

# ligablad

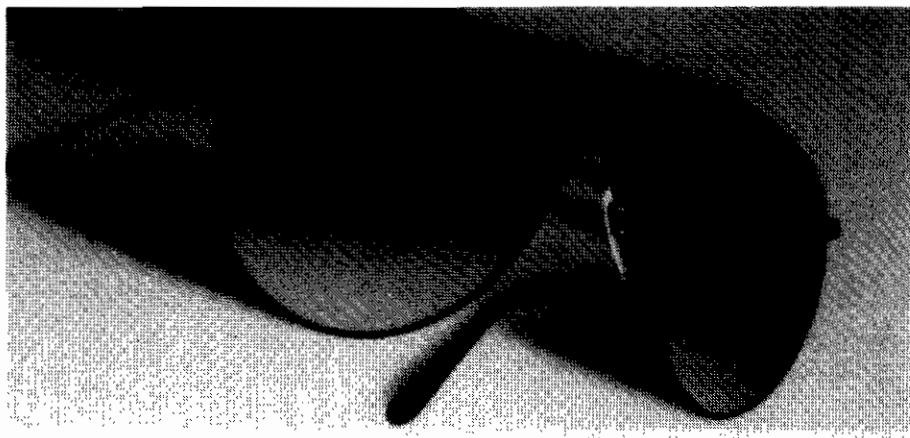


Driemaandelijks tijdschrift van de  
**liga van vlaamse zweefvliegclubs**  
vereniging zonder winstoogmerk

9de jaargang - nummer 33  
januari-februari-maart 1988

verantw. uitg. : P. Pauwels, G. Ivanowlaan 70, 2100 Deurne

kantoor van afgifte : Mortsel 1/1ste afd.



## SERENGETI® DRIVERS.

De enige 'DRIVER'-zonnebril die automatisch overschakelt...

OPTIEK - KONTAKTLENZEN

# André Maes

Bredabaan

2060 Merksem **624**

Telefoon (03) 646 12 12

# ligablad

Driemaandelijkse tijdschrift van de

liga van vlaamse zweefvliegclubs

vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister  
van Cultuur, BLOSO-erkeningsnummer : 8.1

### REDACTIE EN CORRESPONDENTIEADRES

Jan HANNES  
Linkestraat 18, 3560 Beringen  
tel. : (011) 43 10 67

### ABONNEMENTEN :

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

### ADVERTENTIE TARIEVEN :

Seintjes en koopjes vanwege de leden  
worden gratis geplaatst.  
Voor commerciële advertenties gelieve  
contact op te nemen met het secretariaat.



### SECRETARIAAT :

George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne  
tel. : (03) 322 16 04

### BETALINGEN :

Op bankrekeningnummer  
068- 2033341 - 54 ten name van v.z.w.  
Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

### VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

P. Pauwels, secretaris  
George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne

9de jaargang - nummer 33  
januari - februari - maart 1988

## INHOUD

- 4 Van de redactie
- 5 Mededelingen
- 6 Symposium 6 februari 1988
- 9 Van de Voorzitter
- 12 P. Tissandier diploma's 1987
- 13 If
- 14 E.K. 1988 te Finland
- 15 Incident/accident meldingen 1987
- 20 Wie stuurt er ?
- 23 K.B.A.C.-Sportcommissie
- 24 Wijzigingen luchtvaartregister
- 25 Boekennieuws
- 26 Wedstrijdkalender

### VERLEENDEN HUN MEDEWERKING

M. Aerts, P. Boon, L. Braet, J. Jansen, P. Mullaert,  
W. SculVB.G.A., P. Pauwels, S. Vander Veken, A. van Heesch.

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen.  
Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toe-  
stemming van de redactie

Teksten voor het volgende nummer  
worden op de redactie verwacht  
tegen 15 april a.s.

## VAN DE REDACTIE

Het is zover! De winter is praktisch voorbij en het nieuwe vliegseizoen staat voor de deur.

Hopelijk wordt 1988 beter dan 1987 want dit is een jaar om zo snel mogelijk te vergeten. Vele piloten azen om prestaties te leveren die vorig jaar in het water «verzopen».

In Oostmalle hield de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, op 6 februari II., haar jaarlijkse samenkomst voor hulp- en instructeurs en voor sportcommissarissen. Talrijk waren de aanwezigen bij de uitreiking van de Charron-Beker 1987, alsmede de uitreiking van de attesten voor de behaalde F.A.I.-brevetten en bevoegdverklaringen.

De Liga met al zijn leden heeft met deze samenkomsten en zijn werk in verschillende commissies, die in alle stilte effectief werk verrichten, geen nood aan een hoogdravend taalgebruik en het etaleren van een profiel 19. . . Zij bewijzen het !

Deze bewijzen vinden we terug op talrijke vlakken : permanente bijscholing van hulp- en instructeurs via de Raad van Instructeurs en in eigen club, het overland vliegen. Niet alleen lokaal maar ook met talrijke 1ste plaatsen en ereplaatsen in internationaal vermaarde wedstrijden zoals WK, EK. en andere. Nieuw hierbij is de studiecél «ongevallenrapportering». Uit de persoonlijke prestaties van vele Ligalieden met verschillende type toestellen blijkt, dat plastic niet altijd een referentie is voor kwaliteit.

Het jaar 1988 is belangrijk voor de Vlaamse zweefvliegerij. Twee Vlaamse piloten zullen deelnemen aan de Europese Kampioenschappen te Finland en ten tweede worden Belgische Kampioenschappen op Vlaamstalig grondgebied georganiseerd. Daarnaast mogen wij de andere wedstrijden zoals de Victor Boin-Beker, Kiewit-Cup en Handicap der Kempen niet vergeten.

De redactie hoopt op en wenst aan alle lezers van dit tijdschrift goed vliegweer, veel overlandkilometers en goede resultaten in de wedstrijden.

## MEDEDELINGEN

### AANVRAGEN VAN VERGUNNINGEN/BREVETTEN

Zoals reeds meegedeeld werd, zijn er nieuwe aanvraagformulieren in omloop gebracht. Gelieve vanaf heden alleen nog de **nieuwe documenten** te gebruiken.

Gelieve bij de aanvraag van een vergunning of de verlenging ervan **één pasfoto** bij te voegen. Bij nieuwe documenten horen nieuwe foto's, niet?

### AANVRAGEN VAN F.A.I. SPORTVERGUNNINGEN

Alle piloten die wensen deel te nemen aan wedstrijden dienen over een sportvergunning te beschikken.

Gelieve uw vergunning **tijdig** te bezorgen of aan te vragen via uw clubverantwoordelijke.

### WEDSTRIJDNUMMERS 1988

Volgende wedstrijdnummers werden aangemeld :

AA, AB, AM, AO, AP, BA, BF, BO, BP, CM, DE, EG, ET, EX, EY, FB, FD, FI, HA, HB, JA, KH, KL, KT, KZ, LJ, LX, MR, PX, SM, TF, TP, TR, V, VI, YC, YD, zi, 2G, 6,07, 11, 19, 22, 38, 52, 66, 70, 76, 83,, 88, 89, 268, 640, 777.

### VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT

- \* Vliegboekje, 70,- F
- \* Theorie van het Zweefvliegen, K.N.V.v.L.-cursusboek, 880,- F
- \* Stickers :
  - Zilveren C : 30,- F
  - Ga eens zweefvliegen... : 50,- F
  - Zweefvliegers zijn aardige vogels : 80,- F

### PROMOTIEMATERIAAL

*GRATIS ter beschikking van de leden :*

- \* Folder «Zo word je zweefvlieger»
- \* Sticker L.V.Z.C.

*Bovendien zijn er enkele prachtige VHS video-tapes ter beschikking.*

### TER INFORMATIE

### AERONAUTICAL CHART BELGIUM

lower airspace up to 4500 ft MSL  
1/250.000 uitgave juli 1987  
verkrijgbaar bij N.G.I.  
Louisalaan 306, 1050 Brussel  
tel. 02/648 52 82  
Verkoopprijs : 385,-F

## SYMPOSIUM 6 FEBRUARI 1988

Het Provinciaal Vormingscentrum van Malle wordt stilaan de vertrouwde plaats voor de jaarlijkse conferentie van instructeurs en sportcommissarissen en voor de sportieve plechtigheid.

In de voormiddag werkte het instructeurskader rond de volgende onderwerpen :

### - ongevallenrapportering

Jos Jansen, coördinator van de pas opgerichte commissie, besprak de rapporten die in het afgelopen werkingsjaar werden binnengebracht. Een evaluatie zal in de toekomst in ons tijdschrift worden opgenomen. Er werd nogmaals opgeroepen om geen schroom te hebben om een rapport in te dienen, trouwens ook alle incidenten zouden moeten worden gemeld. Onze gemeenschap is vrij klein, zodus...

### - opleidingskaart

Gaston Peeters, coördinator van de Raad van Instructeurs, gaf een uitgebreide uiteenzetting over het gebruik van de opleidingskaart o.m. aan de hand van een eerste reeks «steekkaarten». Het is de bedoeling om tegen het einde van het seizoen van elk element van de opleidingskaart een steekkaart te hebben, die te samen een praktische handleiding voor onze instructeurs zullen vormen.

### - «documentatiemap voor instructeurs»

Aan alle instructeurs werd ook een documentatiemap overhandigd, waar-



G. Peeters, M. Aerts, J. Jansen



... een deel van de aanwezige instructeurs



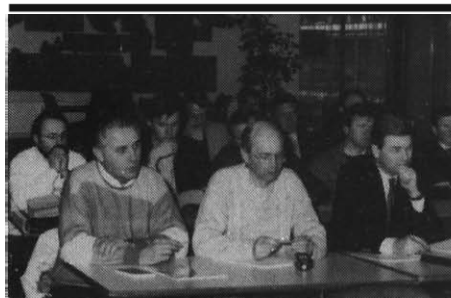
A. Lauwers ontvangt van P. Pauwels zijn documentatiemap.



M. Aerts



J. Van der Linde, J. Aerts



... aandachtig luisterende sportcommissarissen



L. Braet



... aandachtige toehoorders...

in alle belangrijke informatie op een gestructureerde wijze wordt gebundeld.

In de namiddag had onder de leiding van Jos Aerts, coördinator sportcommissarissen en Charron-beker, de jaarlijkse bijeenkomst plaats voor onze sportcommissarissen. In gevolge enkele suggesties van de clubs en de commissiebesprekingen, werd het bestaande Charron-beker reglement aangepast. Een uitvoerige toelichting en een constructieve bespreking was het gevolg (het volledig reglement zal ook in het Vademecum worden gepubliceerd). Verder werd er op de taakhoud en verantwoordelijkheden gewezen van elke sportcommissie. Permanente praktijkervaring is ook hier aangewezen !

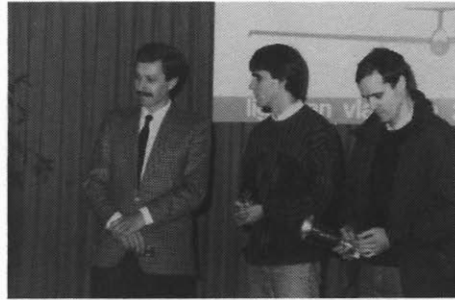
Aansluitend op deze conferentie had de sportieve plechtigheid plaats. Alvorens over te gaan tot de uitreiking van de wisselsbekers en attesten, richtte de voorzitter zich tot de aanwezige vertegenwoordigers van de zweefvlieggemeenschap. Hij blikte terug naar het voorbije seizoen, maar vestigde ook onze aandacht op de problemen die boven onze hoofden hangen (zie verder).

Vervolgens werden de Charron-beker winnaars gelauwerd met de nodige toelichting van Jos Aerts. Ook namen de leden - die een F.A.I.-brevet of een instructiebevoegdheid behaalden - het passende attest in ontvangst.

Luc Braet sloot het officiële gedeelte af met een stuk poëzie van R. Kipling. Tot slot werd aan de aanwezigen een drink geoffreerd.



P. Govers, S. Taeymans, G. Peeters.



M. Somers, Gert en Eddy Huybreckx



J. Thys, A. Verbiest, E. Bongaerts



G. Peeters, J. Speetjes die F. Bex  
vertegenwoordigde, P. Broos en J. Reusen

### Gelauwerden Charron-Beker 1987

Open-/renklasse	Standaardklasse	Clubklasse	Tweezittersklasse
1. G. Peeters	1. E. Huybreckx	1. A. Verbiest	1. F. Bex
2. S. Taeymans	2. G. Huybreckx	2. J. Thys	2. G. Peeters
3. P. Govers	3. M. Somers	3. E. Bongaerts	3. P. Broos
4. P. Van Dingenen	4. B. De Wijs	4. H. Degezelle	4. J. Daems
5. P. Van der Spiegel	5. P. Janssens	5. K. Peeters	5. J. Reusen

Clubrangschikking : 1. Aero Club Keiheuvel  
2. Diest Aero Club  
3. Kortrijk Flying Club

## TOESPRAAK VAN MICHEL AERTS, VOORZITTER

Beste vrienden,

Voor nieuwjaarswensen is het een beetje te laat, maar dat neemt niet weg dat ik u voor de volgende 11 maanden een goed vliegseizoen toewens.

Laat ons eventjes overlopen wat 1987 ons bracht.

- \* Het gemakkelijkste onderwerp is natuurlijk het weer. Voor '87 was het ronduit slecht. Zowel het overlandvliegen als het wedstrijdvliegen, zelfs de buitenlandse kampen vielen letterlijk en figuurlijk in het water. De huidige zachte winter zou volgens bepaalde bronnen een gunstige invloed hebben op de komende zomer. Zien jullie ook reeds de visioenen van de zomer van '76? Op de volgende bijeenkomst weten we wie er gelijk heeft gehad.
- \* Een tweede, maar positief punt : de aanhangwagens. Een situatie die onoverkomelijk leek, is opgelost. Door de inzet van enkele leden en de steun van het Bestuur van het Vervoer, is de moeilijke situatie rechtgezet.
- \* Het BLOSO verleent ons de nodige subsidies om de werking op een vlotte manier te laten verlopen. Wij zijn geen luxe-vereniging, maar de wijze waarop Patrick en Anne hun administratief werk uitvoeren, verdient waardering. Uitermate positief is de houding van het BLOSO/Vlaams Bureau Topsport ten aanzien van het wedstrijdvliegen. Na een periode zonder toelagen, gaat het weer in de goede richting. De goede uitslagen van onze piloten zijn hier zeker niet

vreemd aan. Eddy en Gert Huybreckx, respectievelijk 1ste en 2de in Issoudun en Gaston Peeters, 13de in een uitgelezen gezelschap.

Voor het E.K. in Rayskala in juni a.s. hebben wij Eddy en Gert ingeschreven, en ik wens hen nu reeds alle succes toe. Zij zijn onze ambassadeurs!

Toch merk ik een evolutie in het wedstrijdvliegen. Het top-wedstrijdvliegen wordt onbetaalbaar. De inschrijvingsgelden, transportkosten, ... zijn van die aard dat deelname van onze piloten bijna onmogelijk wordt. Ook het element van de vliegveiligheid bij deze wedstrijden speelt hier een rol. De bestaande systemen worden in vraag gesteld. Ik verwacht dan ook een heropleving van een recreatief vliesen, waarmee ik niet «lokaal» bedoel. Wij staren ons misschien ook een beetje blind op de uitzonderlijke prestaties in verre continenten. Dit is slechts voor enkele weggelegd. Zouden wij niet beter onze regionale situatie optimaal benutten? Er moet m.i. terug meer aandacht geschonken worden aan nationale records, plaatselijke prestaties en een opwaardering van de proeven met vertrek uit België.

- \* Over de werking van de commissies kan ik kort zijn. U heeft beslist reeds enkele veranderingen gemerkt. Bv. de start van de ongevallenrapportering, uitgave van «documentatiemap voor instructeurs», aanpassing van het reglement van de Charron-Beker.
- \* Een laatste punt is de erkenning van het zweefvliesen als demonstratie-

# Ook als u geen klant bent, hebt u in 20 minuten uw lening op zak.

Geef toe dat het snel gaat. Zeer snel. Dat komt omdat het Gemeentekrediet alle poespas achterwege laat. Er worden u maar enkele gegevens gevraagd, in een ontspannen gesprek, ver van hinderlijke ogen en oren. Minder dan 20 minuten later ligt uw geld op tafel. Klant of geen klant, dat maakt geen verschil.

En zo verrast als u bent door het gezellige onthaal, zo verrast zult u opkijken van het tarief. Wie leent bij het Gemeentekrediet komt er goedkoop van af. Kijk op de tabel, in een oogopslag ziet u hoe voordelig onze rentevoet is.

Kom eens langs in een agentschap van het Gemeentekrediet en ontdek hoe simpel het is om veel geld te besparen.

De adressen van de agentschappen van het Gemeentekrediet vindt u in de Gouden Gids onder de rubriek "Banken".

PERSOONLIJKE LENING				
U leent	Termijn in maanden	Maandelijkse afbetalingen		Uw totale winst
		tegen de wettelijk toegelaten rentevoet	tegen onze rentevoet*	
101.000	30	4.204	4.063	4.230
151.000	36	5.417	5.191	8.136
226.000	42	7.166	6.782	16.128
301.000	48	8.618	8.137	23.088

\*Voorkeurtarief van toepassing vanaf 1.12.87



**Gemeentekrediet**

sport door het Olympisch Comité. In Seoul zullen we er nog niet bijzijn, maar laat ons hopen dat deze erkenning materiële voordelen meebrengt.

En nu de problemen!

Verschillende vliegvelden kennen moeilijke tijden. Gent en Aalst zijn verdwenen. Brugge heeft een nieuw terrein gevonden. Ook de Meeuw heeft gelukkig een oplossing gevonden. In Wevelgem kampt men met stallingsproblemen, en wat wordt de toekomst? Na moeizame onderhandelingen heeft Keiheuvel een overbruggingscontract van drie jaar gekregen. In de pers verschenen reeds artikels over de mogelijke veranderingen te Zwartberg met de uitbreiding van de TMA van Beek.

Kortom overal heeft men zorgen...

We worden nog al te vaak voorgesteld als een kleine groep, die een eliteaire sport beoefent en daarvoor zeer veel ruimte nodig heeft. Een andere bestemming van een vliegveld kan voor openbare instellingen of privé personen politiek en financieel meer opbrengen.

Wat staat er ons te doen?

Allereerst de public relations voor onze sport beter verzorgen. Maak onze sport bekend en sympathiek bij zoveel mogelijk mensen. Onderhoud contacten met de lokale overheden en andere verenigingen van uw gemeente/stad. Organiseer open-deur-dagen, zoek de pers op, zorg ervoor dat het zweefvliegen in de actualiteit staat. Voorkom isolatie, een vereniging die zich isoleert, gaat men wantrouwen. Praat met de Groenen en toon aan dat onze sport milieuvriendelijk is. Onbekend maakt onbemind.

Op de tweede plaats moeten wij regionaal en nationaal gaan reageren. Ik denk dat we dat een beetje verwaarloosd hebben. We moeten deze achterstand goedmaken en handelen via de geëigende kanalen: beheerraad, B.Z.F. en K.B.A.C. Doch als we iets willen bekomen moeten we ons als groep aandienen.

Een ander heet hangijzer betreft het bewijs van luchtwaardigheid voor onze toestellen. Vanuit Nederland werd hierover een officiële vraag gesteld aan het Bestuur der Luchtvaart. De wetteksten laten geen twijfel: buiten Belgisch grondgebied vliegen, impliceert een BVL. Wij krijgen onmiddellijk visioenen van dure technische controles, zorgen allereerste. Vermits wij in België leven, zal het wel zo'n vaart niet lopen. We kunnen natuurlijk de kop in het zand steken zoals de struisvogels, en afwachten. Dit is m.i. een verkeerde houding. Het probleem is gesteld en actueel. Waarom dan niet zelf het initiatief nemen en de betrokken instanties opzoeken. Ik ben zeer bevreesd dat individuen zouden gaan optreden, wat erop zou neerkomen dat onze gemeenschap haar werk niet goed heeft gedaan. Bovendien moet deze taak op nationaal niveau worden behandeld. Ook hier moet onze organisatie overkomen als een betrouwbare instantie, die haar verantwoordelijkheden neemt.

Een ander probleem is de keuring van radio-installaties en de bijhorende vergunning tot het gebruik ervan. Moeten wij ook hier niet onze verantwoordelijkheid nemen, zodat er passende procedures komen voor onze sport.

Ook het gebruik van het luchtruim dient ter bespreking te komen. Dikwijls begaan wij overtredingen bij het overlandvliegen, zelfs bij het lokaal vliegen. Denk maar aan het semi-circulair systeem voor het vliegen boven de 3000 voet. Ook dit is een typisch Belgische situatie.

Ik wil de zaken niet te pessimistisch voorstellen, maar denken wij toch maar aan de consequenties voor de toekomst. Onze situatie zal er zeker niet eenvoudiger op worden. Maar laten we er voor zorgen dat twee zaken kunnen worden veilig gesteld :

- overlandvliegen en- daaraangekoppeld-wedstrijdvliegen
- blijven zweefvliegen zonder te vervallen in een overgereguleerd systeem, met zware financiële gevolgen.

Om dit te kunnen realiseren is het noodzakelijk dat wij als zweefvliegers wat ruimer gaan denken. Individuele belangen moeten wijken voor regio-

nale en zelfs nationale belangen. Te veel zweefvliegers gaan nog te vaak de lucht in onder het motto «als ik maar vlieg», terwijl zij vaak met deze handelswijze onherstelbare schade toebrengen aan de gemeenschap.

In dit kader zou ik u willen vragen om de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs een beetje meer te steunen. Invloed - en dat is rechtstreeks gekoppeld aan macht - krijgt men slechts via goed georganiseerde vaste structuren. Al te vaak zien leden de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs als een organisme waar men ver afstaat. Aan wie men moet betalen. De huidige dienstverlening, het behoren tot een groep, de voordelen die men in de toekomst mogelijk kan verkrijgen, worden niet steeds gezien. In al deze problemen moet klaarheid komen op een geleide wijze. We moeten ons geen illusies maken dat voor alles de oplossing nabij is, maar de eerste stap moeten wij nu zetten.

Mag ik op uw medewerking rekenen ?

## PAUL TISSANDIER DIPLOMA'S 1987

Het Paul Tissandier Diploma, dat in 1952 door de F.A.I. gecreëerd werd, is genoemd naar de heer Paul Tissandier, Secretaris-Generaal van 1919 tot 1945.

Het is een beloning voor diegenen die zich ingezet hebben voor het vliegen in het algemeen, en het sportvliegen in het bijzonder, door hun werk, initiatief en toewijding.

Tijdens het 80ste F.A.I.-congres in 1987 werden er 57 personen uit 29 landen met dit diploma vereerd. Bij deze 57 werden er 2 Belgen en 2 Nederlanders onderscheiden.

De twee Belgen zijn Mevr. Paulette Halleux van de Liga van de Model-luchtvaart en de heer Sylvain De Weerd, secretaris van A.O.P.A.-Belgium.

De Nederlanders zijn de heer Ary Ceelen, hoofdredacteur van het ondertussen opgeheven tijdschrift *Planeur* en de heer Hans Raben, Directeur-Generaal van de Burgerluchtvaart Nederland.

Wij wensen hen proficiat en hopen dat zij zich blijven inzetten voor het verderdigen van alle luchtsporten in al hun facetten.

## IF

If you can keep your head when all about you  
Are losing theirs and blaming it on you;  
If you can trust yourself when all men doubt you,  
But make allowance for their doubting too;  
If you can wait and not be tired by waiting,  
Or being lied about, don't deal in lies,  
Or being hated don't give way to hating,  
And yet don't look too good, nor talk too wise.

If you can dream — and not make dreams your master;  
If you can think — and not make thoughts your aim;  
If you can meet with Triumph and Disaster  
And treat those two impostors just the same;  
If you can bear to hear the truth you've spoken  
Twisted by knaves to make a trap for fools,  
Or watch the things you gave your life to broken,  
And stoop and build 'em up with worn-out tools.

If you can make one heap of all your winnings  
And risk it on one turn of pitch-and-toss,  
And lose, and start again at your beginnings  
And never breathe a word about your loss;  
If you can force your heart and nerve and sinew  
To serve your turn long after they are gone,  
And so hold on when there is nothing in you  
Except the Will which says to them : «Hold on !»

If you can talk with crowds and keep your virtue,  
Or walk with Kings — nor lose the common touch,  
If neither foes nor loving friends can hurt you,  
If all men count with you, but none too much;  
If you can fill the unforgiving minute  
With sixty seconds' worth of distance run,  
Yours is the Earth and everything that's in it,  
And — which is more — you'll be a Man, my son !

**Rewards and Fairies**, 1913.  
Rudyard Kipling

## EUROPESE KAMPIOENSCHAPPEN 1988

Räyskälä wordt in juni a.s. de thuisbasis van de Europese Kampioenschappen. Het vliegveld is ongeveer 100 km ten noordwesten van Helsinki gelegen. Het terrein heeft twee verharde landingsbanen en er is meer dan voldoende ruimte voor het wedstrijdgebouwen. Trouwens op dit veld werden de Wereldkampioenschappen gehouden in 1976.

De wedstrijden hebben plaats van 12 tot 25 juni, met een verplichte training van 9 tot 11 juni. De plechtige slotceremonie wordt op de 26ste gehouden.

Het E.K. zal worden betwist in drie klassen : met name de standaard-, 15 meter en openklasse.

De Wedstrijdcommissie heeft twee toppiloten geselecteerd om deel te nemen, met name Eddy en Gert Huybreckx. Beiden zullen deelnemen in de standaardklasse.

Tevens mogen wij vermelden dat deze deelname mogelijk wordt, dank zij de steun van het Vlaams Bureau Topsport. Uiteraard blijven alle andere vormen van steun van harte welkom. Immers de kosten per ploeg worden begroot op 185.000,- F waarvan de transportkosten heen en weer het grootste deel uitmaken.

Laat de cijfers hen niet ontmoedigen, en wensen wij hen langs deze weg alle succes toe!

### **BELGISCH KAMPIOENSCHAP EN 4de INTERNATIONALE WEDSTRIJD KEIHEUVEL**

Van 4 t.e.m. 13 augustus 1988 zullen op Keiheuvel de Belgische Kampioenschappen plaats vinden en dit in combinatie met de «4de INTERNATIONALE WEDSTRIJD».

Er wordt gevlogen in Standaard- en renklasse zonder handicap.

De inschrijvingskosten bedragen 3000 Bf, prijs per start 600 Bf.

De camping is GRATIS!!!

Er zullen maximaal 50 toestellen worden toegelaten.

Uiterste inschrijvingsdatum is 10 juli 1988.

Verdere inlichtingen kunnen bekomen worden op volgende adressen :

Rudy Jennen, Berg 70, B-2490 Balen (Tel. (014) 81 25 67).

Michel Aerts, Markt 46, B-2440 Geel (Tel. (014) 58 01 10).

## INCIDENT/ACCIDENT MELDINGEN

Vorig jaar werd er gestart met een ongevallenrapportering. België was, tot nu toe, het enige land dat dit soort meldingen niet vroeg. Nochtans bleek, tijdens internationale bijeenkomsten, dat andere Europese landen dank zij dit soort meldingen, in vroegere stadia, meer gepaste maatregelen konden nemen in de ongevallenpreventie. Bewust van de noodzaak ervan, en het verantwoordelijkheidsgevoel t.o.v. onze piloten werd er gestart met meldingen, niet alleen van effectief gebeurde ongevallen, maar ook van bijna ongevallen, of situaties, die gevaarlijk waren. De uiteindelijke bedoeling is enkel en alleen uit probleemsituaties iets te leren, zodat ze in de toekomst niet meer zouden voorkomen. Zonder motivatie van eenieder van ons kan dat echter niet, maar volgens mij is het toch de moeite waard ons ervoor in te zetten.

In 1987 kregen we op deze manier 6 officiële en 1 officieus rapport binnen, proberen we deze te analyseren.

*Lokale vlucht, solo,  
houten clubtoestel*

Ervaring van de piloot : 28 uur op dat toestel goed zicht, 5kts wind in de richting van de startbaan.

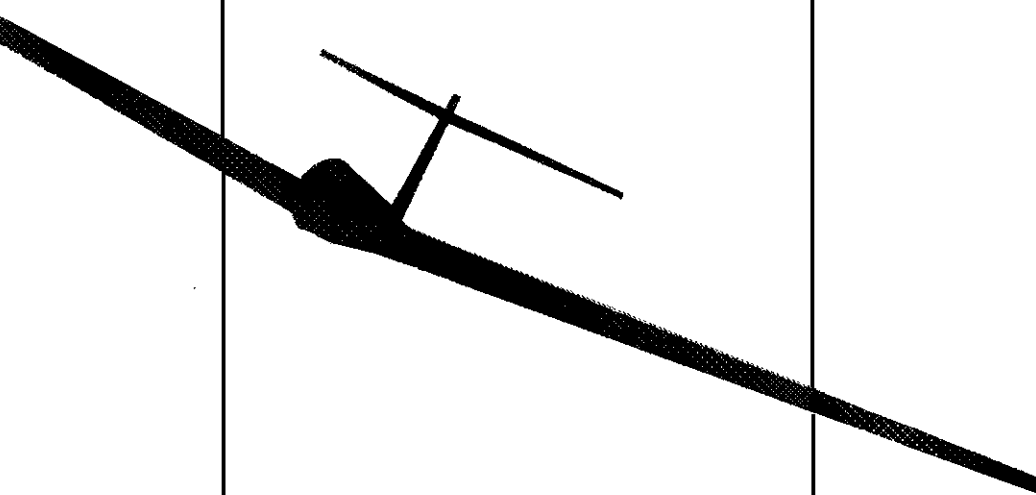
Het toestel wordt tegenwinds gelost op 500 m, en de piloot probeert thermiek te vinden. Op 400 m hoogte schat hij de afstand tot het veld op 3 à 3,5 km. Hij vliegt naar het veld en op 250 m hoogte (hij was nog niet op het circuitpunt) is er een positieve variometeruitslag, hij draait in maar krijgt enkel dalen.

De instructeur van dienst merkt het toestel op en vraagt de hoogte. Antwoord : 150 m. De piloot zegt een verkort circuit te gaan vliegen, de instructeur antwoordt evt met rugwind te landen. Dan komt de radiomelding van de piloot om -buiten te landen-. Piloot kiest een veld, maakt een slippende nadering om de extra hoogte kwijt te raken maar komt met te hoge snelheid uit die nadering. Toestel wordt hard aan de grond gezet, bereikt het eind van dat veld, draait naar rechts uit. De vleugel raak een woning, een gespan-

nen kabel snijdt tot halweg de cockpit, geen lichamelijk letsel.

*Conclusies : Op 3,5 km van het veld zou het zelfs met tegenwind (er was meewind) mogelijk zijn om met het glijgetal van het toestel (25) de piste te bereiken op 150 m hoogteverlies 400-150=250 m circuithoogte. De extra draai in zakken kost bij een beginner met kleine inklinaties enorm veel hoogte : (opmerking van Gaston Peeters op de Ligavergadering : het glijgetal HALVEERT). De instructeur geeft de raad met de rugwind te landen, misschien ware het beter geweest in die situatie direkter commando's te geven (autoritair optreden). Alleszins is het zo dat de beslissing van de leerling om buiten te landen niet op zijn plaats was. Zelfs voor een geroutineerde overlandvlieger is het een bijzondere stresssituatie om op 150 m een veld te kiezen, onvoorbereid, een situatiebeoordeling te maken. Persoonlijk vind ik ook dat het LOKAAL vliegen met de begrippen LOKALE KEGEL en de windfactoren degelijk moeten geïnstrueerd worden aan de jonge solovlieger, die nog wei-*

# up in the sky with kinthey



group josl  
kinthey, aviation insurer  
rue des colonies II 1000 brussels  
tel. 02-515.1220 or 02-515.1328

nig praktische betekenis haalt uit het GLIJGETAL.

## 2) Solovlucht, houten clubtoestel, lokaal

Wind 250 recht in landingsrichting 8 kts, goed zicht, ervaring piloot : 1,5u. solo. Volgens de piloot was er bij het afronden een plotse windstoot, die hem opnieuw naar boven duwde omdat de remkleppen niet volledig open waren, ik geraakte overtrokken en maakte een zware landing. Schade : achterlijst van linker en rechter vleugel beschadigd.

*Analyse : dit soort incidenten gebeurt relatief regelmatig omdat de piloot nog niet het automatisme heeft de kleppen terug te sluiten in die situatie en opnieuw af te ronden (misschien goed benadrukken in de opleiding). Het is zeker niet zo dat de piloot mag denken dat dit gebeurde OMDAT zijn kleppen niet vol-open waren. De oorzaak is meestal een te snelle aanvucht en/of te brusk trekken op het moment van afronding.*

## 3) Solovlucht, plastic toestel, Overland

Ervaring piloot : 860 u hout/400 u plastic 7800 km. overland.  
Wind : noord 10 kts, goed zicht.  
Situatie in het buitenland, waar slechts enkele types van velden in aanmerking komen voor een buitenland-landing. Op 800 m hoogte beslist de piloot buiten te landen omdat het traject van 20 km voor hem geen mogelijkheden tot landen biedt. Hij kiest een ruim veld maar op lage hoogte bemerkt hij rechtopstaande buizen in dat landingsterrein. Hij probeert korter te landen maar raak een obstakel; de vleugel is licht beschadigd.

*Analyse : De piloot maakt een correcte beslissing tot landen, ongelukkig genoeg worden de obstakels niet opgemerkt, vraag blijft of - zelfs indien ze gezien werden op diezelfde hoogte - nog een ander veld zou beschikbaar zijn. Een voorval dat aspirantovervliegers in het buitenland moet aantonen dat niet elk land hetzelfde biedt en dat ze zich alleszins naar behoren moeten laten checken naar gindse, dikwijls andere landingsmogelijkheden.*

## 4) Solovlucht, hout, overland

Ervaring piloot : 100 u. hout, 28 u. plastic. 175 km overland.  
Hier doet zich een gelijkaardige situatie voor, de veldkeuze blijkt op lage hoogte verkeerd te zijn omdat de gewassen hoog zijn. Het clubtoestel werd beschadigd aan de romp en staart, schaal spanten en hoogteroer.

## 5) Eerste solovlucht, clubtoestel

Wind zw-cross t.o.v. van de startrichting, 5-10 km/u, goed zicht.  
Ervaring piloot : 94 dubbel lesstarts, waarvan verschillende met deze crosswind (lierstarts).  
Piloot maakte reeds 4 vluchten met instrukteur. De wind was wel iets meer cross komen staan in de loop van de dag. De vlucht verliep goed, in final merkt de piloot dat hij naar rechts wordt afgedreven. Langzaam beseft hij dat het door de crosswind kwam. De piloot probeert dit te corrigeren door linkse voet te geven, hij maakt een traverserende landing, geen lichamenlijk letsel, toestel zwaar beschadigd op rechter vleugel, spanten van de romp en stuurorganen. Er lag aan de rechterkant van de landingsbaan nog een toestel, waar vol-

gens getuigen, het landende toestel recht op aan vloog.

*Analyse : We moeten ons bewust zijn van het feit dat een eerste solovlucht een bijzonder zware stress is voor de piloot. Elke faktor die deze stress verhoogt moet vermeden worden. Het gearpeerde toestel had er zeker niet mogen liggen, de crosswind is een moeilijkheid, die een aspirant solovlieger in dubbel probleemloos vliegt, maar door de verhoogde solostress niet meer de baas kan. Het heeft geen zin een oorzaak te zoeken in de slechte correctie van het afrijven door zijwind, door de piloot zelf, veel-er zou moeten vermeden worden eerste solovluchten te doen als alle omstandigheden niet optimaal zijn. Het probleem van instructeurs-wisseling komt hier ter sprake. Het gebeurt regelmatig dat een leerling telkens met een andere instructeur vliegt, vooraleer hij opnieuw met de eerste kan meevliegen, die dan op zich geen enkel inzicht meer heeft over de vorderingen van zijn leerling. Reden temeer om de opleidingskaart zeer nauwkeurig in te vullen. Bij een eerste solo moet crosswind vermeden worden.*

#### 6) Solovlucht, lokaal, sleepstart

Ervaring piloot : 50u. hout.  
Bij opslepen op 150m. valt plots de kabel weg achter de sleepmachine, de zweefpilot ontkoppelt, de kabel is verloren, geen letsel. Oorzaak blijkt de slechte lock te zijn van het mechanisme achter het sleeptoeistel. De geleiding waarin de kabel loopt, die de haak bedient is door vuil verhinderd vlot op en neer te schuiven, daarbij is de veer die de kabel moet terugtrekken verzwakt.

*Analyse : Grondig nakijken van zowel*

*sleep- als zweefvliegtuighaken behoort tot een vanzelfsprekend iets.*

#### 7) Dubbel Instructeur/leerling-vlucht tijdens stage met 3 lestoestellen

Ervaring instructeur >30 jaar, leerling : 10 starts dubbel. Er wordt met 3 toestellen gelest. De combinatie instructeur/leerling had reeds verschillende erg lage circuits gevlogen zonder deze te verkorten. Verschillende keren was er dan ook een final onder de 30 meter. Plots doet zich een situatie voor waarbij de piste geblokkeerd staat door een vertrekkend toestel en eentje dat juist geland is. Gezien de bijzonder lage final kon de lesmachine niet OVER de stilstaande toestellen vliegen en moest ervoor worden geland. De directionele controle werd verloren, het landingswiel brak af en het toestel bots met de vleugel tegen een wegmartering waardoor de aanvalsboord zwaar beschadigd werd.

*Analyse : Vooreerst is het zo dat een ruim circuit bedoeld is om te observeren, en reservemogelijkheden te scheppen voor elke situatie. Laag binnenkomen is op zich al een fout en dient gecorrigeerd te worden met een verkort circuit. Het is ongepast om met een leerling lage circuits te vliegen. Een leerling in dit stadium beseft zelfs niet wat normaal of abnormaal is, laat staan dat hij er iets positiefs van opsteekt. Dit incidentrapport werd ons niet opgestuurd langs officiële weg.*

Persoonlijke visies en reacties zijn uiteraard altijd welkom op het sekretariaat van de L.V.Z.C. of bij de coördinator van de Commissie ongevallen rapportering.

Jos Jansen

## OPEN-DEUR-DAGEN ZWEEFVLIEGCLUB KEIHEUVEL

Zweefvliegclub Keiheuvel wil in samenwerking met L.S.V. Viersen buitenstaanders (vliegers en niet-vliegers) laten kennis maken met beide clubs.

Op zaterdag 26 en zondag 27 maart 1988 richten zij Open-Deurdagen in (op zaterdag van 13 uur tot sunset en op zondag van 10 tot 17 uur).

Gecombineerd hiermee, wordt er een tweedehandsbeurs gehouden. Iedereen die iets te koop heeft in verband met zweefvliegen, zoals instrumenten, valschermen, zweefvliegtuigen of aanhangwagens, kan er terecht. Kopers en verkopers kunnen elkaar ontmoeten en verdere contacten kunnen gelegd worden.

Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met R. Jennen, Berg 70, 2490 Balen, tel. (014) 81 25 67.

Inschrijvingen zijn mogelijk tot en met 12 maart 1988.

Er is tevens een prijs voorzien voor de club die met het grootst aantal leden deze dagen naar Keiheuvel komt.

#### TE KOOP

Speed Astir II - renklasse toestel, bouwjaar 1979, volledig geïnstrumenteerd, perfecte staat, gesloten aanhangwagen, spotprijs.  
Tel. 014/21 33 39 van de Ven-Olen.

Standaard Libelle, met of zonder basisinstrumenten, Pfeifer aanhangwagen.  
F. Verstreken, tel. 011/54 48 38.

Aanhangwagen voor ASW 20.  
Ackermans, tel. 03/667 20 01.

Mistral C, bouwjaar 1985, 200 uur,

prima staat, basisinstrumenten, gesloten aanhangwagen.  
V. Timmerman, 011/36 31 00.

Ka 6CR met basisinstrumenten, goede staat, aanhangwagen.  
Claessens, tel 03/312 30 91 of 312 23 81.

Radio Becker 720 kan.  
2 jaar waarborg, tel. (015) 23 38 53

#### TE KOOP GEVRAAGD

Aanhangwagen voor renklasse toestel.  
A. Van Ballaert, tel. 03/383 41 20.

## WIE STUURT ER ?

Een van de vrij frequente oorzaken van ongelukken is dat de instructeur te laat de besturing overneemt. Jaarlijks is nagenoeg 10% van de ongevallen daaraan te wijten; in 1985 zelfs 13%. In dit artikel behandelt Bill Scull de kritieke situaties en wat er zoal bij komt kijken.

In het begin van de zweefvliegsscholing gaat alles nog rechttoe-rechtaan. De instructeur toont de leerling wat er moet gebeuren (demonstratie) en geeft hem de besturing in handen zodat hij het kan nadoen (oefening). Normaal doen zich daarbij geen misverstanden voor, aangezien de uitdrukking van de instructeur «Jij stuurt» (of «Jij hebt hem» of iets van die strekking) en het antwoord van de leerling («Ik heb hem») in de praktijk een duidelijke en ondubbelzinnige situatie garanderen.

**Wie stuurt er ?** Naarmate een leerling ervaring krijgt, kunnen uiteenlopende toestanden voorkomen waarin de instructeur alleen nog maar «helpt», met nu en dan een beetje bijsturen. Hij noemt het wel «helpen», maar soms beschouwt de leerling dat als een inmenging. De omstandigheden waarin zo'n hulp of inmenging waarschijnlijk is, vergen enige uitleg. Vooral bij het opstijgen en het landen zal zo'n hulp nodig zijn.

Een eenvoudig voorbeeld : de leerling slaagt er niet in, de vleugels horizontaal te houden of een rechte lijn te volgen. Misschien is er niet genoeg tijd om de leerling tot een voldoende snelle reactie aan te zetten, om te voorkomen dat de situatie uit de hand loopt. Indien de zwever te ver van de rechte lijn afwijkt, is er maar één mogelijkheid : de start afbreken. Dus neemt de instructeur zelf voldoende aan de besturing deel om de startweg (of de landingsaanvlucht binnen redelijke perken te houden.

**Op het ogenblik zelf wordt de toestand niet beredeneerd omdat de leerling misschien zelf niet eens weet dat er iets scheef gaat.**

**Problemen.** Het enige probleem in de hiervoren beschreven situatie is dat de leerling in de war kan worden gebracht door de ingreep vanwege de instructeur. Op dat ogenblik zal hij deze toestand niet beredeneren, omdat de leerling het misschien zelfs niet door heeft dat er iets verkeerd gaat. Zo komt het dat de reactie erin kan bestaan, aan de handeling van de instructeur weerstand te bieden - en eventueel zelfs de uitwerking ervan teniet te doen - zodat de start toch nog moet worden afgebroken. Ofwel oefent de instructeur méér druk uit om het verlangde effect te sorteren - waartegen de leerling nog altijd kan inwerken, zodat er ten slotte toch niets aan de toestand verandert. Dat soort verwarring leidt er soms toe dat de leerling vraagt : «Maakte ik die landing helemaal zelf ?», daar hij vermoedt dat de instructeur hem heeft «geholpen». De instructeur kan dan toegeven dat hij lichtjes de stuurorganen heeft aangeraakt, ofwel beweren dat hij niet is tussengekomen, waarbij hij hoopt dat de leerling de indruk krijgt dat hij goed heeft gehandeld en bijgevolg zelfvertrouwen wint. Dit alles is echter doordeweeks gedoe. Belangrijker, en speciaal het onderwerp van dit artikel zijn de kritieke situaties waarbij zwevers gekraakt worden, doordat de instructeur de besturing niet tijdig heeft overgenomen.

**De landing.** Indien een instructeur al enige tijd geleden (of nog nooit) met een bepaalde leerling heeft gevlogen, dan hangt de beoordeling van de leerling af van de bewijzen in zijn vliegboekje of op zijn scholingskaart, en van de manier van vliegen vóór de kritieke fase. Soms wijst niets erop dat de landing slecht zal zijn, en krijgt men gemakkelijk een valse indruk van veiligheid. De hoofdregel is : «Behandel elke landing als je eerste landing», maar het is niet gemakkelijk, je aan die regel te houden.

Maar dan gebeurt het : de leerling vergeet af te ronden of opent de remkleppen nog verder. De gevolgen kunnen ernstig zijn - in het beste geval een harde landing zonder schade en in het slechtste geval een gekraakte zwever en rugletsels voor de inzittenden ! De instructeur had erop voorzien moeten zijn; klaar om de daling met het hoogte-roer te controleren en om de verandering in de stand van de remkleppen tegen te gaan. Zulke alerte toestand is een vereiste bij elke landing. In plaats van een ontspannen houding aan te nemen - met de armen over de borst gekruist bijvoorbeeld - moeten beide handen dicht bij de overeenkomstige besturingsorganen (knuppel en remkleppenhendel) zijn, klaar om te «helpen» of om de besturing over te nemen.

Opgelet ! Sommige leerlingen kunnen, wanneer zij merken dat de instructeur tussenbeide komt, de stuurorganen loslaten. Misschien zijn zij voldoende gedruild om zonder de magische woorden «Ik heb hem» de besturing uit handen te geven. Indien jij als instructeur wenst dat de leerling met de besturing doorgaat, dan moet je hem dat zeggen : «Jij blijft sturen !».

Er zijn nog andere potentieel kritieke situaties.

**De instructeur moet op kritieke situaties voorzien zijn met een hand klaar vóór de knuppel.**

**De mislukte start - aan de lier.** De meest kritieke toestand is waarschijnlijk in de eerste 10 meter hoogte. Veronderstel dat de leerling alleen (echte of gesimuleerde) kabelbreuken heeft meegemaakt op een hoogte waarbij flink moet worden bijgepikt, wat zal hij dan doen op lage hoogte ? Bijprikken, natuurlijk, en misschien zelfs als daar geen nood aan is en evenmin voldoende hoogte. Het resultaat is : brokken. De instructeur moet op zo'n mogelijkheid werkelijk voorzien zijn - met een hand klaar vóór de knuppel.

Er bestaat in die situatie een ander mogelijk risico. Een leerling kan de remkleppen openen omdat dit een reflexmatige handeling kan geworden zijn (hij gebruikt de remkleppen altijd wanneer hij gaat landen). In bepaalde zwevers (Ka 7, Ka 13) is de remklepbedieningsstang een gemakkelijke plaats om je arm op te steunen; zo voel je ook onmiddellijk of de kleppen worden getrokken.

**De vliegtuigstart.** Vaak heeft een leerling die de sleep aanleert, moeilijkheden om in positie achter de sleper te blijven. Telkens weer moet de instructeur dan de besturing overnemen om de zwever terug in de juiste sleeppositie te brengen. Hier zijn er twee problemen. Het eerste is dat de leerling geen voldoende inzicht heeft in de manier van besturen van de zwever - hij reageert waarschijnlijk te sterk. Kritischer zijn wellicht nog de beschouwingen over het overnemen van de besturing.

Indien men de zwever te ver van de juiste positie laat afwijken, dan kan het moeilijk worden om hem weer op de goede plaats te krijgen - vooral wan-

neer de kabel slap is gaan hangen. Je mag dan al een zeer goede piloot zijn, toch zijn er grenzen; in dat geval moet je uitkijken naar landingsplaatsen voor het geval de kabel mocht breken - wat kan gebeuren als hij wordt strakgetrokken. Ook voor de sleepiloot kan het hele zaakje benauwelijk zijn. Hij kan er wel zenuwachtig van worden als een zwever te ver van de goede positie afwijkt, en terecht, gelet op de gevaren die aan zo'n toestand zijn verbonden.

Wanneer men ziet dat een zwever telkens weer ver uit positie raakt, dan bestaat er veel kans dat de instructeur te veel vertrouwen heeft en niet voldoende oog heeft voor de fouten van de leerling.

**Tolvlucht.** Soms worden zwevers beschadigd bij het verlaten van de tolvlucht zelf - en niet door de grond te raken. Bijvoorbeeld : de instructie «beveeg de knuppel naar voren tot het tollen ophoudt» kan leiden tot meer voorwaartse beweging dan nodig is (de achterwaartse druk verminderen is soms als genoeg). Het gevolg daarvan is een steilere duik (met meer snelheid) en eventueel een te sterk afvangen, wat genoeg kan zijn om de zwever te breken of te beschadigen. Om dat tegen te gaan, moet de instructeur klaar zijn om de besturingsbeweging - zowel eerst voorwaarts als nadien achteruit - te beperken.

**Motorzwevers.** Motorzwevers zijn zeer nuttig voor oefenvluchten - vooral voor het inoefenen van bijvoorbeeld kabelbreuken in sleepvlucht, buitenlandingen, enz. Maar het overnemen van de besturing is ingewikkeld bij stationair draaiende motor, daar men wellicht naar drie bedieningsorganen moet grijpen - knuppel, remkleppen en gashendel. Maar aangezien men slechts twee handen heeft... Neem bijvoor-

beeld de eindfase van nadering en landing; snelheidsverlies in de windgraadiënt. De motorzwever is flink aan het duiken. Gas geven doet het dalen alleen maar toenemen, tenzij je de aanvalshoek verandert; de remkleppen sluiten, vermindert de daalsnelheid - maar is dat genoeg? De remkleppen sluiten en tegelijk optrekken kan alleen maar leiden tot een harde landing in een horizontale in plaats van een duikende houding (waarbij tenminste de schroef gespaard blijft). Indien een harde landing onvermijdelijk is, dan betekent dit dat de besturing niet werd overgenomen vóór het afronden, maar veel te laat. In vergelijking met een zwever is er heel wat minder foutmarge, in onverschillig welke omstandigheden, en al te veel instructeurs hebben dat reeds tot hun schade en schande moeten ondervinden.

**Veiligheidsgevoel.** Om de besturing tijdig te kunnen overnemen, moet de instructeur alert zijn en voldoende inzicht hebben in situaties die kritiek kunnen zijn. Alleen door die toestanden in je geest te overlopen en door voldoende op je qui-vive te zijn, kan je zorgen dat je geen plaatsje krijgt in de ongevalsstatistieken. In deze context is het woord «voldoende» van belang. Al te veel opwinding is stresserend en vermoeiend en belet je, op een kritieke situatie, gevat te reageren. Ook te snel willen ingrijpen, houdt risico's in. Voor jezelf kan het gemakkelijk worden gerechtvaardigd, de stuurorganen gewoon lichtjes vast te houden; natuurlijk niet in te grijpen - alleen redelijk de zwever beveiligen. Dat is een gewoonte die, wanneer ze eenmaal is gevormd, zelden wordt afgelegd - en we kennen allemaal wel van die instructeurs die de leerling nooit zelf laten vliegen, of niet soms?

(PM)

## K.B.A.C.-SPORTCOMMISSIE

Uittreksel van het verslag van de commissievergadering van 28 januari 1988.

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

### ZWEEFVLIEGVERGUNNING

- Theoretisch examen :  
SCHAF Bart
- Theoretisch en praktisch examen :  
LIEKENS Greet  
TOURNEL Ludo  
PEETERS Koen  
SCHAF Bart
- Bevoegdverklaring «met passagier» :  
DE BUSSEUR Hubert  
PEETERS Koen  
VAN CAMP Luc
- Praktisch examen hulp-instructeur :  
GEUENS Fernand  
HAEPERS Jos  
LAVAERT Lieven  
VAN DEN BORNE Alois
- Bevoegdverklaring van Hulp-Instructeur :  
GEUENS Fernand

HAEPERS Jos  
LAVAERT Lieven  
VAN DEN BORNE Alois

- Bevoegdverklaring van Instructeur :  
DE BAKKER Ad  
VAN DE VELDE Piet  
WOUTERS Jan

### F.A.I. PRESTATIES

- Zilveren brevet :  
hoogtewinst :  
VERSTRAELEN Rudy  
afstand :  
VERSTRAELEN Rudy
- Gouden brevet :  
hoogtewinst :  
VAN DER SPIEGEL Paul  
vrije afstand :  
VAN DER VOORT Paul  
bekomen het gouden brevet :  
VAN DER SPIEGEL Paul
- Diamanten brevet :  
hoogtewinst :  
VAN DER SPIEGEL Paul  
300 km doelvlucht :  
VAN DER VOORT Paul  
Bekomen een derde diamant :  
VAN DER SPIEGEL Paul



## WIJZIGINGEN LUCHTVAARTREGISTER

Zweefvliegtuigen :  
periode 1/10/86 - 15/10/87  
Nieuwe inschrijvingen

00-ZKC	Schleicher ASK 23 B C.N.VV., St.-Hubert
00-ZTN	Schempp - Hirth Nimbus 3 Turbo J.P. Crustin, Verviers
00-ZPU	Schleicher ASW 15 P. Sanplier, Temploux
00-ZXB	Fauvel AV-36 M. Akkermans, Zwartberg
00-ZCX	Aivalsa-Scheibe A60 Fauconnet G. Rousseau, Temploux
00-ZMN	Scheibe SF-27 F. Mees & M. Verstraete, Wevelgem
00-ZFJ	Schleicher Ka6CR R. Vandeveld, Aalst
00-ZGR	SZD-48-3 Jantar Standard III G. Rousseau, Temploux
00-ZWQ	Schleicher Ka 6 E J. Wargniés, St.-Hubert
00-ZMY	Rolladen-Schneider LS 1D E. De Coninck, Weelde
00-ZDT	Schleicher Ka-8 B F. De Ridder, Brasschaat
00-ZXH	Carmam M 100 S Misanje C. Perron, Froidechappelle
00-ZYM	Jabstreb/Schempp-Hirth HS 2., Cirrus VTC H. Poels, Weelde
00-ZZY	Schleicher Ka-8 B M. Van Genechten, Weelde
00-ZRH	SZD-51-1 Junior Standaard APE/C.O.R. Honnay, Temploux
00-ZXN	Slingsby Kirby Cadet F. Henrard, St. Hubert
00-ZZI	Rolladen-Schneider LS-1F Aeroclub Keiheuvel
00-ZHG	Let L-13 Blanik P. Coos, St. Hubert
00-ZDH	SNCAN/Caudron C800 A. Servrankx, P. Verdoodt, Goetsenhoven
00-ZKY	Schleicher ASK 23 B C.N.VV. St. Hubert
00-ZHK	Schleicher ASW 15 A. Mathot, Froidechappelle
00-ZDK	Glaser-Dirks DG 300 D. Lenders, Weelde.
00-ZEH	Schleicher Ka-4 Rhönlerche 11 E. Van De Walle, Goetsenhoven
00-ZGI	Centrair ASW 20 F M. Vandesteene, Temploux
00-ZKU	Schleicher Ka - 8 B Kempische Aero Club, Weelde

Mutaties .... naar ....

00-ZBP	Rolladen-Schneider LS 1D
00-ZBY	Albatros Zweefvliegclub, Kiewit
00-ZFM	Rolladen-Schneider LS 1D C.N.VV., St. Hubert
00-ZVI	Schleicher Ka-6 CR A. Gantois, Froidechappelle
00-ZVZ	Grob HS 4, Standard Cirrus D. De Winter & P. Winter, Aalst
00-ZVW	Bölkow Phoebus B 1 G. Goossens & J. Van Mublers, Zwartberg
00-ZDE	SZD-42 Jantar 2 A R. Van Sandt, Keiheuvel
00-ZLX	Schempp-Hirth Standard Cirrus G. De Tavernier & J. Vandenberghe, Wevelgem
00-ZCD	SZD-24 C. Foka I W. Jacques, Zwartberg
00-ZDL	Eiri-Avion Pik-20 D Kortrijk Flying Club vzw, Wevelgem
00-ZBO	Rolladen-Schneider-LS 3 P. Van Der Spiegel & R. Lauwers, Diest
00-ZOY	Wassmer WA 30 Bijare C.E.VV. asbt, Temploux
00-ZTC	Schleicher Ka-8B Kortrijk Flying Club, Wevelgem
00-ZFR	Schleicher Ka-6 CR J. Vermonden, Weelde
00-ZML	Carmam M. 100 S Mesange Tournai Aero Club. asbl, Maubray
00-ZPE	Scheibe Mü - BE Bergfalke II F. Nys, A. De Ridder & R. Berkvens (Antwerpen) (c/o Jeugd & Luchtvaart vzw)
00-ZJE	Schempp-Hirth Ventus A H. Paepe, St. Hubert
00-ZJF	Schleicher Ka-6E Rhönsegler F. Luyckx, Weelde
00-ZDY	Centrair ASW 20 F J. Barbiers, Antwerpen
00-ZCW	Scheibe B-Spatz G. Maes, Antwerpen

Doorhalingen

00-ZIL	Scheibe L. Spatz 55
00-ZMH	Rolladen-Schneider LS 1D
00-ZMI	Scheibe Mü 13 E Bergfalke II
00-ZTR	Glasflügel H 201 B Standard Libelle
00-ZWQ	Schleicher Ka - 6E. Rhönsegler

Bron : Aeronews, Aviation Society of Antwerp  
vzw. Deurne, BCR 1986-1987.

## HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Ongelooflijk maar waar : onlangs vond ik heel toevallig een Nederlandstalig boekje over zweefvliegen in de vrijetijdsafdeling van een doodgewone boekhandel. En dan nog wel in 3 exemplaren ! Was er soms een abuis ? Hoe was zo'n mirakel geschied ? Natuurlijk heb ik van de gelegenheid dankbaar gebruik gemaakt om mijn collectie aan te rijken en mijn boekenvreterinstinct bot te vieren.

Mijn buit : een boekje van 112 blz., rijk geïllustreerd met Z/W foto's : Niels VISSER, **Zweefvliegen**. 1982, uitgeverij De Alk bv, Alkmaar.

Het boekje richt zich duidelijk tot de geïnteresseerde leek, niet tot de praktiserende zweefvlieger. Na een korte inleiding over het waarom van het zweefvliegen, krijgen wij een beknopte geschiedenis van onze sport, met een subkapittel over de ontwikkeling ervan in Nederland.

Het derde hoofdstuk handelt dan over de verschillende soorten stijgwind, de onderdelen van het zweefvliegtuig, de constructie, de diverse klassen zweefvliegtuigen...

De volgende kapitels zijn gewijd aan de startmethoden, de zweefvliegopleiding in Nederland, het prestatievliegen (brevetten, wedstrijden, wereldkampioenschappen), de toekomst van de sport.

Het laatste hoofdstuk handelt over het zweefvliegen in België, meer bepaald in Vlaanderen. Jammer genoeg is de informatie over de clubs natuurlijk hopeloos achterhaald - er is sedert 1982 heel wat veranderd (lees verdwenen : vliegvelden Gent, Aalst...).

In bijlage vindt men nog de adressen van de Nederlandse clubs, een overzicht van de (Nederlandse) vloot, een lijst Nederlandse en internationale records, en een organigram van de KNVvL, afdeling Zweefvliegen.

Kortom, het boek geeft alle wenselijke informatie voor wie zich aan het zweefvliegen wenst te wagen of er zich voor interesseert. De tekst is vlot geschreven, de technische problemen zijn op eenvoudige wijze uitgelegd.

Het belangrijkste is echter dat we hier duidelijk een boekje hebben dat niet op het behalen van de zweefvliegvergunning is toegespitst, maar wel toegankelijk is voor elke geïnteresseerde Nederlandstalige lezer. Dat kan de promotie van het zweefvliegen in de «lage landen» alleen maar ten goede komen.

(SVDV)

# WEDSTRIJDKALENDER

28/4 t/m 1/5	Kiewit-Cup - Hasselt
12 t/m 15/5	Councours des Ardennes St. Hubert
14/5 (uitw. 15/5)	Victor Boin Wedstrijd- Zwartberg Club- en tweezittersklasse
14-15/5	Wedstrijd voor motorzwevers - Zwartberg
18-19/6	Handicap der Kempen - Weelde
4 t/m 13/8	Nationaal Kampioenschap en 4de Internationale wedstrijd van Keiheuvel - Balen

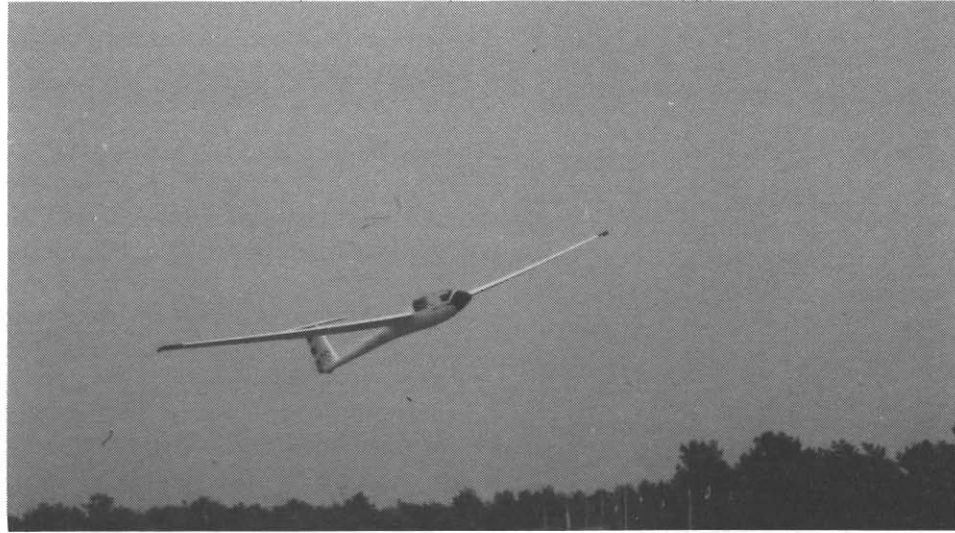
## Buitenland

30/4 (1/5)	Eendagse Wedstrijd Gelderse Zweefvliegclub (Nederland)
7/5 (8/5)	Gulden Venturi te Malden (Ned)
12-26/5	Pré-Wereldkampioenschap te Wiener Neustadt (Oostenrijk)
16-27/5	Nationale Kampioenschappen te Terlet (Ned)
28/5 (29/5)	J. Jansen Memorial Cup te Woensdrecht (Ned)
12-26/6	E.K. FAI-Klassen te Räyskälä (Finland)

17-29/6	E.K. Motorzweven te Issoudun (Frankrijk)
2-10/7	Internationale zweefvliegwed- strijd te Issoudun (Frankrijk)
2-10/7	Internationale Segelflugwetbe- werb te Klippeneck (Duitsland)
18-29/7	Zomerwedstrijden te Malden (Ned)
20-29/7	Wereldbeker Bergvliegen te Vinson (Frankrijk)
2-12/8	Juniorenkampioenschappen te Venlo (Ned)
9-17/8	Segelflugwetbeterb te Hockenheim (Duitsland)

## Andere Luchtvaart evenementen

17/7	Internationale Vliegmeeting van Keiheuvel te Balen Internationale Vliegmeeting te Koksijde
7/8	Internationale Vliegmeeting van Sanicole te Hechtel
13-15/8	Fly-Inn voor Old-Timers te Schaffen
28/8	Internationale Vliegmeeting te Kleine Brogel Internationale Vliegmeeting te Moorseele



I.A.S.

## INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

IMPORT/EXPORT DISTRIBUTIE EN SERVICE voor  
NEDERLAND, BELGIË, LUX. E.A. LANDEN

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

**KORTING** bij gekombineerde bestellingen.

**VLEGINSTRUMENTEN:** WINTER alle typen **hoogte-** en **snelheidsmeters** voor zweefvliegtuigen, delta's, u.i.'s en lichte motorvliegtuigen.

**BAROGRAFEN:** OK en WINTER vanaf f 695,-, Bfr. 12870, alle toebehoren.

**VARIOMETERS MECHANISCH:**

- WINTER, vele typen.
- BOHLI, ook de nieuwe "kleine" BOHLI.

**VARIOMETERS ELECTRONISCH:**

- AVIONIC-DITTEL: LX 100, LX 1000, LX 2000, vanaf f 769,-, Bfr. 14240.
- ILEC: SB-7, SB-8, SB-9 vanaf f 946,-, Bfr. 17500.

• PESCHGES: TE of elektronische compensatie, VP 3, VP 4, VP5, diverse uitvoeringen. Vanaf f 2.225,-, Bfr. 41750.

**BOORDCOMPUTERS**

(strecken- en anflugrechners) voor PESCHGES, ILEC en AVIONIC-DITTEL (LX-SYSTEMEN).

**VALSCHERMEN:** Alleen de beste reddings-valschermen voor optimaal zitcomfort en optimale **veiligheid. SECURITY**, typen 350 en 850 en **SLIMPACK II**.

**KOMPASSEN:** AIRPATH, BOHLI en LUDOLPH reeds vanaf f 181,-, Bfr. 3350.

**CENTRAIR ZWEEFVLEEGTUIGEN**

- PEGASE, 4 typen: A, B, Club en D, vanaf f 41.000,-, Bfr. 760.000.
- MARIANNE: Nieuwe uitvoering. Voor basis- en voortgezette opleiding, prestatie- en wedstrijdvliegen. Prijs f 83.000,-, Bfr. 540.000.

## CENTRAIR TRAILERS

Perfekte wegligging en onderhoudsvrij, degelijke bouw.

- MONO, voor eenzitters, f 8.100,-, Bfr. 151.000.
- DUO, landemasser, voor tweezitters, f 11.600,-, Bfr. 216.000.

## LUCHTVAART ZEND/ONTVANGERS

AVIONIC DITTEL 720/760 kanalen

- inbouw; 5 typen, vanaf f 2.299,-, Bfr. 42.500.
- mobiel/grond/portable: 5 typen, vanaf f 849,-, Bfr. 15.700 (excl. set).

BECKER voor:

- inbouw, vanaf f 2.970,-, Bfr. 55.000, en
- mobiel/grond/portable.

AOR TR-720 "HANDHOLD" COM.: 720 kan., 200 kan. NAV.

- Topkwaliteit, voor vele doeleinden geschikt.
- Vele accessoires leverbaar.
- Vanaf f 1.469,-, Bfr. 27.400, inclusief akku, antenne en lader. (Alleen voor export)

## LUCHTVAARTONTVANGERS

- HANDHOLD: Sony Air-7
- MINI-FORMAAT: Signaal R-537, incl. antenne en earphone, f 289,-, Bfr. 5.400. (Mogelijkheid voor inbouw van kristallen voor twee vaste frequenties).

## NOOD/CRASH ZENDERS

Twee typen, o.a. de nieuwste AD ELT-II, vanaf f 780,-, Bfr. 14.450.

## RADIO TOEBEHOREN

- 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 laadapparaat.

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