempp-Hirth. De oorspronkelijke editie van 1978 werd volledig bijgewerkt, en zelfs de meest recente modellen, inclusief de Discus, worden nu uitvoerig besproken. Ook de Nimbus - 3D, die in 1985 nog in aanbouw was, wordt summier beschreven. Men kan dit boek gerust hét referentiewerk over de firma noemen, een typisch voorbeeld van Duitse «Gründlichkeit». De keerzijde van de medaille is dan wel de droge zakelijkheid van de tekst.

De historisch of technisch geïnteresseerde zweefvlieger krijgt in dit lijvige volume (316 blz., 27 x 23,5 cm.) een breed overzicht van de diverse zweefvliegtuigtipes die de faam van Schempp-Hirth vestigen. Vóór W.O. II waren dat vooral de Wolf, Minimoa, Gövier en Habicht. Maar talrijke vrijwel onbekende prototypes uit die periode zijn zeker het vermelden waard en krijgen in dit boek, de Hirth Hi 20 Mo Se (wellicht de eerste motorzwever met inklapbare schroef), de Habicht met 8-m of 6-m vleugel (uitgerust met een vizier en een machinepistool in de neus als trainer voor toekomstige Messerschmitt Me-163-piloten), de Hirth Hi - 25 tweezitter met in vlucht verstelbare pijlstand van de vleugel...

De naoorlogse periode doet elke zweefvliegtuighersteller de tranen in de ogen komen : Schempp-Hirth maakte toen uit vliegtuighout o.a. proteses, schoenzolen, poppenhuizen, schaakspelen, kaasstolpen, stoelen, deuren, zetels, daken voor G.I.-jeeps. Met spandoek vervaardigde men kinderkleding, schorten, enz. Voor de firma was het immers een bittere noodzaak de bestaande stock materiaal zo gunstig mogelijk te gebruiken zolang elk vliegbedrijf in Duitsland verboden was.

Met de herleving van de zweefvliegerij op 19 juni 1951 begon voor Schempp-Hirth een nieuwe opmars. De nieuwe serie-modellen waren bijzonder succesrijk : de Doppelbraab, de acrozwever Lo 100, de prestatie-zwevers Standard-Austria en SHK. Selinger vermeldt ook een zeer bijzonder prototype dat, hoewel volledig afgewerkt, nooit werd ingevlogen : het motorvliegtuig Binder-24 met ringvormige vleugels.

Toen brak een nieuw tijdperk aan : de houtconstructie en de gemengde bouwwijze moesten wijken voor de kunststoffen. Men ging zoeken naar steeds lichtere en sterkere constructies, vleugelprofielen met betere eigenschappen werden in de windtunnels beproefd en met zeer grote precisie in serie vervaardigd. Schempp-Hirth bleef met de Cirrus-, Nimbus-, Janus-, Mini-Nimbus- en Ventus-reeksen steeds aan de top van de prestatierace, en ook nu met de Discus. Daar zal het wellicht niet bij blijven.

Al deze vliegtuigen, en tal van andere, mindere bekende, worden in dit boek uitvoerig beschreven en besproken, met vele zeldzame Z/W en kleurfoto's, drie-zijdeaanzichten, polaires, technische gegevens, enz. Achteraan vindt men een volledige lijst van alle geproduceerde toestellen, indien mogelijk met immatriculatie en naam van de koper, datum van aflevering en andere gegevens.

Kortom, dit boek richt zich vooral tot het eerder beperkte publiek van de «studenten in de zweefvliegerij», voor hen is dit wellicht een onmisbaar naslagwerk, waarin ze de evolutie van de toestellen stap voor stap kunnen volgen. Maar het is ook onontbeerlijk voor de ernstige «spotter» en misstaat zeker niet in de boekenkast van de leesgierige zweefvlieger.

S.V.d.V

— *N.v.d.r.* De in dit hoekje besproken boeken kunnen ook besteld worden bij :

— *Aeropress, R. Stockmanslaan 53, 5652 RB Eindhoven (Nederland) voor de Duitse werken;*

— *Flash-Luchtvaartboeken B.V., Postbus 855, 5600 A.W. Eindhoven (Nederland) voor Engelstalige werken.*

UITSLAG CHARRONBEKER 1986

OPEN- EN RENKLASSE (OR)

| Piloot | Club | Punten |
|--|------|--------|
| 1. Peeters G. (Minimimbus) DRH FAI 604 - DRH FAI 531 - DRH FAI 531 | DAC | 6161 |
| 2. Dobbeleir P. (Speed Astir) DRH FAI 531 - DRH FAI ONV 584 - DRH FAI ONV 495 | DAC | 5746 |
| 3. Bluekens M. (ASW-20) DRH FAI 505 - DRH FAI 316 - DRH FAI 269 | ACK | 4795 |
| 4. Maes P. (ASW-20) DRH FAI 500 - 60 345 - DRH FAI 300 | AZM | 4307 |
| 5. Jennen Rudy (LS-3a) DRH FAI 505 - DRH FAI 312 - DRH FAI 295 | ACK | 4119 |
| 6. Taeymans S. (PIK-20D) GO 417 - GHO 385 - GO 364 | ACK | 3455 |
| 7. Kennes A. (Cirrus 18 M) GO 316 - GO 269 - GO 168 | KAC | 3172 |
| 8. Luyckx J. (Phoebus) GO 309 - GO 309 - DRH FAI 307 | ACA | 3112 |
| 9. Roggeman D. (Phoebus) GO 309 - DRH FAI 218 - DRH FAI 200 | ACA | 2781 |
| 10. Torner H. (Mosquito) GO ONV 348 - GO ONV 348 - DRH FAI 233 | KFC | 2721 |
| 11. De Kock H. | ACK | 2660 |
| 12. Beerts L. | DAC | 2578 |
| 13. Van Looy W. | AZM | 2526 |
| 14. Govaerts W. | ACK | 2436 |
| 15. Winthorst P. | KAC | 2213 |
| 16. Govers P. | ACK | 2180 |
| 17. Van der Linden J. | ACA | 1453 |
| 18. Constantin R. | LV | 916 |

STANDAARDKLASSE (S)

| | | |
|--|------------|--------------|
| 1. Van de Spiegel P. (Cirrus-Libelle) DRH FAI 535 - DRH FAI 366 - DRH FAI 337 | DAC | 4952 |
| 2. Lauwers R. (Cirrus-Libelle) GO 509 - DRH FAI 383 - DRH FAI 332 | DAC | 4387 |
| 3. SOMERS M. (LS-4) GO 439 - DRH FAI 333 - DRH FAI 306 | DAC | 4270 |
| 4. Broos P. (Cirrus-Libelle) GO 509 - DRH FAI 330 - DRH FAI 330 | DAC | 4167 |
| 5. Dammen S. (Cirrus) De Wachter E. (Libelle) | ACK ACK | 4108 4108 |
| 7. De Wijs B. (Pégase) DRH FAI 321 - DRH FAI 316 - CC 300 | KAC | 3803 |

| | | |
|--|------|------|
| 8. Van de Velde P. (Astir CS) DRH FAI ONV 376 - DRH FAI 309 - DRH FAI 309 | KFC | 3802 |
| 9. Berger M. (Cirrus) DRH FAI ONV 339 - DRH ONV 330 - GO ONV 301 | ALB | 3295 |
| 10. Lievens J. (Ka6 - Cirrus) DRH FAI 328 - GO 309 - GO 309 | ACA | 3290 |
| 11. Fransen A. | AZM | 3250 |
| 12. De Coninck E. | KAC | 3229 |
| 13. Streitz P. | DAC | 3216 |
| 14. Huybreckx M. | ACK | 3163 |
| 15. Van Houtte J. | ALB | 3048 |
| 16. Joyeux P. | KFC | 2709 |
| 17. Huybreckx G. | ACK | 2554 |
| 18. Slegten B. | LV | 2519 |
| 19. Van Dingenen P. | ACK | 2508 |
| 20. De Roest L. | KFC | 2268 |
| 21. Van Bree G. | LV | 2250 |
| 22. Van Vlerken E. | ACK | 2236 |
| 23. Reynders W. | AZM | 2133 |
| 24. Aerts Mark | ACK | 1923 |
| 25. Bovin S. | LUAC | 1912 |
| 26. Louw M. | DAC | 1772 |
| 27. Andries E. | DAC | 1367 |
| 28. Janssens P. | ACK | 1207 |
| 29. Berger J. | ALB | 1059 |
| 30. De Winter D. | ACA | 1008 |
| 31. Holsteryns H. | ALB | 792 |
| 32. Wouters J. | KAC | 755 |
| 33. Fine J. | AZM | 730 |
| 34. Snels J. | KAC | 586 |
| 35. Coolens JL. | LV | 540 |
| 36. Lens T. | DAC | 510 |

CLUBKLASSE (C)

| | | |
|---|-----|------|
| 1. Roelandt P. (Ka 6) GO 309 - GO 309 - DRH FAI 150 | ACA | 2733 |
| 2. Taeymans L. (Club Libelle - Ka 6) DRH FAI 316 - GO 164 - DU 2u20 | ACK | 2378 |
| 3. Heylen F. (Ka 8 - Twin) DRH FAI ONV 265 - DRH FAI 173 - DRH FAI 114 | ACK | 2216 |
| 4. Braet F. (Ka 6) DRH FAI ONV 212 - DRH FAI ONV 190 - DRH FAI 152 | DAC | 2055 |
| 5. Lenders D. (Ka 6) DRH FAI 151 - GO 112 - GO 112 | KAC | 1651 |
| 6. Gorrebeeck W. (Ka 6) DRH FAI ONV 153 - DRH FAI 112 - DRH FAI ONV 86 | ACK | 1635 |
| 7. Vergauwen R. (Ka 8 - Club Libelle - Twin) DRH FAI 314 - DRH FAI 114 - DU 2u | ACK | 1632 |

| | | | |
|-----|---|------|------|
| 8. | Lobbens R. (Ka 6) | KFC | 1616 |
| | DRH FAI ONV 256 - GO ONV 151 - GO ONV 151 | | |
| 9. | De Leu J. (Ka-7 - L-Spatz) | ACA | 1605 |
| | GO 309 - DRH FAI 124 - DU 1u52 | | |
| 10. | Hoogsteyns (Ka 8 - Jeans Astir) | ALB | 1594 |
| | GO ONV 175 - GO ONV 142 - GO ONV 236 | | |
| 11. | Boon P. | DAC | 1524 |
| 12. | Maes B. | DAC | 1520 |
| 13. | Collin A. | DAC | 1456 |
| 14. | De Bruycker M. | ZAC | 1320 |
| 15. | Albert P. | LV | 1232 |
| 16. | Snoeckx M. | ALB | 1124 |
| 17. | Van Ballaert A. | KAC | 1100 |
| 18. | Abrahams W. | ALB | 1095 |
| 19. | Baeyens T. | ACK | 1093 |
| 20. | Geuens N. | ACK | 1063 |
| 21. | Speetjens J. | ALB | 1045 |
| 22. | Debruyne B. | ACK | 1026 |
| 23. | Malfait G. | ZAC | 1010 |
| 24. | Tanghe M. | ACA | 984 |
| 25. | Piccart G. | ALB | 982 |
| 26. | Gheysen Fil. | ZAC | 981 |
| | Van Baelen L. | LUAC | 981 |
| 28. | Roelandt L. | ACA | 951 |
| 29. | Kinet L. | ALB | 931 |
| 30. | Van Autrève F. | KFC | 915 |
| 31. | Engelen A. | ACK | 907 |
| 32. | Verstreken V. | LUAC | 890 |
| 33. | Hasaerts S. | LUAC | 886 |
| 34. | Van Waeyenberghe D. | ACA | 874 |
| 35. | Koelman H. | LUAC | 859 |
| | Lavaert L. | KFC | 859 |
| 37. | Valengé J. | AZM | 855 |
| 38. | De Koninck J. | ACK | 848 |
| 39. | Geraerts L. | ALB | 846 |
| 40. | Callewaert G. | ALB | 839 |
| 41. | Gheysen Fr. | ZAC | 822 |
| 42. | Kerrinckx B. | LV | 816 |
| 43. | Timmerman V. | LV | 811 |
| 44. | Meeuwssen J. | KAC | 809 |
| 45. | De Meulenaere F. | LUAC | 803 |
| | Van Houtte H. | ZAC | 803 |
| 47. | Moerkerke F. | KFC | 797 |
| 48. | De Schepper I. | KAC | 784 |
| 49. | Huizenga K. | ACA | 783 |
| 50. | Claessens L. | KAC | 775 |
| 51. | Veys J. | ZAC | 763 |
| 52. | Van Eeckhout | ZAC | 760 |
| 53. | Declerck F. | ZAC | 733 |

| | | | |
|-----|---------------------|------|-----|
| 54. | Burm C. | DAC | 719 |
| 55. | Van Dormael J. | LV | 717 |
| 56. | Waelens L. | ZAC | 711 |
| 57. | Charlton M. | DAC | 705 |
| 58. | Janda J. | ACA | 703 |
| 59. | Ten Bergen L. | AZM | 702 |
| 60. | Van den Borne P. | KAC | 690 |
| 61. | Jennen R. | ACK | 683 |
| 62. | Van Waeyenberghe E. | ACA | 678 |
| 63. | Reusen J. | ACK | 666 |
| 64. | Haeyers J. | ACK | 665 |
| 65. | Degezelle H. | KFC | 664 |
| 66. | Bongaerts E. | ACK | 659 |
| | Rommens R. | LV | 659 |
| 68. | Maes F. | LV | 635 |
| 69. | Ulenaers F. | ALB | 629 |
| 70. | Soete M. | KFC | 618 |
| 71. | Note H. | KAC | 616 |
| 72. | Verlinden M. | DAC | 612 |
| 73. | De Leger F. | ALB | 608 |
| 74. | Vannitsem L. | LV | 603 |
| 75. | Van Rooy J. | KAC | 596 |
| 76. | Van Uytrecht S. | DAC | 589 |
| 77. | De Meester P. | LUAC | 585 |
| 78. | Hendrickx P. | KAC | 583 |
| 79. | Van Mulders J. | LV | 581 |
| 80. | Van Gael H. | DAC | 575 |
| 81. | Maes R. | KFC | 568 |
| 82. | Thys J. | LV | 546 |
| 83. | Peers K. | ALB | 540 |
| 84. | Brussin | KFC | 530 |
| 85. | Evers M. | ACK | 518 |
| 86. | Kennes F. | KAC | 510 |
| 87. | Wils J. | DAC | 506 |
| 88. | De Cock P. | KFC | 505 |
| | Gaudeus P. | ACA | 505 |
| 90. | Steynen L. | ACK | 500 |

TWEEZITTERS (T)

| | | | |
|----|---|------|------|
| 1. | Van der Spiegel P. (TWIN) | DAC | 3606 |
| | DRH FAI 390 - DRH FAI ONV 317 - DRH FAI ONV 251 | | |
| 2. | De Preter L. (Janus) | LUAC | 3473 |
| | GO 356 - GO 344 - GO 385 | | |
| 3. | Beerts L. (TWIN) | DAC | 2685 |
| | DRH FAI 319 - DRH FAI ONV 264 - DRH FAI 117 | | |
| 4. | Peeters G. (TWIN) | DAC | 2075 |
| | GO 270 - DRH FAI 174 - DRH FAI 103 | | |
| 5. | Berx F. (TWIN) | ALB | 1677 |
| | GO 124 - GO ONV - GO ONV | | |

| | | |
|--|-----|------|
| 6. Staessens J. (TWIN) DRH FAI 146 - DRH FAI ONV 97 - GO 96 | AZM | 1565 |
| 7. Dobbelaer P. (TWIN) DRH FAI 186 - DRH FAI 186 | DAC | 1488 |
| 8. Broos P. (TWIN) DRH FAI 124 - GO 124 - DU 2u46 | DAC | 1059 |
| 9. Somers M. (TWIN) DRH FAI 100 - DU 3u30 - DU 2U30 | DAC | 860 |
| 10. De Brie H. (TWIN) CC 323 | ACB | 848 |
| 11. Louw M. | DAC | 809 |
| 12. Van Rooy J. | KAC | 692 |
| 13. Luyckx J. | ACA | 667 |
| 14. Van Caelenberg I. | ACA | 647 |
| 15. Roggeman D. | ACA | 612 |
| 16. Van Dam K. | ACB | 599 |
| 17. De Coninck E. | KAC | 555 |
| 18. Claeys L. | ACA | 542 |
| 19. Aerts J. | DAC | 520 |
| 20. Couckuyt F. | KFC | 514 |

CLUBKLASSEMENT

| | |
|-----------------------|--------|
| 1. Diest A.C. | 62.489 |
| 2. A.C. Keiheuvel | 57.932 |
| 3. A.C. Aalst | 23.928 |
| 4. Kempische A.C. | 23.119 |
| 5. Albatros | 20.104 |
| 6. Kortrijk F.C. | 19.086 |
| 7. A.Z. Meeuw | 16.068 |
| 8. Limburgse Vleugels | 12.825 |
| 9. L.U. A.C. | 10.389 |
| 10. Zoute A.C. | 7.903 |
| 11. A.C. Brasschaat | 1.447 |

☆ ☆
☆

TE KOOP

Foka 3 - uitzonderlijke staat
basis instrumenten + eventueel
radio Avionic 720, E-vario
aanhangwagen.
J. Vandenberghe, tel. 056/21 63 78.

GEVRAAGD

Redactiemedewerkers,
fotomateriaal, bel. J. Hannes
011/43 10 87.



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, magneetvoet.
- 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/passier

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



3DE INTERNATIONALE ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD VAN A.C.K.

Na het succes van 1986 wordt in 1987 de 3de Internationale Zweefvlieg-wedstrijd ingericht in de maand augustus : nl. van 8 tot en met 15/8/87.

Er wordt gevlogen in de Ren- en Standaardklasse. Het inschrijvingsgeld bedraagt : 3.000,-BF. Een sleepstart kost 600,-BF.

De inschrijvingsformulieren worden verstuurd vanaf 1 februari 87. De uiterste inschrijvingsdatum is 15/7/87.

Camping en voorzieningen zijn gratis.

Inlichtingen : Rudi Jennen, Krouwel 26, 2490 Balen, 014/81 26 48.
Michel Aerts, Markt 46, 2440 Geel, 014/58 01 10.

R. J.

LE JURA D'OR

Deze internationale wedstrijd heeft als bijzondere eigenschap dat de piloot dagelijks zijn eigen proef samenstelt en dit volgens de meteo-gegevens.

De deelnemers beschikken over 10 keerpunten, die de organisator kent. Na de briefing beschikken de piloten over 30 minuten om hun proef aan de organisatoren op te geven.

De piloot kan aldus een drie- of vierhoek vliegen. De te vliegen afstanden variëren van 70 tot 586 km.

Deelname voorwaarden

- geldig zweefvliegbewijs + «D» brevet bezitten;
- bewijzen dat het toestel verzekerd is.
- om veiligheidsredenen worden de eerste dertig aangemelde piloten aanvaard.
- de deelnemers hebben recht op 2 sleepstarten en één filmpje per dag.

Prijs : 750 FF. en 15 dagen vooraf te betalen.

Plaats en Datum van de Jura d'Or :

- de wedstrijd heeft plaats op het vliegveld d'Arbent et d'Oyonnax.
- van 11 t/m 14 juli '87. Het is de bedoeling deze wedstrijd om de 2 jaar te organiseren.

Voor inlichtingen en inschrijvingsformulieren kan men alléén terecht (en in het Nederlands) bij

Dr. Guy Adams
Place de l'ancienne Poste
01370 St. Etienne - du - Bois
Tel. 00-33-74-30 55 46

WEDSTRIJDKALENDER

BELGIË

| | |
|----------|--|
| 30/4-3/5 | Kiewit Cup - Hasselt |
| 20-21/6 | Handicap der Kempen - Weelde |
| 1(2)/8 | Victor Boin Beker (Club- en Tweezittersklasse) - Zwartberg |
| 8-15/8 | 3de Int. 'l. Keiheuvel - Balen |

BUITENLAND

| | |
|-----------|---|
| 26/4 | Eendagswedstrijd - Teuge (NI.) |
| 3/5 | Eendagswedstrijd Gelderse Zweefvliegclub - Terlet (NI.) |
| 9/5 | Eendagswedstrijd Nijmeegse Aeroclub - Malden (NI.) |
| 16/5 | Eendagswedstrijd WBCA - Woensdrecht (NI.) |
| 17-24/5 | Old-timerwedstrijd - Camphill (U.K.) |
| 18-29/5 | Nederlandse nationale kampioenschappen - Terlet (NI.) |
| 22-30/5 | 22ste Int. wedstrijd - Hahnweide (BRD) |
| 23/5 | Gilzer eendagswedstrijd (NI.) |
| 28-31/5 | Old-timer wedstrijd - Schinveld (NI.) |
| 28/5-8/6 | Zwitserse kampioenschappen - Birrfeld (CH) |
| 31/5-11/6 | Int. wedstrijd - Romorantin (F) |
| 4-8/6 | Old-timerwedstrijd - Spitzerberg (A) |
| 20-27/6 | Wedstrijd Pégase-vliegers - Le Blanc (F) |
| 28/6-7/7 | Nat. Frans kampioenschap Renklasse - Issoudun (F) |
| 28/6-11/7 | Int. wedstrijd - Issoudun (F) |
| 9-18/7 | Nat. Frans kampioenschap standaardklasse - Brienne (F) |
| 11-14/7 | Jura d'Or - Oyonnax (F) |
| 12-26/7 | E.K. voor dames - Schumen (BUL) |
| 16-25/7 | E.K. Clubklasse - ST. Yan (F) |
| 18-25/7 | 20ste Int. wedstrijd - Klippeneck (BRD) |
| 21-31/7 | Coupe Libre - Vinon (F) |
| 28/7-13/8 | Italiaanse nationale kampioenschappen - Rieti (I) |
| 28/7-6/8 | Juniorenwedstrijden - Venlo (NI.) |
| 1-15/8 | 2nd World Glider Aerobatic Championships - Bielsko (PL) |
| 3-11/8 | Int. wedstrijd - Boilleau (F) |
| 3-14/8 | Europese beker voor tweezitters - Poitiers (F) |
| 21-23/8 | Grand Prix Int. de Vitesse - Luchon (F) |