

2100 DEURNE 6

G.P.P./8/ 1741

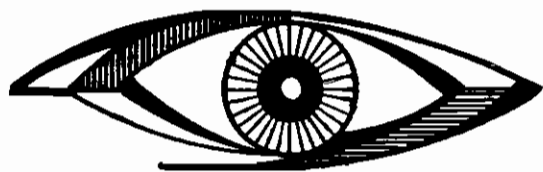
ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

7de jaargang - nummer 28
oktober-november-december 1986

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



OPTIEK - KONTAKTLENZEN

André Maes

Bredabaan

2060 Merksem 624

Telefoon (03) 646 12 12



dé zonnebril voor zweefvliegers !

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift
van de

liga van vlaamse zweefvliegclubs

vereniging zonder winstoogmerk

Erkenda door de Minister van Cultuur
BLOSO erkenningsnummer 81

Redactie : JAN HANNES

Correspondentieadres :

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

Abonnementen :

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

Advertentietarieven :

Op verzoek, neem contact op met het secretariaat.



Secretariaat :

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

Betalingen :

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

Verantwoordelijke uitgever :

P. Pauwels
G. Ivanowlaan 70, Deurne

7de jaargang - nummer 28
oktober - november - december 1988

In dit nummer

- * Van de redactie 5
- * Terug naar de basis - deel 4 6
- * De aantrekkelijkheid van
wedstrijdvliegen in België 11
- * Issoudun - Succes-story '86 13
- * Afstandsberekening per computer .. 17
- * 20 ste Wereldkampioenschappen
te Benalla 20
- * Boekennieuws 21
- * K.B.A.C.-sportcommissie 24
- * Meer reclame voor het
zweefvliegen 26
- * Vliegangst 27
- * Wedstrijdkalender 29
- * Wijzigingen luchtvaart register 29

Verleenden hun medewerking

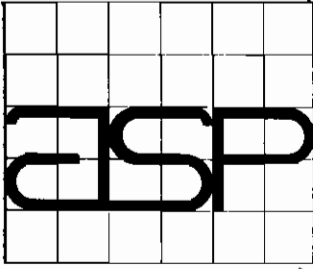
A. Agemans, L. Braet, P. Albert, R. Lauwers,
J. Germis, D. Piggott-Sailplane & Gliding/BGA,
J. Lemmens, P. Pauwels, P. Mullaert,
R. Van Camp, S. Van der Veken, A. Van Heesch,
J. Schotmans-A.S.A./Aernews

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

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

Foto op de voorpagina

Peter Dobbeleir (op speed Astir)
startklaar te Issoudun - juli '86
(Foto : P. Boon)



ED VANDEVOORDE Tel. 011/38 43 45

Vliegveld Zwartberg B 3600 Genk

AVIONICS

TR-720

ZENDER - ONTVANGER

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

34.510.-

B.T.W. 19% INBEGREPEN

RADIO EN TOEBEHOREN *

OOR-TELEFOON

ANTENNE

* ook herlaadbare batterijen en kunstlederen tas inbegrepen

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

VAN DE REDACTIE

Het laatste nummer van 1986 is van de pers. 1986 is daarmee bijna om en 1987 nadert met rasse schreden.

Het Ligablad was dit jaar rijkelijk gestoffeerd. Bij wijlen zo goed dat bepaalde artikels moesten verschoven worden naar een volgende editie.

Wij bereiken stilaan het vooropgestelde doel om van dit Ligablad één van de uithangborden te maken van de zweefvliegerij in 't algemeen en van de Vlaamse in het bijzonder.

Onze dank gaat naar alle medewerkers. Twee vaste medewerkers willen we vooral bedanken : dr. J. Germis voor zijn vertaling van de artikels «Terug naar de Basis» van D. Piggott, verschenen in *Sailplane* en *Gliding*. Een tweede is P. Mullaert, voor de vertaling en aanpassing van anders-talige artikels. Ook mogen we Rony Van Camp niet vergeten die het abonnee bestand zo nauwgezet bijhield.

Vanaf dit nummer komt er een vaste rubriek bij, die van de boekenvreter. Hierin zullen regelmatig boeken over het zweefvliegen worden voorgesteld. Andere medewerkers zijn nog steeds welkom.

Het vliegseizoen zit er reeds een tijdje op. Onze Vlaamse wedstrijdpiloten behaalden goede resultaten in binnen- en buitenlandse wedstrijden. Anderen vlogen F.A.I.-prestaties en vele kilometers overland. Aan allen een dikke proficiat en doe zo verder.

Bij het ter perse gaan van dit Ligablad was de uitslag van de Charron-Beker nog niet beschikbaar. De controle van de proeven die binnengebracht werden en het tellen van de punten vergden zoveel tijd dat Jos Aerts niet tijdig klaar geraakte met de uitslag.

Wij wensen jullie nog veel leesgenot en namens de Voorzitter, Beheerraad, Dagelijks Bestuur, Secretariaat en Redactie van het Ligablad wensen wij je een zalige Kerst en een gelukkig nieuwjaar.

TERUG NAAR DE BASIS (deel 4 : HET GEBRUIK DER REMKLEPPEN)

Om het aanleren van het landen te vergemakkelijken is het het eenvoudigste de volledige verantwoordelijkheid van de circuitindeling en de nadering aan de instructeur toe te vertrouwen. Met andere woorden : al pratend wordt de leerling in de juiste positie gevlogen door de instructeur, die de remkleppen bedient en het zweefvliegtuig op de gewenste hoogte in het landingscircuit brengt. Het is zelfs niet nodig dat de leerling bewust wordt van het gebruik der remkleppen terwijl hij zich uitsluitend met de landing bezighoudt. Pas wanneer het afvangen en neerzetten steeds correct worden uitgevoerd, zonder één enkel ongecontroleerd opspringen van het vliegtuig, is de tijd gekomen om zelf DE REMKLEPPEN TE BEDIENEN en de gehele vlucht op zich te nemen.

Een juist begrip van het gebruik der remkleppen is noodzakelijk voor een veilige vlucht. De remkleppen zijn niet, alleen een handle, die automatisch bediend wordt onmiddellijk na de laatste bocht. Het komt er niet op aan te leren de handle te bewegen maar te weten wanneer en in welke mate de remkleppen moeten worden gebruikt. Om deze reden is het van weinig belang dat de leerling de remkleppen bedient waarbij de instructeur hem moet zeggen wanneer en hoe hij ze moet gebruiken.

Er zijn tegenwoordig verschillende types remkleppen in gebruik' die alle werken als draagkrachtstoorders en weerstandversterkers. Een uitzondering hierop maken de welvingskleppen, zoals gebruikt in de Mósquito, de miniNimbus en de Vega. Door de remkleppen wordt een gedeelte van de vleugel sterk in zijn functie gestoord zodat zijn draagkracht vermindert en het vliegtuig zich als gekortwiekt gedraagt. De verminderde draagkracht verhoogt de overtreksnelheid met zowat 3 tot 4 kilometer per uur. Het neerzetten met volle remkleppen gebeurt dan eveneens bij iets hogere snelheid. Dit hoeft slechts als een gering nadeel te worden beschouwd daar deze verhoogde overtreksnelheid goed van pas komt telkens als het vliegtuig bij de landing opspringt.

Het laat toe een zware landing te vermijden door vlug de remkleppen gedeeltelijk of volledig te sluiten. Dit manoeuvre vermindert de weerstand, waardoor de snelheid trager afneemt, en verhoogt terzelfdertijd de draagkracht waardoor het vliegtuig verder vliegt op geringe snelheid. Dit komt zowat overeen met wat gas bijgeven in een licht motorvliegtuig, om een harde landing te vermijden, met dien verstande echter, dat het sluiten van de remkleppen slechts een beperkte uitwerking heeft en ook dat ze geen twee keer kunnen worden gesloten! Het is de combinatie van het verlies aan draagkracht en de toename aan weerstand van de eenvoudige stoorders op de oude T-21B en FALKE motorzwevers die het mogelijk maakte een afdoende steile naderingsbaan te verkrijgen.

Met machines voor hogere prestaties is een sterkere toename van de

weerstand noodzakelijk door krachtigere remkleppen. Deze worden dan «duikremkleppen» genoemd, omdat ze ontworpen worden om bij iedere snelheid te mogen worden geopend om de duiksnelheid te beperken. De remkleppen zijn in de meeste moderne machines voorzien om de duiksnelheid, tot een hoek van 45° binnen de perken te houden, terwijl bij vroegere ontwerpen als Olympia, Skylark en Capstand de snelheid onder de V_{ne} bleef, ook bij verticale duik. Het is een nuttige eigenschap, wanneer de piloot die, in de wolkenvlucht de controle kwijtraakt, weet dat door het openen van de remkleppen de toegelaten maximum snelheid niet zal worden overschreden.

Hoewel de moderne constructies zeer werkzaam schijnen te zijn, zal men er toch voor zorgen geen onnodige hoge nadering te maken wanneer men op een klein veld moet landen.

Terwijl voor een zweefvliegtuig van lagere klasse, dat noch stoorders noch kleppen had, het nog aanvaardbaar was dat de piloot zich met slippen moest behelpen om de nadering te controleren is het met een moderne machine vrijwel onmogelijk accuraat te landen zonder volwaardige remkleppen. Het is noodzakelijk steil over bomen of hindernissen te kunnen duiken en de glijhoek onder controle te houden, om op zijn gemak uit te zweven voor een precisielanding. Zonder remkleppen zou het uitzweven zo plat gebeuren en zo lang zijn dat een precisielanding vrijwel onmogelijk zou worden.

Hoewel de remkleppen de overtreksnelheid slechts met een vijftal km/u. doen stijgen is het toch nodig de naderingssnelheid met 15 à 20 km/u. te verhogen om een harde landing te voorkomen. Dit is het gevolg van de door de remkleppen verhoogde weerstand. Wanneer het afvangen begint, ontstaat een voortdurend verlies aan snelheid en wanneer dan de nadering met geringe snelheid wordt begonnen, zal er geen voldoende snelheid zijn of geen voldoende controle om af te ronden en een harde landing te vermijden.

Juist na de eindbocht kan ieder snelheidsverlies opgevangen worden door de neus neer te drukken. Indien echter de snelheid te laag wordt dicht tegen de grond zal er noch tijd noch hoogte beschikbaar zijn om de correctie aan te brengen. De waarschijnlijk harde landing kan worden vermeden door de remkleppenuitslag te verminderen. Dit vermindert de weerstand zodat de snelheid minder vlug daalt en verhoogt de draagkracht zodat het vliegtuig minder hard de grond zal raken.

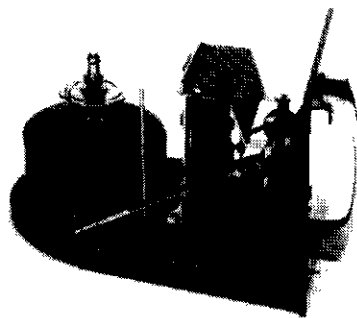
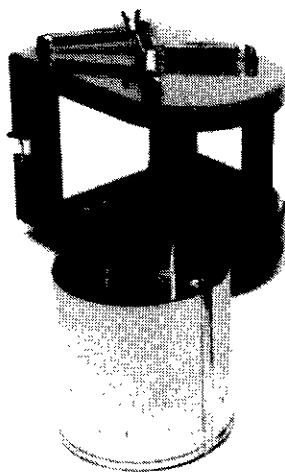
Het is nuttig de laagste snelheden te kennen waarbij een correct opvangen en uitzweven kan worden uitgevoerd met volle remkleppen, met ongeveer halve uitslag of met volledig gesloten kleppen. Deze basissnelheden zullen worden verhoogd om het extra verlies op te vangen, optredend door de windgradiënt en de turbulentie dicht bij de grond.

Bij iedere nadering waarbij de snelheid lager wordt dan de vereiste minimumsnelheid met volle remkleppenuitslag moet de kleppenuitslag wor-

BAROGRAFEN WINTER EN O/K

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

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

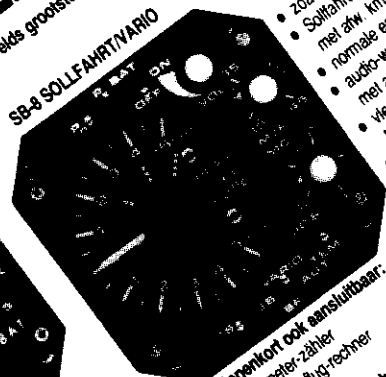
ILEC ELEKTRONIK FÜR SICHERHEIT FÜR DEN SEGELFLIEGER

Nu al 's werelds grootste Vario-fabrikant

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



SB-7 CLUBVARIO



SB-8 SOLLFAHRTVARIO

- zoals SB-7 EN MET:
met aut. km/h
- normale en muggerplaire
- auto-weergave naar keuze
- met aut. volume-regeling
- vleugel-belasting en
- Mac-Cready trappelbos inst.
- buien-temperatuur
- vele samenstellingen
- mogelijk.

- Binnenkort ook aansluitbaar:
- Kilometer-zähler
- Streeklengte-rechner

Ook voor: TE-buizen
Statische buizen



Twee jaar fabrieksgarantie

den teruggenomen in overeenstemming met de gevlogen snelheid, ook wanneer hierdoor op het veld zal worden geland.

In het gebruik der remkleppen liggen verschillende subtiliteiten die moeten worden begrepen. Wanneer men de remkleppen opent, daalt het vliegtuig snel : 2 tot 3 m/sec., totdat het zijn nieuwe baan heeft bereikt.

Wanneer je dicht bij de grond de remkleppen plots opent veroorzaakt een vroegtijdige harde landing. Dit doorzakken kan worden vermeden door lichtjes aan de knuppel te trekken bij het openen der remkleppen. Deze techniek moet door de piloot worden beheerst voordat hij over land mag gaan.

Om deze moeilijkheid te omzeilen, tracht altijd de eindnadering zo te regelen dat je ten minste een halve remkleppenuitslag nodig hebt en gebruikt voor zowat de laatste 15 m hoogte.

Bij de meeste remkleptypes is het het gemakkelijkst deze te ontgrendelen ter hoogte van het dwarswindbeen, zodat er geen ruk meer optreedt wanneer ze worden geopend. Dit is bijzonder nuttig wanneer je vaststelt dat de laatste bocht eerder aan de lage kant zal worden ingegaan, zodat het onvermijdelijk zal worden de kleppen dicht tegen de grond te openen. Met zeer weinig uitzonderingen, als bv. de Ka-7, de Skylark-2 en de Amerikaanse Schweitzer 1-34 en 2-32, is het praktisch om het gehele afvangen en uitzweven met volle kleppenuitslag te vliegen. Als je in het begin vindt dat de volle kleppenuitslag een wel erg steile nadering brengt met snel hoogteverlies zodat de schatting van de nodige hoogte moeilijk wordt, kan je gemakkelijk de remkleppen lichtjes sluiten. Maar afgezien van het landen van de boven vermelde «overgeremde» vliegtuigtypes, is het een slechte gewoonte, bij iedere landing automatisch de kleppenuitslag te verminderen om het vliegtuig zachtjes neer te zetten. De landing wordt met de stuurknuppel uitgevoerd die zachtjes naar achter wordt gedrukt, wanneer het vliegtuig begint door te zakken : zo moet een zacht neerzetten verkregen worden.

Je kan op verschillende wijzen de uitwerking van de remkleppen benaderen. Het is soms zeer nuttig ze te gebruiken als een middel om een teveel aan hoogte kwijt te spelen. De remkleppen openen om een honderdtal meter lager te komen is dikwijls veiliger dan de rugwindbaan te verlenen, en daardoor met een zeer lange eindnadering opgescheept te zitten.

Op een zeer winderige dag, vooral achter een heuveltop, waar een sterke werveling kan ontstaan, is het zeer normaal de eindbocht zeer hoog en dicht tegen de lij-grens van het veld, in te gaan. De remkleppen gebruik je dan best om het te veel aan hoogte te verspelen. Door de felle wind wordt de eindnadering dan zeer steil.

De remkleppen kunnen op gelijk welk ogenblik van de vlucht worden gebruikt om hoogte te verspelen. Ideaal is het, om in het circuit steeds een reserve aan hoogte te bewaren voor het mogelijke doorvliegen van een dalwind. Dat betekent dat in de meeste gevallen het nodig zal zijn

op het dwarswindbeen hoogte te verliezen door het openen van de remkleppen. Als het teveel aan hoogte weg is, worden de remkleppen opnieuw gesloten, maar niet vergrendeld, gereed voor verder gebruik bij de nadering. Een ander gebruik van de remkleppen is ze in te zetten als middel om de glijhoek aan te passen, voornamelijk bij de eindnadering. Het sluiten van de kleppen verlengt het uitzweven en motorpiloten zullen het graag vergelijken met gas bijgeven. De kleppenhandle naar voren duwen zal juist zoals bijgas geven een te kort neerkomen verhinderen, maar onthou dat hun werking beperkt is!

Ten slotte hebben de kleppen een remmend effect en verwekken altijd een snelheidsvermindering, tenzij de neus met de gepaste hoeveelheid naar beneden wordt gedrukt. Wanneer volle kleppenuitslag gegeven wordt, dan MOET de neus verlaagd worden zoniet komt men binnen enkele seconden in snelheidsverlies. Ook moet erop worden gelet dat wanneer de uitslag wordt verminderd, de neus niet wordt opgetrokken. Indien men op het punt staat te kort neer te komen, is het beter de snelheid te laten oplopen om een betere penetratie in de wind te krijgen en het uitzweven te verlengen. Indien je poogt de snelheid constant te houden door lichtjes de neus op te trekken, wanneer je de kleppen sluit, zul je vrijwel altijd, na enkele seconden, in een critische lage snelheid terecht komen.

Het komt voor, wanneer je de nadering aan het regelen bent, dat de snelheid te hoog oploopt. Dit is een eerder bedriegelijke situatie, omdat het er kan uitzien alsof het vliegtuig maar juist het landingspunt zal bereiken. Het teveel aan snelheid echter zal bij het afronden en uitzweven het vliegtuig ver over het veld brengen. In dit geval open je de remkleppen volledig zonder de neus te verlagen, zo dat de weerstand het teveel aan snelheid wegneemt en het uitzweven verkort.

Maar belangrijk is eraan te denken de remkleppen te sluiten wanneer de snelheid lager wordt dan de geplande en er onvoldoende hoogte of tijd is om de neus te verlagen, om weer sneller te vliegen. Onthou ook dat wanneer je je ontevreden voelt over de eindnadering en dat het voorkomt alsof je te dicht bij een ander vliegtuig of een hindernis gaat landen, de kleppen moeten worden gesloten om verder op een vrije plaats te kunnen landen. De meeste vliegtuigen zweven nog enkele honderden meters verder wanneer de kleppen juist voor het landen worden gesloten.

Besluit : de remkleppen zijn bedoeld om hoogte te verbruiken. Gebruik ze niet voor of gedurende de eindbocht, tenzij de eindbocht zelf duidelijk hoger genomen is dan nodig voor een gemakkelijke, veilige nadering.

Indien de eindbocht eerder aan de lage kant is, overtuig je dat de kleppen gesloten zijn en wacht tot de bocht voltooid is voordat je de remkleppen opnieuw gaat openen.

J.G.

De aantrekkelijkheid van het wedstrijdvliegen in België...

Uw gewaardeerde redacteur Jan Hannes heeft mij gevraagd enkele regels te schrijven over m'n ervaringen (zowel positief als negatief) als Nederlandse vlieger op uw velden. Hoewel ik niet begiftigd ben met een goede pen, wil ik toch graag aan zijn verzoek gehoor geven.

De wedstrijdkalender

Een goede coördinatie tussen de clubs onderling is dienaangaande steeds gewenst, aangezien het van belang is dat niet meerdere wedstrijden op eenzelfde dag gehouden worden. Ook het vroegtijdig bekend stellen van de wedstrijddata is belangrijk. De wedstrijden die in een vroeg stadium vastliggen, zullen beter bezocht worden, ook door de getrainde vlieger, dan die wedstrijden die op het laatste moment nog uitgeschreven worden.

Omdat de meesten onder ons reeds in januari hun verlof bij hun werkgever moeten vastleggen, dient de wedstrijdkalender op dat tijdstip bekend te zijn. Immers «thuis» zal het (waarschijnlijk) op problemen stuiten als je een 8-daagse wedstrijd gaat vliegen exact midden in je 3-weken durende zomervakantie. Als de wedstrijd aan het begin of aan het einde van de vakantieperiode plaatsvindt, resten er nog 2 weken aansluitend, en dan is die ene wedstrijdweek best bespreekbaar. Sterker nog : je partner of echtgeno(o)t(e) gaat mee.

Ook voor de clubs is het prettig indien ze reeds in het begin van het jaar de aanvragen voor toestellen af kunnen handelen.

Persoonlijk vind ik het fijn om een lange tijd naar een wedstrijd toe te leven. Zo'n meerdaagse wedstrijd is voor mij een hoogtepunt in het jaarlijkse vlieggebeuren.

Als het uur «U» dan aangebroken is en je komt op zo'n Vlaams veld aan, dan lijkt het of jullie die zaak niet regelen. Maar niets is minder waar. Schijn bedriegt. Jullie zien heel duidelijk onderscheid tussen wezenlijke zaken en bijzaken. Ik zal het aan de hand van een voorbeeld duidelijk maken. Ieder jaar gaan we naar Keiheuvel. Wij komen daar vrijdagmiddag al aan en vragen in het «motelke» waar we onze caravan mogen wegzetten. Antwoord : «Welkom, awel, ge ziet maar!». Er wordt gewoon van je verwacht dat je gezond verstand gebruikt, dat de caravan een beetje behoorlijk gestald wordt. In Holland gaat dat anders; je moet je dan daar en daar melden, en dan moet je je caravan op een aangewezen plaats wegzetten met de opening, net naar de andere kant dan je zelf zou willen. Dit, zo je al met een caravan op een vliegveld zou mogen komen.

Bij ons worden er teveel details geregeld, waardoor de kans bestaat dat belangrijke zaken juist niet de aandacht krijgen die ze verdienen.

En dan nog wat, maar daar kunnen die Hollanders niet zoveel aan doen. Veel Nederlandse zweefvliegclubs zijn gevestigd op militaire velden; dit brengt met zich mee dat we in een militaire omgeving vliegen. Die clubs zijn op die basis te gast en moeten zich schikken naar de militaire regels. Het is voor mij een genoegen om in België een vliegveld op te rijden waaromheen geen hek staat.

De meteo en opdrachten

Er zit mijns inziens een groot verschil in de instelling van de gemiddelde Nederlandse en Belgische zweefvliegclubs. De Nederlandse clubs moeten ten koste van alles startjes maken van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. De Belgische zweefvlieger is daarentegen veel meer gericht op langere vluchten. Hollanders zijn kabelversterkers. België is veel meer gericht op overlandvliegen. Men zal pas dan het vliegtuig pakken, wanneer het weer voldoende geschikt is om een paar uur boven te blijven. Vanuit die algemene instelling is de Belg ook meer in meteo geïnteresseerd.

Er is dus veel behoefte aan meteo-informatie. Daar waar de behoefte en de interesse groot is, wordt de kwaliteit van de meteo-informatie groter.

Aangezien jullie al meer dan wij overlandvliegen, zullen jullie ook beter overlandvliegen. Gegeven de betere meteo-informatie, zal ook het weer beter uitgebuit worden. En dan samen overland, de een probeert sneller te zijn dan de ander, de rivaliteit is geboren, de competitie is aanwezig. De basis voor wedstrijdvliegen is gelegd.

Hiermede wil ik eigenlijk aangeven dat op de wedstrijden het traject en de lengte van het traject goed aangepast zijn aan het weer. Steeds wordt het weer uitgebuit. Tussen twee haakjes, leggen jullie eens uit aan onze KNVvL hoe jullie het voor elkaar hebben gekregen, te bepalen waar de F 16's mogen vliegen tijdens wedstrijddagen. Dat vind ik grote klasse.

De kosten

Hierover kan ik krenterig kort zijn. Doe gewoon eens mee aan onze Nationale Kampioenschappen... Sluit vooraf een forse lening af bij uw Kredietbank. Ik geloof dat op Terlet een pi-pi in de bosjes meer kost dan een grote bah in de toiletten van de KVO te Antwerpen.

Ik kom nog even terug op de rivaliteit. Ik vind die in Vlaanderen fantastisch. Rivaliteit wordt hier niet doorgetrokken tot in het oneindige. Protesten zijn mij onbekend.

Dit wil ik even toelichten met een geval dat mij enkele jaren terug is overkomen op een meerdaagse wedstrijd. Ik had een keerpuntsfoto genomen waar het keerpunt net niet meer opstond, wel het gebied binnen de sector grenzend aan het keerpunt. Terecht wilde de wedstrijdleiding deze

foto afkeuren of strafpunten geven. Ik wist dat ik tegelijk met een andere vlieger op dezelfde hoogte het keerpunt rondde. Ik moest nogal steil draaien om de ander en mezelf niet in gevaar te brengen (ik had de binnenbocht). Ik vroeg of ik die vlieger er eens bij mocht roepen; dit werd toegestaan. In het klassement stond ik gelijk achter deze vlieger. Hij hoefde mij niet te helpen, toch bevestigde deze vlieger dat wij het keerpunt tegelijkertijd op gelijke hoogte goed rondden en dat we kort bij elkaar vlogen. De foto werd niet afgekeurd (Stan, nogmaals dank!). Kijk, dat bedoel ik nu met gezonde rivaliteit. Wat zou het fantastisch zijn wanneer we dezelfde mentaliteit zouden tegenkomen op een Nederlands Kampioenschap.

Eigenlijk wilde ik nog enkele alinea's wijden aan de Belg in het algemeen, maar het voorgaande geeft het al gedeeltelijk aan.

Jullie kunnen goed organiseren;
Jullie vliegen geweldig;
Jullie zijn sportief;
Jullie zijn fantastische rivalen;
Jullie zijn aardig, vriendelijk en oprecht;
Jullie kunnen goed feesten;
Jullie zijn toffe gasten...

(N.V.D.R. : Wie durfde er ooit te beweren dat een Hollander gierig is met complimentjes te geven ?)

ISSOUDUN - Succes-story '86

Rond 14 juli van ieder jaar wordt een keurende blik geworpen op de velden tussen Bourges en Issoudun. Dan is het alsof we ons allemaal een beetje landbouwer voelen, alhoewel een confrontatie tussen deze laatste en de zweefvliegers, soms tegenstrijdige belangen aan het licht brengt.

Ook in '86 was LFEK tijdens deze periode de thuisbasis van DIEST AERO CLUB, om zoals dikwijls, het «afstands» seizoen goed te maken. De tarwe- en zonnebloemvelden, de koele bossen, een prachtig vliegveld en een stadje, sluimerend op zijn Frans; kortom, alle ingrediënten waren weer aanwezig om er een prachtig vliegveld van te maken. En thermiek dan, zult U zeggen? Af te wachten natuurlijk.

Na het klassieke konvooi van 600 km worden de Ka 8, Ka 6, Twin, Libelle en Cirrus dan ook stantepede gemonteerd en gepoetst. Men doet een vergeefse poging om vroeg te gaan slapen, want 's anderendaags zouden

we er reeds flink tegenaan gaan, dat stond vast. De gezelligheid van de bar heeft echter ook zijn prijs.

Het slaperige gevoel wordt 's morgens snel doorbroken met enerzijds croissants van een ook niet wakkere warme bakker (wat rekenwerk betreft) en een kop hete koffie, maar nog veel meer door de goed geoliede organisatiemolen van D.A.C. die op gang komt : Pre-briefing om 09.00 u. Een snelle kijk op wat boven ons hangt of vermoedelijk nadert, en de toestellen worden voorlopig toegewezen in functie van persoonlijke en weersverwachtingen. Ieder piloot wijst zijn helper aan om zijn vliegtuig klaar te maken voor de start.

Wanneer onze weersevaluatie dan bevestigd wordt door «son Eminence grise», Monsieur Lemans, kunnen de kaarten worden bovengehaald en een driehoek kan dan uitgestippeld worden. Boze tongen beweren eens dat DIEST over geheime telefoonnummers beschikt, om het weer beter te kunnen peilen. Dit moet ik tot onze ernstige spijt ontkennen.

Gaston (de familienaam vult U zelf maar in!) kan «het» niet meer houden. Hij heeft het ritme goed te pakken, mede dankzij 2118 overlandkilometers tijdens de Internationale Wedstrijd van Issoudun, wat leidde tot een prachtige 4de plaats.

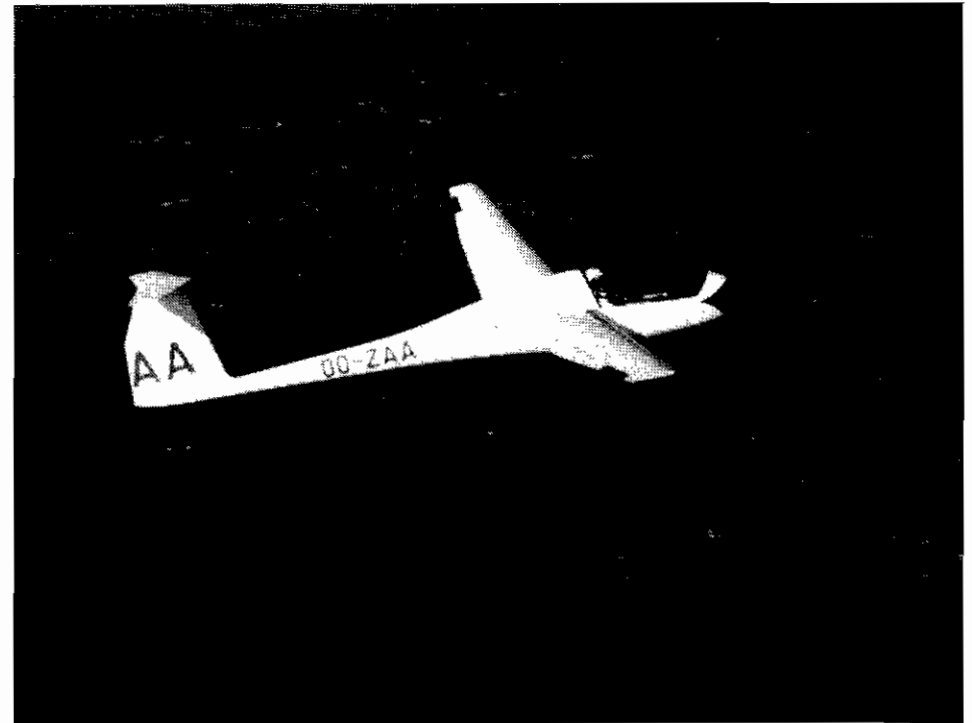
Het is nu 12.10 u. De eerste tekenen van thermiek vragen om betast te worden. Een Δ FAI van 514 km staat op het programma. De anderen volgen, met iets gematigdere doelstellingen. Het weerbeeld evolueert echter niet zoals verwacht. De proeven worden onderweg afgebroken. Niettemin bedraagt het Club-dagresultaat 1.063 km. De volgende dag is het weer reeds meer van de partij. Een Δ van respectievelijk 514, 347, 317, 2X150, 100 km en een 50 km proef voor het D-brevet zijn de beloning. Dag totaal 1.628 km.

De pompen-bron schijnt nu echt onuitputtelijk. Dag na dag worden de limieten verlegd. Waar vroeger een 300 km als een prachtige proef werd beschouwd, wordt deze nu (psychologisch) gedegradeerd tot de normaalste zaak.

Het zijn lange dagen, die stevast beginnen om 08.00 u. 's morgens. De dauwdruppels op de vleugels krijgen zelfs de kans niet om opgedroogd te worden door de vroege ochtendzon. Het zeemvel neemt hier de taak over. Bij lokale vluchten wordt 's avonds systematisch dankbaar de laatste cm/su van de restituthermiek benut. In Issoudun betekent dit dat het einde van een vliegtag slechts rond 21 u. ligt, wanneer hout binnenstaat en plastic is vastgeankerend.

We zijn nu 24 juli. De vorige dagen hebben niet één rustdag gegeven.

Opnieuw geeft de meteo vrij goede perspectieven, welke tevoren echter een systematische onderschatting van de mogelijkheden aan het licht brachten. Gaston wil de gok doen om mezelf en Patrick Broos een poging te laten wagen tot het behalen van de diamant 500 km. Een GO van 522 km wordt uitgestippeld met als keerpunten Blois, Moulins en Briare.



Gestart wordt om 11.45 u. en onmiddellijk doorgestoken op een maximum hoogte van 900 m, richting Vatan. Hoger gaat het plafond nog niet en een teveel aan overmoed bij het begin van de dag dwingt tot herstel op 300 m, met beneden wel het prettige gevoel van Romo Aero. Nu opnieuw 1.100 m en richting Blois. De windsterkte is toegenomen. Gemiddeld stijgen 2,5 m/s. De keerpuntfoto genomen, wordt koers gezet naar Moulins Aero, het langste been. De wolkenstraten zijn nu echter mooi afgelijnd, de wind is pal in de rug. Spiraleren hoeft niet. Slechts in een +4 m/s. rond worden enkele bochten gedraaid. Gaston en de Mini Nimbus moeten zich inhouden, zoveel is duidelijk.

Tussen Blois en Nevers, 150 km, wordt een gemiddelde snelheid van 120 km/u. gehaald. Moulins Aero lokt reeds in de verte, en zeer diep zijn als donkere potloodlijnen de contouren van het Centraal Massief zichtbaar. De 2de keerpuntfoto is genomen, neus in de wind, richting Briare, het moei-

lijkste stuk volgens de verwachtingen. De wolkenstraten blijven echter van de partij, en het plafond is omhooggeschoven tot een zeldzame hoogte van 2.000 m. Sancerre met zijn wijngaarden op de heuvelflanken schuift onder ons door, naar mijn gevoel één van de prachtigste streken langs de oevers van de Loire.

De euforie van de vlucht en de grote hoogte hebben ons echter niet toegelaten een oordeel te vellen over de kwaliteit van de wijnsoort.

Briare wordt gerond op 1.000 m hoogte. Een beoordelingsfout van mezelf brengt de Libelle in korte tijd naar 600 m. Het duurt wat voor de vario me opnieuw hoog brengt. Een meer gematigde vliegstyl dringt zich nu op. De windsterkte is verminderd. Het zijn nu geïsoleerde cumuli die ons het stijgen geven.

Mehun sur Yèvre, 1.300 m hoogte. De finale wordt ingezet. Relax glijden de Mini Nimbus, de Cirrus en de Libelle sierlijk Issoudun «Le Fay» binnen. Het is 18.45 u. als geland wordt en de champagne ontkurkt wordt. De diamant is verdiend, na 522 km vliegen bij een gemiddelde snelheid van 75 km/u.

Een rijkgepulde stage loopt nu naar zijn einde. Uitdrukkingen als «76-86» waren niet uit de lucht. Bijna iedereen kwam aan zijn trekken en behaalde de vooropgestelde doelstellingen. In het totaal werden 533 u. gevlogen en 24.700 (U leest goed) overlandkilometers afgelegd, dankzij een goede teamgeest en een veeleisende maar doeltreffende organisatie binnen DIEST AEROCLUB.

Afstandvliegen een nogal enge kijk op de zaak? Vraagt U dat maar aan Herr Fred Weinholtz die de inleiding van zijn gekend standaardwerkje besluit met : «Segelfliegen ist Streckenfliegen».

Issoudun, tot in '87.

R.L.

BEREKENEN van de KORTSTE AFSTAND TUSSEN 2 PUNTEN OP HET AARDOPPERVLAK.

Vereenvoudigde versie van een programma, werkend onder GW-BASIC, zodanig opgesteld dat praktisch alle PC's hiermede onmiddellijk aan de slag kunnen. Software ontwikkeld door Agemans Achille (Zweefclub A.Z.M.), en waarvan de PUBLICATIE uitsluitend wordt toegestaan MITS VERMELDING VAN DE BRON !

Voorbeelden :

Brussel 505400 NB 042900 OL / Tokyo : 353300 NB 139470 OL
Afstand Brussel-Tokyo = 9.949,558 km.

Oud-Turnhout : 511921 NB 050032 OL / Weelde : 512342 NB 045738 OL
Afstand Oud-Turnhout - Weelde = 8,551 km.

```

110 CLS                                     'ofwel PRINT chr$(12) = Zuivert scherm.
120 PRINT "BEREKENEN VAN DE ORTHODROMISCHE AFSTAND TUSSEN 2 PUN-
TEN."
130 PRINT "De Orthodroom is de kleinste grootcirkelboog tussen twee punten op"
140 PRINT "het aardoppervlak (de Rechte op het boloppervlak.)"
145 PRINT "De orthodroom stelt de korste afstand voor tussen 2 punten op het"
146 PRINT "aardoppervlak, (bewijs uit de boldriehoeksmeting).
150 PRINT STRING $(80, "-")                 'Teken een lijn.
160 INPUT "Locatie 1 (Naam) : ",L1$
170 INPUT "Coördinaten : NB (000000) of ZB (-000000) ",B1
180 INPUT "Coördinaten : OL (000000) of WL (-000000) ",L1
190 INPUT "Locatie 2 (Naam) : ",L2$
200 INPUT "Coördinaten : NB (000000) of ZB (-000000) ",B2
210 INPUT "Coördinaten : OL (000000) of WL (-000000) ",L2
245 A=INT (B1/10000) : IF A<0 THEN A=A+1
250 AM=INT ((B1-A*10000)/100) : AS=B1-(A*10000+AM*100)
260 B=INT (L1/10000) : IF B<0 THEN B=B+1
270 BM=INT ((L1-B*10000)/100) : BS=L1-(B*10000+BM*100)
275 C=INT (B2/10000) : IF C<0 THEN C=C+1
281 CM=INT ((B2-C*10000)/100) : CS=B2-(C*10000+CM*100)
282 D=INT (L2/10000) : IF D<0 THEN D=D+1
283 DM=INT ((L2-D*10000)/100) : DS=L2-(D*10000+DM*100)
290 A1=SIN (.0174532* (A+(AM/60)+AS/3600))    'sinussen en cosinussen
300 A2=SIN (.0174532*(C+(CM/60)+CS/3600))    'omgezet van radialen in
310 A3=COS (.0174532*(A+(AM/60)+AS/3600))    'graden.
320 A4=COS (.0174532*(C+(CM/60)+CS/3600))
330 A5=COS (.0174532*(D+(DM/60)+DS/3600)-(B+(BM/60)+BS/3600)))
340 M=(A1*A2)+(A3*A4*A5)
350 ACOS=1.570796-ATN(M/SQR(1-M*M))          'ATN=Arctangens
360 KM=(ACOS*60/3.141592*180)*1.852        'SQR = J (1²àm²)
370 PRINT "Afstand tussen"; L1$;" en ";L2$;" bedraagt : ";KM;" Km."

```



INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

UW IMPORTEUR/AGENT
voor
NEDERLAND en BELGIË

SNELLE leveringen
MINIMUM prijzen
EN voor SERVICE

VLEGINSTRUMENTEN: WINTER

alle typen hoogte- en snelheidsmeters voor 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.

JEPPESSEN computers, flight cases en plotters

DODD-NAVIGATOR rekenschijf/passers

ALLE PRIJZEN EXCLUSIEF BTW
en aan wijzigingen onderhevig.

INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

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



Radio-equipment 720/760 kanalen



ATR 720 A

- traditionele bediening
- sledemontage (uitwiss. div. merken)
- groot uitg. vermogen



ATR 720 B

- met (scherp) display
- 4 voorselecties, eenvoudige bediening op het front



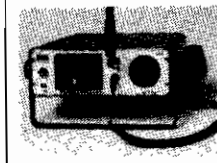
ATR 720 C

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



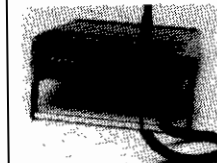
ATR 720 M en MC

- Speciaal voor motorvlt.
- met display
- „norm" afmetingen
- > 5,5 Watt



ATR GS typen (5 var.)

- voor de A, de B en de C
- geheel compleet
- Als grondstation, mobiel station en portable.
- Ook voor Ballons en Verkeerstores
- metaal of kunststof



Twéé jaar fabrieksgarantie

Exclusief agent
voor de Benelux:

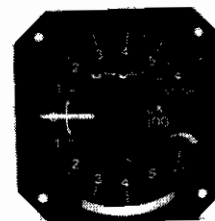


- ook alle toebehoren leverbaar
- snelle service

International Aviation Service

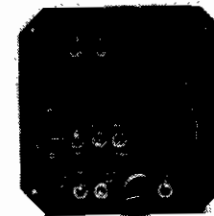
Martin Heesakkers
Eind 11
5561 BC RIETHOVEN. NL
(Belg./Ned. grens)
Tel. NL: (04902) 4 17 41
Vanuit B: 31490241741

elektrische vario's



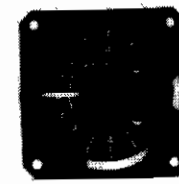
LX 100 CLUBVARIO

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



LX 1000 INFO-CENTRUM

- audio
- solffahrt
- gemm. stijgen via LCD
- vario via bij-instrument
- 2,5/5.0/10 m/sec selectie



- omschakeling automatisch of manueel
- twee polaires
- aansluitmogelijkheden voor additionele aanwijzers

20ste WERELDKAMPIOENSCHAPPEN - BENALLA 1987



Van 10 januari tot 1 februari '87 zullen in Benalla de 20ste Wereldkampioenschappen plaatshebben.

De organisatie is in handen van W.K.-director Wally Wallington van de Gliding Federation of Australia.

Benalla, een stad met slechts 10.000 inwoners, situeert zich in de staat Victoria, de zuidoost hoek van Australië. De dichtstbijgelegen grootstad is Melbourne, ongeveer 200 km naar het zuiden toe.

De kampioenschappen zullen op vertrouwde F.A.I.-W.K.-wijze verlopen. Het wedstrijdreglement zal slechts op enkele punten verschillen met dat van Riëti in 1985.

Er mogen 6 piloten per land deelnemen, met een extra plaats voor de huidige wereldkampioenen. Doch maximum drie piloten per klasse.

In het derde wedstrijdbulletin - oktober jl. - deelden de organisatoren mee dat er reeds 124 piloten waren ingeschreven uit 32 landen. 19 in de open-klasse, 55 in de renklasse en 50 in de standaardklasse.

Het grote aantal deelnemers vraagt bijzondere aandacht voor de vliegveiligheid. Daarom wil het wedstrijdcomité bij het bepalen van de wedstrijdopdrachten werken met o.a. verschillende startplaatsen per klasse, de opdrachten zoveel mogelijk gescheiden houden in plaats en tijd.

Op het vlak van weergesteldheid kent het zuiden van Australië een hoge druk-band met regelmatige kou-front passages.

Wat betreft de zweefvliegcondities, spreken de organisatoren van «droge» thermiek tot 1.500-2.500 m, en cumulusbasis van 2.000 tot 4.000 m bij een zwakke wind. Gemiddelde middagtemperatuur : 35° C, zelden regen. Dus... droog en heet!

Hoe zit het echter met de Belgische deelname?

Helaas zullen er geen Vlaamse piloten deelnemen. De transportkosten zijn onoverkomelijk hoog. Alleen al de verscheping van één zwever komt om en bij de 180.000,— BF. Verschillende sponsors werden aangezocht

maar tevergeefs. Langs Waalse zijde zullen waarschijnlijk Paul Bourgard en Henri Stouffs toch deelnemen.

Zoals gebruikelijk zal tijdens deze W.K. ook het 20ste OSTIV-congres plaatshebben.

In ons volgend nummer komen we hier uiteraard op terug.

PROGRAMMA OVERZICHT

Zaterdag 10 januari : ontvangst deelnemers en registratie.

Zondag 11 tot vrijdag 16 januari : trainingsweek.

Zaterdag 17 januari : officiële opening van de W.K.

Zondag 18 tot zaterdag 31 januari : kampioenschappen.

Donderdag 22 tot donderdag 29 januari : OSTIV-congres.

Zondag 1 februari : prijsuitreiking en officiële sluiting van de W.K.

P.P.

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Zoals we allen reeds vaststelden, zijn boeken over het zweefvliegen schaars en moeilijk op de kop te tikken. Wie kent er ergens een boekhandel waar ze in voorraad zijn? Meestal bestaat de enige oplossing erin ze te bestellen. Zelf bestellen kan natuurlijk, maar brengt heel wat papierwerk met zich mee. En lang niet alle boekhandelaars zijn bereid zo'n bestelling voor jou uit te voeren.

Hoe kom je daarenboven te weten welke boeken er bestaan, en of ze voor jou echt interessant zijn? Dit rubriekje zou dan ook geregeld enkele boeken onder de loep nemen, zodat je je een idee kunt vormen over inhoud, illustraties, nut enz. Natuurlijk kan men zich hierbij niet tot het Nederlandse taalgebied beperken — buiten een aantal welbekende opleidingsboekjes is de keuze bijzonder gering.

Het werkje dat we vandaag voorstellen komt uit Engeland : Ann WELCH, **The Complete Soaring Guide**, 1986, A. & C. Black (Publishers) Ltd, 35 Bedford Row, London WC1R 4JH. ISBN 067136-5540-2.

Dit zeer recente boekje (formaat 20 x 20, 144 blz.) blinkt vooral uit door de zeer talrijke kleurfoto's — feitelijk meer foto's dan tekst. De omslag stelt trouwens een Belgische Nimbus 2 (OO-ZBT) voor!

Verder is de inhoud ongelooflijk rijk, en omvat hij eigenlijk alle mogelijke aspecten van het zweefvliegen, vanaf de eerste vlucht in dubbel tot en met het wedstrijdvliegen en de records (tabel van de records op 1-1-85). Daarenboven is het boek grotendeels voor de leek toegankelijk : geen formules (wie kent nog de wet van Bernouilli?) maar heel wat intuïtieve uitleg aan de hand van voorbeelden, schetsen e.d. Zelfs relatief ingewikkelde

begrippen zoals geïnduceerde weerstand, glijhoek, enz. worden eenvoudig en duidelijk uiteengezet.

Voor solopiloten vindt men dan heel wat basisgegevens over thermieken, navigatie, buitenlanding, dolfinen... Natuurlijk kan men in zo'n klein volume niet de gespecialiseerde kennis van b.v. een Helmut Reichman samenpersen. Alles blijft vrij algemeen, maar dat is dan ook de opzet van het boek : een zo breed mogelijke initiatie tot het zweefvliegen. In dat opzicht is het schitterend geslaagd. Het is wellicht het boek dat elke club zou moeten voorleggen aan de luchtdopelingen en kandidaat-zweefvliegers om hen het lange wachten draaglijk te maken op een mooie zweefvliegdag.

N.B. — Als je een uitstapje naar Londen doet, loop dan eens binnen bij Motor Books, 33 St. Martin's Court, London, WC2N 4AL, Tf. 01.836.5376/6728. Dat is vlak bij Trafalgar Square. Zij hebben 14.000 titels in voorraad over auto's, treinen, vliegtuigen, bewapening en zeevaart. En je kunt zelfs vanuit het buitenland boeken bestellen!

S.V.d.V.

De soepele stick

Het is geen grap. Ten gevolge van twee dodelijke ongevallen met een Blanik veroorzaakt door te emotionele leerlingen, die de stick zo omklemden dat de instructeur de controle over het toestel verloor heeft een club uit Zimbabwe (ex-Rhodesia) de voorste stick op dit type zweefvliegtuig vervangen door een solide spiraalveer van 3,5 cm diameter en een 15-tal cm lengte, waarop de greep werd vastgemaakt.

Tijdens de scholing wordt een plastieken buis over de veer geschoven. Dit laat een normaal piloteren toe. In geval van een overdreven belasting breekt de plastieken buis, hetgeen de stick voldoende buigzaam maakt om de instructeur toe te laten het toestel onder controle te houden.

Neemt de boordbevelhebber vóóran plaats, dan is het een stalen buis die aan de stick zijn stevigheid verleent.

L.B.

(uit Sailplane and Gliding)

Doellandingen Zwartberg

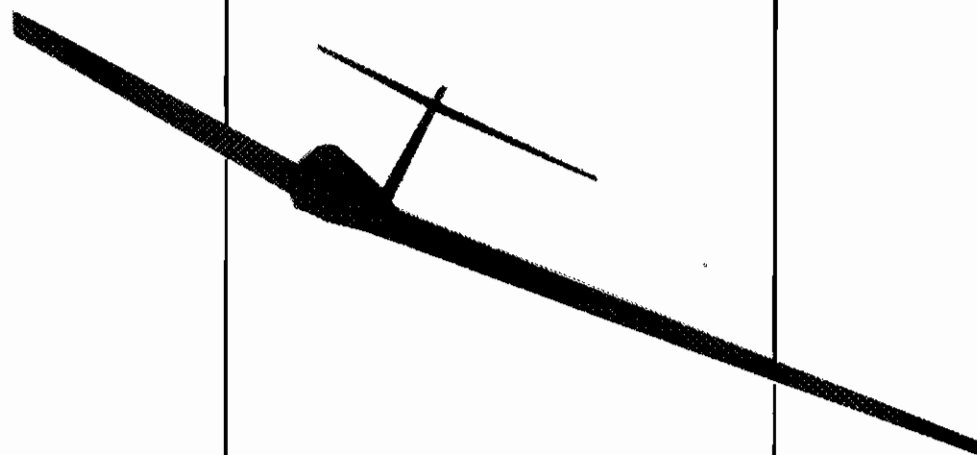
Op 4, 5, 11, 12 en 18 oktober werd volgens traditie het zweefvliegseizoen van de Limburgse Vleugels afgesloten met een doellandingswedstrijd. Verheugend was het groot aantal piloten van A.C. Keiheuvel onder de zestig deelnemers. Prijsuitreiking en barbecue werden gevolgd door een grandios bal dat tot in de kleine uurtjes duurde.

Uitslag :

1. S. Dammen	A.C.K.	0,16 m	4. J. Van Gaal	L. VL.	0,47 m
2. P. Spaepen	L. VL.	0,25 m	5. R. De Paepe	L. VL.	0,63 m
3. M. Albert	L. VL.	0,42 m			

P.A.

up in the sky with kinthey



group josi

kinthey, aviation insurer

rue des colonies 11-1000 brussels

tel. 02-512.90.90 ext 220

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

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

a. Theoretisch examen :

BERTE Johan	ISERBYT Philip	VAN DEN BORNE Dirk
DE COCK Johan	OLLUYN Tim	VAN DEN KIEBOOM Jozef
DE PORTE Walter	PEERAER Herman	VAN DE WOUWER Hans
HAESENBOSCH Steven	VAN AERDEN Philippe	VANHOUTTE Herman
HEYLEN Marcel	VAN DAEL Domien	VERREYNT Josée

b. Theoretisch en praktisch examen :

BAEYENS Tim	DEGEZELLE Hendrik	PICCART Guy
BORNAUW Walter	DEGROOTE Johan	SCHOTEL Marijn
BURM Marie-Christine	DRUART Freddy	SOETE Marc
CALLEWAERT Geert	GEERAERTS Lucien	STINCKENS Piet
DE CALUWE Erik	JAEQUES Willy	TEN BERGE Ronald
DE COCK Peter	MAENEN Ludo	VANDENHEERDE Bernard
		VERLINDEN Marc

c. Bevoegdverklaring «met passagier» :

BAEYENS Tim	HOLTAPPELS Ludo	VAN DEN BORNE Paul
BONGAERTS Eric	HUYNZEGA Koenraad	VAN EECKHOUT Tony
CLAESSENS Laurent	LAVAERT Lieven	VAN WAEYENBERGE Danny
COSTERS Marc	ROELANDT Louis	VERSTREKEN Victor
DE CALUWE Erik	SPEETJENS Jan	WILS Jan
DE PAEPE Frank	TIMMERMAN Vital	

d. Bevoegd-verklaring «Hulp-Instructeur» :

VANDEKERCKHOVE Danny



F.A.I.-PRESTATIES

1. Zilveren brevet

a. Hoogtewinst :

BAEYENS Tim	MONSAERT Georges
BROEN Irwin	REBECK Ronny
BRUSSIN Henri	DE CALUWE Erik
DE BRIE Henri	DEGEZELLE Hendrik
DE SCHEPPER Ivo	DEGROOTE Johan
DRUART Freddy	DE KONINCK Jozef
EVERS Marcel	DE MEESTER Paul
GIJBELS Ervé	DE MEULENAERE Frank
HANNES Jan	ROEGIES Roland
JOLIE Jan	ROELANDT Louis
LUYCKX Johan	SMET Herman

b. Duurvlucht :

BAEYENS Tim	DE SCHEPPER Ivo
BOEREBACH Marjolein	HUYZENGA Koenraad
CALLEWAERT Geert	JENNEN Rik
CAMBIER Christian	KERRINCKX Bernard
DE CALUWE Erik	MEYERS Ivo
DEGEZELLE Hendrik	MONTENS Pierre
DE KONINCK Jozef	REBECK Ronny
DE MEULENAERE Frank	ROELANDT Louis
DE PAEPE Frank	

c. Afstand :

BOEREBACH Marjolein	HOOGSTEYNS Peter
DE BLICK Bart	KERRINCKX Bernard
DE BLOCK Johan	KINET Luc
DEGEZELLE Hendrik	LUYCKX Johan
DE LAET Guido	SCHOTEL Marijn
DE SCHEPPER Ivo	SMET Herman

d. Behalen het zilveren brevet :

BOEREBACH Marjolein	HOOGSTEYNS Peter
DE BLICK Bart	KERRINCKX Bernard
DE BLOCK Johan	KINET Luc
DE BRIE Henri	LUYCKX Johan
DEGEZELLE Hendrik	SCHOTEL Marijn
DE LAET Guido	SOETE Marc
DE SCHEPPER Ivo	VALENJE Jean

2. Gouden brevet :

a. Vrije afstand :

DAMMEN Stefaan	VANDEVELDE Piet
LUYCKX Johan	VAN GAEL Peter

b. Behaalt het gouden brevet :

VAN VLERKEN Emiel

3. Diamanten brevet :

a. 300 km doelvlicht :

LUYCKX Johan	VAN GAEL Peter
VANDEVELDE Piet	Van VLERKEN Emiel

b. Vrije afstand 500 km :

DAMMEN Stefaan	JENNEN Rudi
----------------	-------------

SOETE Marc
ULENAERS Peter
VAN CAELENBERG Iwein
VAN DEN BORNE Alois
VAN DER VOORT Paul
VANDEVELDE Piet
VAN GAEL Henry
VAN WAEYENBERGE Danny
VERLINDEN Marc
VERSTREKEN Victor
WOUTERS Peter

SCHOTEL Marijn
SOETE Marc
VANDEBERGHE Jan
VANDER VEKEN Stéphane
VAN GAEL Henry
VERLINDEN Marc
VERSTREKEN Victor
WOUTERS Peter

SOETE Marc
VALENJE Jean
VAN DEN BORNE Paul
VAN WAEYENBERGE Etienne
VERLINDEN Marc
WOUTERS Peter

VAN DEN BORNE Paul
VANDEVELDE Piet
VAN WAEYENBERGE Etienne
VERLINDEN Marc
VERSTREKEN Victor
WOUTERS Peter

VAN VLERKEN Emiel
VERGAUWEN Roger

VERGAUWEN Roger

VAN DINGENEN Paul

MEER REKLAME VOOR HET ZWEEFVLIEGEN

In aansluiting op onze vorige bijdrage over ledenwerving - een bewerking van een artikel uit «Sailplane & Gliding» - volgt hier een samenvatting van het redactie-artikel in het augustusnummer 1986 van Aerokurier.

Zweefvliegers die al eens een buitenlanding maakten, hebben aan de vragen van de toegesnelde nieuwsgierigen - «Is de motor stilgevallen?», «Was er geen wind genoeg?» enz. - wel meer dan eens ervaren hoe onbekend de zweefvliegsport bij de grote massa nog is. Sedert Armand Pien op vrijdagavond zweefvliegweerinformatie geeft, worden velen van ons in vrienden- of werkkring ondervraagd over de daarbij aan bod komende begrippen zoals thermiek, wolkenbasis en stijgsnelheid.

Bij zulke gelegenheden kunnen zweefvliegers dus «op verzoek» hun geliefkoosde sport wat nader toelichten, maar of dat veel uithaalt om nieuwe zweefvliegers aan te trekken, is een andere vraag!

Toch moeten er jongeren voor het zweefvliegen «warm worden gemaakt», anders dreigt onze sporttak werkelijk te vervallen tot wat zij voor velen nog lijkt te zijn: een sport voor een oudere, welstellende minderheid, voor een elite.

In een tijdperk waarin massa's aantrekkelijke vormen van vrijetijdsbesteding beschikbaar zijn, is het niet vanzelfsprekend dat de échte luchtvaartliefhebbers ook mettertijd bij de vliegerij terechtkomen. Daarom precies is reclame voor onze sport noodzakelijk...

Gelukkig profiteert het zweefvliegen, vooral bij jongeren met beperkte financiële middelen, van het feit dat vele andere lucht sporttakken - in de eerste plaats het motorvliegen - de laatste jaren schrikwekkend duur zijn geworden. Immers, dank zij de inspanningen van de clubs konden de kosten in onze sportbranche binnen redelijke perken worden gehouden. Bovendien verzorgen verschillende zweefvliegverenigingen op lokaal vlak bepaalde public relations en andere manifestaties zoals opleidingskampen voor jongeren, open-deurdagen en andere geldopbrengende nevenactiviteiten.

Maar er is meer nodig! Nu en dan verschijnt de lucht sport als element in andere reclam dragers - foto's of film spots van (zweef)vliegtuigen, ballons, valschermspringers - waardoor zij wel de aandacht trekt, zonder dat daarom de weg naar de werkelijke beoefening van de lucht sport wordt geopend. In het televisie medium komt de vliegerij, zeker in België, veel te weinig op de voorgrond, altijd wegens het argument dat het «geen sport voor de massa» is.

Tegen dat tekort aan informatie moeten wij ingaan. We moeten voorlichting verstrekken, kansen bieden om mee de lucht in te gaan, de jeugdverenigingen en scholen aanspreken - bijvoorbeeld in het kader van school sportdagen. Want wie het nooit heeft meegemaakt, kan zich geen juist beeld vor-

men en zal het zelden verder brengen dan te staan «watertanden» aan de omheining van het vliegveld.

Onze informatie moet volledig en objectief zijn: over opleiding, kosten, medische keuring, reglementering, de vereiste persoonlijke inzet, de door de clubs geboden mogelijkheden - dat men bv. niet perse een eigen toestel moet aanschaffen - ook over de risico's... Die informatie kan via diverse opiniemakende media worden verspreid: pers, (lokale) radio, film- en videovoorstellingen in min of meer ruime kring. Op kantoor en onder vrienden - bijvoorbeeld in andere verenigingen - moeten wij ons enthousiasme uitdragen, collega's of bekenden (en hun kinderen) kunnen we naar het veld uitnodigen en ze voor een vlucht meenemen.

We kunnen de nadruk leggen op het milieuvriendelijke karakter van de zweefvliegsport - geen of weinig geluidshinder, het vliegveld als bijzonder biotoop. Voorbeelden van wat het wordt als een vliegveld is afgeschaft - bv. Amougies, Gent, Aalst (?) - kunnen bijdragen tot de waardering voor de bestaande velden en tot de instandhouding ervan.

Het is voor de lucht sport in het algemeen van het grootste belang dat ze «jong bloed» krijgt, en daartoe is de zweefvliegerij bijzonder goed geplaatst dank zij de financiële haalbaarheid in clubverband.

Ieder van ons zou in het komende seizoen voor het zweefvliegen «reclame» moeten maken, in woord, voorbeeld en daad. Vergeet het niet: écht enthousiasme werkt aanstekelijk en «woorden wekken, voorbeelden trekken».

P.M.

VLIEGANGST

Vliegangst, een verschijnsel waarmee vele mensen geplaagd zitten die bijvoorbeeld beroepshalve per vliegtuig moeten reizen, komt ook bij piloten voor, zelfs bij hobbyvliegers.

Het gaat hier niet om de reële angst in noodsituaties, maar over het chronische bange gevoel dat door het vliegen op zichzelf wordt teweeggebracht. Ook ervaren piloten geven toe dat zij in penibele omstandigheden, zoals motoruitval of brand, echte angst kennen, maar het komt er dan wel op aan, dat gevoel zo snel mogelijk te overwinnen en de juiste handelingen te stellen om van de noodsituatie het beste te maken.

Zweefvliegers ervaren ook datzelfde gevoel in stresserende toestanden, bijvoorbeeld bij een buitenlanding, bij het cirkelen in drukbevolkte pompen, enz... Ook dat is normaal, want die angst is een natuurlijke reactie van elk levend wezen, een prikkel tot adrenaline-afscheiding, waardoor men tot daden in staat is... of verlamd blijft van schrik.

Maar wat als je angst voelt, een onberedeneerbare schrik die misschien

geen aanwijsbare oorzaak heeft, die niets met hoogtevrees te maken heeft? Wat kan je eraan doen als je na de eerste 10-15 km van een overlandvlucht, wellicht in vrij turbulente thermiek met 'n licht toestel, miselijk wordt, het benauwd krijgt en er alles voor over zou hebben om zo gauw mogelijk met beide voeten op de grond te staan?

In elk geval kan een onderzoek van het middenoor geen kwaad. Zo komt misschien een afwijking van het slakkehuis aan het licht, waardoor het evenwichtsgevoel gestoord raakt. En precies op dat punt zijn zweefvliegers meer dan andere piloten of luchtreizigers nogal «kwetsbaar», in die zin dat zij vaker en langduriger aan de g-krachten in het steile bochtenwerk zijn blootgesteld. Stelt de arts op dat gebied een stoornis vast - door middel van evenwichtsproeven op een draaistoel bijvoorbeeld - dan kan dat misschien verholpen worden met medicatie.

Maar er zijn andere factoren die tot angst kunnen leiden. En lichte Ka-8 is in «bumpy» weer veel minder aangenaam te vliegen dan een logge Twin Astir met 2 man en 90 liter waterballast aan boord, om maar twee uitersten te noemen. Dus, in zwaar weer kies je best een stabielere machine... of je vliegt liever niet!

Tweede punt: vlieg nooit tegen je zin, maar alleen als je je relax voelt, fit bent en graag wil vliegen. Laat je ook niet opjutten om overlandvluchten te maken waar je je (nog) niet rijp voor voelt. Start je toch en bevalt de vlucht je niet, land dan maar en probeer het op een andere dag opnieuw.

Tertio: verzorg jezelf als je vliegt. Op langere vluchten moet je iets eten, en zeker voldoende drinken. Tracht je ook op de geschikte ogenblikken tijdens de vlucht iets te ontspannen.

Een louter lichamelijke factor heeft te maken met de coördinatie van visuele en zwaartekrachtwaarnemingen. Het afwisselend ver-zien naar buiten en het bekijken van de instrumenten kan je ogen vermoeien (leve de akoestische variometers!). Tijdens het cirkelen houd je het hoofd dus best zo onbeweeglijk mogelijk - draai je ogen en niet heel je hoofd, om je evenwichtsorgaan te sparen. Vermijd te drukke pompen waarin je zelfs met een «fish eye» eigenlijk nog te weinig zicht zou hebben op de hele situatie!

Maak nog eens meer 'n dubbelzitsvlucht met een ervaren co-piloot die erop kan letten of je wel de goede zithouding hebt, mooi in de lengte-as van het toestel, zodat alle krachten door je eigen zwaartepunt gaan.

En ten slotte: zonder dat je het verwacht, zal een vlucht je zo bevallen dat je vroegere angst voor de heerlijke vliegervaring het onderspit moet delven. Waarschijnlijk voorgoed!

P.M.

WEDSTRIJDKALENDER

BELGIË

- 30/4-3/5 : KIEWIT-CUP te HASSELT
- 20/6-21/6 : HANDICAP DER KEMPEN te WEELDE
- 8/8-15/8 : 3de INTERNATIONALE ZWEEFVLIEGWEDSTRIJD VAN A.C. KEIHEUVEL (Ren- en STD-klasse) te BALEN

BUITENLAND

- 18/1-31/1 : W.K. BENALLA (Australië)
- 16/5-17/5 : EENDAAGSE WEDSTRIJD VAN WOENSDRECHT (NI.)
- 26/5-5/6 : NATIONALE KAMPIOENSCHAPPEN OP TERLET (NI.)
- 27/6-8/7 : INT. WEDSTRIJD ISSOUDUN (F.)
- 13/7-27/7 : ZOMERKAMPIOENSCHAPPEN TE MALDEN (NI.)
- 28/7-6/8 : JUNIORENKAMPIOENSCHAPPEN TE VENLO (NI.)

WIJZIGINGEN LUCHTVAARTREGISTER

Zweefvliegtuigen - periode 01.11.85 - 30.09.86

Nieuwe inschrijvingen

08.11.85	00-ZOX	Schleicher Ka-86	R. Verviers Aviation, Verviers
20.11.85	00-ZTV	Mistral C	J. Timmerman, Zwartberg
27.11.85	00-ZMK	Schleicher Ka GCR	B. Kerrinckx + M. Kimpe, Zwartberg
19.12.85	00-ZKM	Avialsa A600 Fauconnet	A. Gantois, Froidchapelle
30.12.85	00-ZNI	Carman M200-Föhn	G. Pozzi, Temploux
09.01.86	00-ZVU	Scheibe L-Spatz SS	P. De Cock, Moorsele
10.01.86	00-ZOH	Grob G 103 Twin Astir	Diest Aero Club - Schaffen
15.01.86	00-ZXY	Schempp-Hirth HS2-Cirrus	H. Poels, Weelde
29.01.86	00-ZTJ	Schleicher Ka 7	Albatros Zweefvliegclub, Kiewit
29.01.86	00-ZKR	Schleicher Ka 8b	Albatros Zweefvliegclub, Kiewit
06.02.86	00-ZVO	Schleicher Rhönbusard	F. Henrand, Temploux (rest.)
26.02.86	00-ZWR	Schleicher Ka 7	SHAPE Gliding Club, Chievres
27.02.86	00-ZLI	Rolladen-Schneider LSA	E. Huybreckx & E. Van Vlerken, Balen
13.03.86	00-ZDW	Avialsa A60 Fauconnet	G. Rosseaux, Temploux
13.03.86	00-ZRP	Carman M 100 S Messange	G. Rousseaux, Temploux
18.03.86	00-ZHS	Grob G103 Twin Astir	Aeroclub Univ. de Mons et du Hainaut, Gosselies
19.03.86	00-ZQE	Schempp-Hirth HS2 Cirrus	E. Busse, Zwartberg
10.04.86	00-ZNT	Scheibe Bergfalke IV	I. Van Caelenberg, J. Baeken, Aalst
11.04.86	00-ZPS	SZD-48-3 Jantar St. III	F. Vanden Borne, Weelde
28.05.86	00-ZOY	Wassmer W30 Bijare	P. Roy, Temploux
05.05.86	00-ZDZ	Scheibe L-Spatz 55	J. De Leu, Aalst

09.06.86	00-ZKT	Grob Speed Astir II B	Van de Ven N.V., Balen
27.06.86	00-ZVI	Grob HS4 St. Cirrus	F. Verstreken, Zwartberg
04.07.86	00-ZKS	Schleicher ASK 13	Kempische Aero Club, Weelde
30.07.86	00-ZRM	Schleicher Ka 7	A.C. Royal de la Meuse, Temploux

Mutaties naar

19.11.85	00-ZEP	Schleider Ka 6 CR	L. Claessens, Weelde
21.11.85	00-ZKJ	Schleicher Ka 6 CR	J. Hendrickx, Weelde
18.02.86	00-ZHM	Bölkow Phoebus C1	J. Verhoeven, Aalst
15.02.86	00-ZVV	Bölkow Phoebus C1	P. Vanden Boom, Oud-Turnhout
	00-ZPP	Grunau Baby II	G. Englebert, St. Hubert
	00-ZTT	Schleicher Ka 2B	Jeugd en luchtvaart, Antwerpen
04.07.86	00-ZZS	Rolladen - Schneider LS4	G. Mortiaux & B. Blaude, Goetsenhoven
25.04.86	00-ZEV	Grob G102 ST. Astir III	R.C.N.A. - Temploux
20.06.86	00-ZLP	Olympia-Meise S2	R. d' Huart, St. Hubert
23.05.86	00-ZWH	Schleicher Ka 6 CR	G. Pirson, P. Tasquin en P. Van der Zwalmen, Tienen.
17.06.86	00-ZST	SZD-22 B Mucha Standard	E. Galand, St. Hubert
04.06.86	00-ZZO	Schleicher Ka 6 CR	H. Note, Weelde

Doorhalingen

22.11.85	00-ZLD	Rolladen Schneider LS3/17
18.12.85	00-ZXA	Schempp Hirth Janus C
02.02.86	00-ZYY	Wassmer WA 30 Bijare
02.02.86	00-ZCA	SZD-22B Mucha Standard
03.01.86	00-ZDN	Schleicher Ka 7
07.02.86	00-ZLS	Rolladen-Schneider LS 3a
03.01.86	00-ZPB	Schempp-Hirth St. Cirrus
	00-ZPY	Schempp-Hirth Janus
28.01.86	00-ZRF	Let L-13 Blanik
16.01.86	00-ZVA	Grob Twin Astir
16.01.86	00-ZVB	Grob Twin Astir
04.04.86	00-ZHF	Breguet 905 S Faurette
04.04.86	00-ZSK	SZD-22B Mucha Standard
18.07.86	00-ZOS	Schempp-Hirth St. Cirrus

Bron : Aeronews - A.S.A. Deurne

★ ★
★

TE KOOP

- * ASW 15, volledig geïnstrumenteerd. Ilec E-vario gesloten aanhangwagen. Inlichtingen : P. Spaepen, tel. 011/35 11 23.
- * Ka 6 CR. Bouwjaar 1964. Volledig geïnstrumenteerd, gecompenseerde vario Solfart, radio, eventueel valschermscherm, open aanhangwagen. Inlichtingen : J. Van Mulders, tel. 011/35 32 00.
- * PHOEBUS 15 meter, 1966 volledig geïnstrumenteerd, radio 720 kan. Dittel, valschermscherm, gesloten aanhangwagen tel. 03/646 33 87 - P. Vanden Boom
- * BECKER - grondpost, 360 km. 12.000 F, tel. 014/31 08 00.
- * TWIN ASTIR - intrekbaar wiel, volledig instrumentarium - gesloten aanhangwagen, prijs 55.000 DM tel. 087/65 87 91 - B. Schmelzer
- * LIER - dubbele trommel Te bezichtigen bij L.S.V. Viersen te Keiheuvel

GEZOCHT

* De redactie van het ligablad zoekt goede foto's (liefst zw/w) of dia's, voor de illustratie van artikels alsook voor de kaft. Neem eens contact op met de redactie, tel. 011/43 10 87.

VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT

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

GEVRAAGD

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

Geef uw naam door aan het secretariaat, verdere informatie zal dan worden toegestuurd.

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

de TR-720 ZEND-ONTVANGER

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

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

INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

Martin Heesakkers

Eind 11-5611 BC Riethoven NL (Belg./Ned. grens)

Tel. 04902-41741, INT. NAT. 31.4902.41741