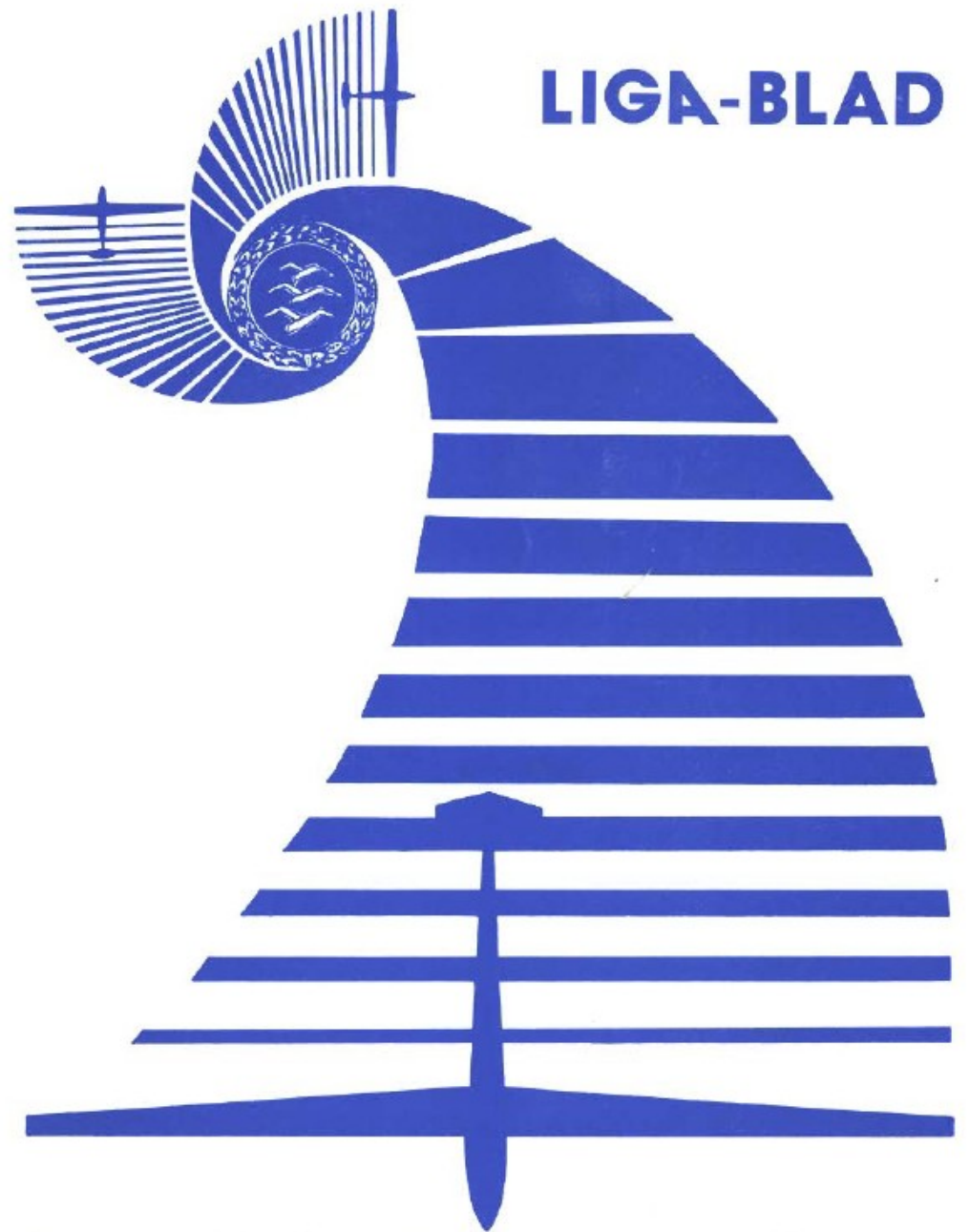


# LIGA-BLAD



Driemaandelijks tijdschrift van de  
Liga van Vlaamse Zeevliegclubs v.z.w.

5de Jaargang  
nummer 20  
december 1984

Verant. uitg.: Jan HANNES, Linkestraat 18, 3560 Beringen

**NIEUW**

bij INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

de **TR 720 ZEND/ONTVANGER** handheld  
minimale afmetingen (178 x 68 x 38 mm)

IDEAAL voor:

ZWEEFLIEGERS  
OPHAALPLOEGEN  
SPORTVLIEGERS  
VERKEERSLEIDING  
UL-PILOTEN  
DELTA-VLIEGERS  
BALLONVAARDERS  
VOLGAUTO's  
WEDSTRIJDLEIDERS  
etc. etc.



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

**INTRODUKTIEPRIJS:**

**f 1680,- of Bfr. 30500** excl. btw  
incl. accu, antenne, laadapparaat.

Div. extra features leverbaar: lederen tas, externe luidspr/micro., conn. voor ext. voeding, magneetvoetantenne, snellader, zwaardere accu's.

**INTERNATIONAL AVIATION SERVICE**  
(Martin Heesakkers)

Eind 11, 5561 BC Riethoven NL. Tel.: ('s avonds):  
04902-41741, vanuit België 31490241741.

HIER UW  
ADVERTENTIE

?

UW advertentie in ons tijdschrift ?

Dat kan beslist !

Neem contact op met het secretariaat.

" LIGA - BLAD "

Driemaandelijks  
tijdschrift van de  
Liga van Vlaamse  
Zweefvliegclubs  
v.z.w.

redactie

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

5de Jaargang  
nummer 20  
december 1984

liga van vlaamse zweefvliegclubs

secretariaat

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

Inhoud

- \* Van de redactie.....4
- \* Eindrangschikking van de CHARRON-BEKER 1984.....5
- \* Verslag over de wedstrijd VICTOR BOIN 1984.....10
- \* Terug naar het prille begin .....12
- \* Parijs - Dakar .....17
- \* Wat heeft een zweefvliegtuig te maken met .....18
- \* Uitgave van het Liga-Blad in '85..19
- \* Verslag van de vergadering van de K.B.A.C.-Sportcommissie.....22
- \* Nieuws van de Wedstrijdcommissie..24
- \* Wedstrijdkalender 1985 .....25
- \* Gevraagd/te koop .....26

Verleenden hun medewerking aan dit nummer:

J. Aerts (D.A.C.), J. Govaerts (A.C.K.)  
A. Servranckx (A.C.A.) en L. Vannitsen  
(Limb. Vleugels)

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

## Van de redactie

Dit is het laatste nummer van het Liga-blad in zijn vernieuwde vorm. Het is tevens ook het meest volumineuze met de eerste reclame. Volgend jaar hopen we meer reclame erin te brengen. Daarom vragen we je medewerking. Ben je geïnteresseerd of is je firma eventueel kandidaat voor reclame, neem dan contact op met het secretariaat. Daar kun je alle nodige informatie bekomen.

In 1985 zal de redactie en het secretariaat trachten het liga-blad nog interessanter te maken zowel qua inhoud als vorm. Daarom vragen we ook je medewerking door het leveren van teksten en clubnieuwsjes. In dit verband wil de redactie de Kempische A.C. danken voor het reeds toesturen van hun clubblad waaruit wij, mits bronvermelding, allerlei bruikbare nieuwsjes en tips mogen brengen. Dank U, heren.

Wij denken ook aan een nieuwe naam en logo voor dit blad. Alle ideeën en logo's zijn welkom.

De redactie dankt ook alle medewerkers van dit blad en hoopt dat zij bereidwillig zullen blijven medewerken.

Namens de Voorzitter, de Beheerraadsleden, Wedstrijdcommissie en het Secretariaat wenst de redactie U een Zalige Kerst en Gelukkig Nieuwjaar en veel vlieggenot in 1985.

## Mededeling van het secretariaat

In verband met de aanvragen van oefen-, en zweefvliegvergunningen, kwalificaties en brevetten wordt gevraagd alleen volledige dossiers binnen te sturen. Een beetje goede wil bespaart veel tijd en kosten!

## eindrangschikking

### 1. OPEN- EN RENKLASSE (OR)

|                   |        | Punten |
|-------------------|--------|--------|
| 1. Taeymans Stan  | A.C.K. | 4.435  |
| 2. Jennen R.      | A.C.K. | 3.958  |
| 3. Mayhew C.      | D.A.C. | 3.850  |
| 4. Maes P.        | A.Z.N. | 3.528  |
| Bouquet H.        | G.Z.S. | 3.528  |
| 6. Govers P.      | A.C.K. | 2.482  |
| 7. Bluekens M.    | A.C.K. | 2.384  |
| 8. Torner H.      | K.F.C. | 2.059  |
| 9. Roggeman D.    | A.C.A. | 1.884  |
| 10. Haegeman G.   | G.Z.S. | 1.751  |
| 11. Govaerts W.   | A.C.K. | 1.313  |
| 12. Muylaert J.P. | A.C.A. | 1.302  |
| 13. Haegeman M.   | G.Z.S. | 1.130  |
| 14. De Witte      | K.A.C. | 510    |

### 2. STANDAARDKLASSE (S)

|                       |          |       |
|-----------------------|----------|-------|
| 1. Peeters G.         | D.A.C.   | 6.174 |
| 2. Van der Spiegel P. | D.A.C.   | 5.222 |
| 3. Somers H.          | D.A.C.   | 4.382 |
| 4. Huybreckx M.       | A.C.K.   | 4.237 |
| 5. Aerts J.           | D.A.C.   | 3.890 |
| 6. Huybreckx G.       | A.C.K.   | 3.857 |
| 7. Thomassen J.       | L.V.     | 3.292 |
| 8. Lens T.            | D.A.C.   | 3.270 |
| 9. Van Looy W.        | A.Z.N.   | 3.117 |
| 10. Beerts L.         | D.A.C.   | 3.042 |
| 11. Mangelschots P.   | ALBATROS | 2.929 |
| 12. Coppens H.        | D.A.C.   | 2.925 |
| 13. De Wachter E.     | A.C.K.   | 2.743 |
| 14. Fine J.           | A.Z.N.   | 2.576 |
| 15. Evens J.          | ALBATROS | 2.542 |
| 16. Fransen A.        | A.Z.N.   | 2.506 |

|                     |          |       |
|---------------------|----------|-------|
| 17. Reynders W.     | A.Z.M.   | 2.397 |
| 18. Van Bree G.     | L.V.     | 2.227 |
| 19. Holsteyns H.    | ALBATROS | 2.210 |
| 20. Van Camp R.     | A.Z.M.   | 2.136 |
| 21. Geudens F.      | A.Z.M.   | 2.055 |
| 22. Huygens M.      | A.Z.M.   | 2.040 |
| 23. Franssens C.    | A.Z.M.   | 2.013 |
| 24. Dewispelaere F. | K.F.C.   | 1.884 |
| 25. Louis R.        | L.V.     | 1.790 |
| 26. Albert P.       | L.V.     | 1.700 |
| 27. Lievens J.      | A.C.A.   | 1.651 |
| 28. Celis T.        | ALBATROS | 1.503 |
| 29. Joyeux P.       | G.Z.S.   | 1.153 |
| 30. Coolens J.L.    | L.V.     | 1.000 |
| 31. Van Dam K.      | A.C.B.   | 680   |
| 32. Slegten B.      | L.V.     | 515   |

### 3. CLUBKLASSE (C)

|                  |          |       |
|------------------|----------|-------|
| 1. Janssens P.   | A.C.K.   | 2.944 |
| 2. Berger H.     | ALBATROS | 2.329 |
| 3. Andries E.    | D.A.C.   | 2.124 |
| 4. Kennes A.     | K.A.C.   | 2.116 |
| 5. Fobe          | L.U.A.C. | 2.094 |
| 6. Roelandt P.   | A.C.A.   | 1.943 |
| 7. Van Houtte J. | ALBATROS | 1.592 |
| 8. Broos P.      | D.A.C.   | 1.492 |
| 9. Boon          | D.A.C.   | 1.470 |
| 10. Wijnants B.  | K.A.C.   | 1.422 |
| 11. De Winter D. | A.C.A.   | 1.114 |
| 12. Carre F.     | D.A.C.   | 1.034 |
| 13. Snoeckx M.   | ALBATROS | 992   |
| 14. Roegies H.   | G.Z.S.   | 972   |
| 15. Lammens M.   | ALBATROS | 940   |
| 16. Moors M.     | ALBATROS | 926   |
| 17. Kennes F.    | K.A.C.   | 893   |
| 18. Maes B.      | D.A.C.   | 867   |
| 19. Haagmans W.  | L.V.     | 850   |

|                     |          |     |
|---------------------|----------|-----|
| 20. Thijs J.        | L.V.     | 840 |
| 21. Charlton M.     | D.A.C.   | 837 |
| Spegelaere T.       | ALBATROS | 837 |
| 23. Van Pee G.      | ALBATROS | 831 |
| 24. Braet F.        | D.A.C.   | 815 |
| Geuens F.           | A.C.K.   | 815 |
| 26. Streitz F.      | D.A.C.   | 795 |
| 27. Wils J.         | D.A.C.   | 786 |
| 28. Van Mulders J.  | L.V.     | 781 |
| 29. Jaeken I.       | ALBATROS | 777 |
| 30. Van Dormael J.  | L.V.     | 768 |
| 31. Timmerman V.    | ALBATROS | 763 |
| 32. Van Vlerken E.  | A.C.K.   | 760 |
| 33. Geuens E.       | A.C.K.   | 758 |
| De Bruycker R.      | Z.A.C.   | 758 |
| 35. Maes F.         | L.V.     | 755 |
| Hoerkerke F.        | K.F.C.   | 755 |
| 37. Tanghe H.       | A.C.A.   | 749 |
| 38. Vuylsteke       | L.V.     | 740 |
| 39. Lobbens R.      | K.F.C.   | 739 |
| 40. Malfait G.      | Z.A.C.   | 729 |
| 41. Maes J.         | K.F.C.   | 726 |
| 42. Vergauwen R.    | A.C.K.   | 723 |
| 43. Bovin S.        | L.U.A.C. | 720 |
| 44. Speetjens J.    | ALBATROS | 715 |
| 45. Collin A.       | D.A.C.   | 698 |
| 46. Veys J.         | Z.A.C.   | 688 |
| 47. De Leu J.       | A.C.A.   | 684 |
| 48. Naigray E.      | K.F.C.   | 683 |
| 49. Verbiest A.     | A.C.K.   | 675 |
| 50. Dom L.          | D.A.C.   | 674 |
| 51. Gaudes P.       | A.C.A.   | 660 |
| 52. Lemmens A.      | K.A.C.   | 655 |
| 53. Engelen A.      | A.C.K.   | 654 |
| 54. Vanderputten F. | A.C.A.   | 631 |
| 55. Poinet F.       | L.U.A.C. | 630 |
| 56. Berger J.       | ALBATROS | 626 |
| 57. Huysmans R.     | A.C.I.   | 625 |

|                      |          |     |
|----------------------|----------|-----|
| 58. Abrahams W.      | ALBATROS | 599 |
| 59. Haepers J.       | A.C.K.   | 595 |
| 60. Poels R.         | K.A.C.   | 592 |
| 61. Vaneekhoutte T.  | Z.A.C.   | 585 |
| 62. Koelham H.       | L.U.A.C. | 581 |
| 63. Vandekerkhove D. | K.F.C.   | 559 |
| 64. De Leger F.      | ALBATROS | 550 |
| 65. Heylen F.        | A.C.K.   | 546 |
| 66. Janda J.         | A.C.A.   | 542 |
| 67. Dettloff U.      | L.V.     | 520 |
| 68. Buytaert S.      | ALBATROS | 519 |
| 69. Thijs J.         | A.C.K.   | 517 |
| 70. Van Der Voort P. | A.C.B.   | 510 |
| 71. Lauwers R.       | D.A.C.   | 506 |
| 72. De Schrijver M.  | A.C.K.   | 502 |
| 73. De Beuckeleer P. | A.C.K.   | 501 |

#### 4. Tweezitter (T)

|                       |          |       |
|-----------------------|----------|-------|
| 1. Berx F.            | ALBATROS | 2.948 |
| 2. Daems J.           | A.C.K.   | 2.063 |
| 3. Beerts L.          | D.A.C.   | 1.560 |
| 4. Van der Spiegel P. | D.A.C.   | 1.396 |
| 5. Peeters G.         | D.A.C.   | 1.313 |
| 6. Franssens J.       | A.Z.M.   | 1.304 |
| 7. Rommens R.         | L.V.     | 1.207 |
| 8. Staessens          | A.Z.N.   | 1.200 |
| 9. Teeuwen W.         | A.C.B.   | 944   |
| 10. Lens T.           | D.A.C.   | 916   |
| 11. Van Gael J.       | L.V.     | 880   |
| 12. Aerts J.          | D.A.C.   | 856   |
| 13. Andries E.        | D.A.C.   | 847   |
| 14. Devriese R.       | D.A.C.   | 790   |
| 15. Van Rooy J.       | K.A.C.   | 760   |
| 16. Boon P.           | D.A.C.   | 752   |
| 17. Vermeulen C.      | G.Z.S.   | 730   |

|                     |          |     |
|---------------------|----------|-----|
| 18. Louw H.         | D.A.C.   | 651 |
| 19. Albert M.       | L.V.     | 628 |
| 20. Nicolai G.      | A.C.B.   | 611 |
| 21. Couckuyt F.     | K.F.C.   | 604 |
| 22. Mangelschots P. | ALBATROS | 603 |
| 23. Huybreckx M.    | A.C.K.   | 572 |
| 24. Mullaert P.     | G.Z.S.   | 570 |
| 25. Tassent G.      | A.C.A.   | 562 |
| 26. Broos P.        | D.A.C.   | 547 |
| 27. Andries W.      | D.A.C.   | 522 |
| 28. Muiylaert J.F.  | A.C.A.   | 517 |

#### KLASSEMENT DER CLUBS

|                       |        |                  |
|-----------------------|--------|------------------|
| 1. Diest A.C.         | 55.113 | punten           |
| 2. A.C. Keiheuvel     | 40.575 |                  |
| 3. ALBATROS           | 25.741 |                  |
| 4. A.Z. Neeuw         | 24.882 |                  |
| 5. Limburgse Vleugels | 18.493 |                  |
| 6. A.C. Aalst         | 12.229 |                  |
| 7. Gentse Z.S.        | 9.844  |                  |
| 8. Kortrijk F.C.      | 8.009  |                  |
| 9. Kempische A.C.     | 6.948  |                  |
| 10. Leuven Un. A.C.   | 4.670  |                  |
| 11. Zoute A.C.        | 2.760  |                  |
| 12. A.C. Brasschaat   | 2.745  |                  |
| 13. Gent A.C.         | 0      | *                |
| 14. Z.K. Brugge       |        | NIET DEELGENOMEN |

\* Voor Gent A.C. bereikte geen enkele deelnemer het minimum van 500 punten

## Victor Boin - Beker 1984

De 28 ste uitgave van deze wedstrijd werd ingericht door de Limburgse Vleugels te Genk-Zwartberg, op 18 augustus 11. De organisatoren hadden hun beste beentje voorgezet om deze wedstrijd zo goed mogelijk te laten verlopen. Ze hadden geen vat op de weersomstandigheden die alles behalve ideaal konden genoemd worden. Ondanks alles kon de winnaar toch een grote afstand afleggen.

### UITSLAG

|                                       | Km  | H.F. | Punten |
|---------------------------------------|-----|------|--------|
| 1. J. Thys (L.V.) St. Austria         | 195 | 90   | 216    |
| 2. L. Mol (E.L.Z.C.) Sagitta 013      | 90  | 84   | 107    |
| 3. G. Pecters (DAC) Ka-7              | 83  | 82   | 101,2  |
| 4. P. Albert (L.V.) K-6E              | 90  | 90   | 100    |
| 5. M. Pelzers (E.L.Z.C.) K-6E         | 90  | 90   | 100    |
| 6. J. Vuylsteke (L.V.) Mucha          | 88  | 92   | 96     |
| 7. J. Vanhoutte, (Albatros) Ka-8      | 72  | 78   | 92,2   |
| 8. E. Andries (DAC) K-6E              | 83  | 90   | 92,2   |
| 9. J. Lievens (ACA) Zugvogel 3b       | 83  | 94   | 88     |
| 10. B. Slegten (L.V.) Jaskolka        | 72  | 92   | 78     |
| 11. W. De Groof (LUAC) Blanik         | 53  | 80   | 66,2   |
| 12. F. Maes (L.V.) K-6BR              | 45  | 86   | 52     |
| 13. G. Van Bree (L.V.) Ka-2           | 41  | 80   | 51     |
| 14. L. Vannitsen (L.V.) M 200         | 45  | 90   | 50     |
| 15. G. Van Pee (Albatros) Ka-8        | 37  | 78   | 47,5   |
| 16. S. Bovin (LUAC) Ka-8              | 35  | 78   | 45     |
| 17. P. Van der Spiegel (DAC) Ka-7     | 30  | 82   | 41,5   |
| 18. J. Van Gaal (L.V.) Ka-13          | 34  | 82   | 37     |
| 19. J. Seton (V.K. Haamstede) Sie 326 | 90  | 90   | 29     |

### Recht op antwoord

Verwijzend naar de tekst verschenen in het Liga-Blad nr.3/84 handelend over de Victor Boin - wedstrijd, publiceren wij op de volgende bladzijde een schrijven van de Limburgse Vleugels

10



Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs  
Redactie - de Heer Jan Hannes  
Linkestraat 18  
3560 BERINGEN

Geachte Heer Hannes,

Wij hebben het linblad nr 19 van 24.9.1984 ontvangen en uitgedeeld aan onze clubleden.

Het artikel over de Victor Boin Beker op pagina 5 heeft ons ten zeerste verontwaardigd. Inderdaad, ofwel is dit een misplaatste grap, hetgeen wij niet veronderstellen, ofwel is dit een bewijs van het slecht functioneren van de redactie. Door onze sekretaris, de Heer Robert Rommens, werd aan iedere piloot-deelnemer, een copij van de wedstrijduitslag verstuurd. Daarenboven werd eveneens een copij verstuurd aan het adres van de Kon. Aeroclub van België en aan de redactie van Aeropress-Planeur.

Door onze correspondent, de Heer Léon Vannitsen, werd een artikel over de wedstrijd, samen met een copij van de uitslag verstuurd aan het adres van de redactie van het Ligablad.

Het is nu best mogelijk dat dit artikel niet in uw bezit is geraakt en waarom?

Wel op pagina 3 van nr 19 staat er als adres vermeld: Linkestraat 18, 3560 BERINGEN, blijkbaar een nieuw adres, daar waar op pagina 16 bij de samenstelling van de Liga, de Heer Hannes op een ander adres woont nl. Zandstraat 39, 3568 HAM.

Er is dus blijkbaar een adresverandering van de hoofdredacteur geweest, die hijzelf niet behoorlijk kan weergeven in het Ligablad, om maar te zwijgen van het kenbaar maken van deze wijziging aan de clubs.

Niet te verwonderen dat er dus alleen bij de Liga niets is aangekomen.

Ware het niet beter geweest van een telefoontje te oeven aan onze sekretaris alvorens dit artikel te publiceren??

Misschien kan er toch wel iets vergeten zijn en dan had men dit kunnen rechtzetten op een soortieve manier met een kleine vingerwijzing erbij.

U begrijpt best dat onze club zulke tendentieuze tijdschriften niet kan aanvaarden, en wij vragen dan ook een rechtzetting, met publikatie van deze brief in uw volgend nummer.

De Limburgse Vleugels hebben hun uiterste best gedaan om deze wedstrijd vlekkeloos te laten verlopen, hetgeen ook gebeurd is. Wij vinden het dan ook spijtig dat dit moet gebeuren en stellen voor, om in de toekomst zulke problemen te vermijden, dat de Ligaredactie zijn eigen informatie juist en onduidelijk doorgeeft en dat er wat meer communicatie mag zijn alvorens artikels zoals op pagina 5 te publiceren.

Met achting,

P. SPAEPEN  
Reheerder Limburgse Vleugels  
Voorzitter Sektie zweefvliegen

P.S. Hierbij Ingesloten noomaals de uitslag van de Victor Boin clubklasse 1984 en een copij van "een artikel" in een Limburgs dagblad namelijk "Belangsk" waaruit blijkt dat dit weeral de enige krant is die een artikel over zweefvliegen voldoende tot zijn recht kan laten komen. I.v.m. de Nationale Kampioenschappen moet men altijd "zoeken" naar een klein artikel.

## Terug naar het prille begin ...

Eén van de grootste moeilijkheden waarmee een beginnend zweefvlieger af te rekenen krijgt, is het zichzelf ervan overtuigen dat er voldoende vooruitgang geboekt wordt. Om dat te kunnen, moet je het leerproces enigszins begrijpen en dat wordt niet dikwijls verklaard door de instructeurs.

Helaas worden vele erg belangrijke aspecten van de zweefvlieg-opleiding niet altijd door elke instructeur behandeld. De daaruit voortkomende misverstanden scheppen problemen voor iedereen, en ik hoop dat deze artikelenreeks over het leren zweefvliegen zowel voor leerlingen als instructeurs nuttig zal zijn.

Weinig piloten of instructeurs besteden voldoende tijd aan het verklaren van wat de beginner meestal ervaart tijdens de allereerste vluchten. Immers, in dit stadium zijn verontrustende en zelfs beangstigende gevoelens heel normaal, en vele aspirant-zweefvliegers vinden het zelfs zo erg dat ze het al na enkele lesvluchten opgeven. Een paar geruststellende woorden en een beetje uitleg zijn van onschatbare waarde voor mensen die voor het eerst met een zweefvliegtuig het luchtruim in gaan.

Deze gevoelens hebben verscheidene oorzaken. Onze evenwichtszin is gewoonlijk rechtstreeks verbonden met de zwaartekracht en is helemaal niet gewend aan bewegingen en versnellingen in alle drie dimensies. Eens de vaste grond verlaten, beginnen we allerlei eigenaardige en zorgwekkende gevoelens te krijgen, maar het lukt ons niet om ze met de bewegingen van het toestel in verband te brengen. Dergelijke gevoelens zouden gewoonlijk door de hersenen onderdrukt worden indien ons gezichtsvermogen duidelijk zou herkennen wat er juist gebeurt, maar daarvoor hebben we de ervaring van een aantal vluchten nodig.

In dit stadium is het eveneens normaal en natuurlijk als er nerveus met de besturing omgesprongen wordt, en dit onzekere gedoe maakt onze zorgen nog erger. Dat wordt allemaal

nog véél erger indien er gevlogen wordt tijdens een turbulente dag, zeker wanneer er ook geen duidelijke horizon is. Er is dan geen mogelijkheid om te voorspellen wanneer de schokken gaan komen en het is moeilijker om uit te maken wat er met het vliegtuig gebeurt terwijl het op alle mogelijke manieren weggeduwd wordt.

In dergelijke omstandigheden geeft het besturen eerder de indruk dat het toestel bij elke stoot uit de lucht kan vallen, en een nerveus persoon kan alleen maar iets aan zo'n vlucht hebben als hij door zijn instructeur voortdurend gerustgesteld wordt.

In dit begin zijn we bijzonder gevoelig voor een zekere 'lichtheid' die optreedt wanneer de neus van het zweefvliegtuig naar beneden gebracht wordt. Dit lage of verminderde gevoel lijkt op wat we voelen tijdens het vallen in een nachtmerrie, en daarom hebben we ook de neiging om het met echt vallen te associëren. Tijdens de allereerste vluchten is dit gevoel alarmerend, want de kans om uit het zweefvliegtuig te vallen lijkt ons heel reëel. Na een paar vluchten wordt dit gevoel al geënticipeerd door de hersenen telkens de stuurknuppel naar voor gaat en men de neus van het toestel duidelijk ziet zakken ten opzichte van de horizon. Eenzelfde gevoel kan ontstaan tijdens het vliegen doorheen turbulenties, maar ook in dit geval leren we de ware oorzaken herkennen en de schokken en stoten maken ons na een tijdje niet meer bang.

Uit het voorgaande blijkt duidelijk hoe belangrijk het is om redelijk kalme weersomstandigheden te kiezen voor de eerste vluchten. Deze ervaringen blijven beangstigend tot je voldoende vertrouwen hebt in de besturing. Tot dan blijf je schrik krijgen als je merkt dat het toestel niet reageert of in een andere dan gewenste richting geduwd wordt. Gedurende een nevelige dag is het echt heel moeilijk om uit te maken wat er gebeurt, en dat maakt het allemaal nog erger en vermindert je zelfvertrouwen.

Hoewel de weersomstandigheden zelden perfekt zijn, is het toch een grote hulp als men zich realiseert dat turbulentie en slechte zichtbaarheid een sterke invloed hebben op vliegvaardigheden en zelfvertrouwen gedurende deze leertijd. Voor een beginnening zijn dit erg belangrijke problemen en juist daarom moeten instructeurs en andere piloten die te maken krijgen met initiatievluchten voldoende en juiste uitleg verstrekken. Langdurig bochtenwerk, brutaal snelheidsverlies en andere abrupte manoeuvres zijn hier uit den boze. De eerste echte vliegles gaat over besturing en de effecten ervan.

De bewegingen van de stuurknuppel zijn logisch en worden al snel instinctief en automatisch uitgevoerd, maar het richtingsroer is een ander paar mouwen! Hier is het niet alleen een kwestie van de juiste richting en voldoende roeruitslag: de bediening van het voetenstuur moet totaal automatisch gebeuren, wat verder gekompliceerd wordt door de verschillende roerkrachten die optreden wanneer je koördinatie slecht is. Veel opleidings-zweefvliegtuigen, en zeker de K-7 en de K-13 (en de Bocian, voor wie dat toestel kennen) hebben een richtingsroer dat "over-balanceert" telkens er een bocht slecht genomen wordt.

Stel jezelf voor als een beginnening die probeert te leren hoe een bocht te nemen. Onbewust geef je té weinig links voetenstuur bij het ingaan van een linkse bocht. Daarna gebeurt er blijkbaar iets heel eigenaardigs en je krijgt het gevoel alsof het zweefvliegtuig helemaal omrolt en je eruit gaat vallen. Dan voel je hoe de instructeur de besturing van het voetenstuur overneemt.

"Verdomme", denk je, "kan hij me nu nooit eens laten doen?" En dan raak je helemaal in de war, want je voelt hoe de RECHTSE pedaal ingedrukt wordt, terwijl de instructeur zegt dat je meer linkse 'voet moet geven'.

Die verwarring blijft duren totdat je, enige tijd later, beseft dat je instructeur het voetenstuur niet eens aangeraakt heeft: in werkelijkheid was het de luchtstroming over het richtingsroer die het voetenstuur bewoog en je oorspronkelijke fout benadrukte en verergerde.

De verklaring van dit probleem is dat de meeste zweefvliegtuigen een richtingsroer hebben dat zichzelf niet centraliseert. Telkens er een bocht begonnen of beëindigd wordt zonder de juiste hoeveelheid voetenstuur, gaat het toestel gedurende enkele seconden zijwaarts vliegen. Tegelijkertijd duwt de luchtstroming het roer nog verder in de verkeerde richting. Als je dan het richtingsroer voelt bewegen, of beter: je voelt hoe het tégen je voeten en in de slechte richting probeert te bewegen, dan is het heel waarschijnlijk niet de instructeur.

Als je wil kan je dit verschijnsel voorstellen als zijnde een gek die met je meevliegt en die je besturingsfouten steeds erger maakt door nog meer 'verkeerde voet' te geven. Als je bijvoorbeeld teveel voetenstuur geeft of de pedaal ingedrukt houdt gedurende de bocht, i.p.v. geleidelijk te verminderen, dan zal het toestel sterk gaan schuiven, het richtingsroer zal overbalanceren en zo blijven staan tenzij er voldoende kracht wordt uitgeoefend om de uitslag te verminderen en het roer terug te centraliseren.

Mocht je dit ooit eens uitproberen, en het voetenstuur geleidelijk volledig indrukt, dan zal je merken dat er ook geleidelijk meer kracht nodig is om het roer te doen uitslaan, tot er plotseling géén kracht meer nodig is. Ze keert zelfs om, zodat het richtingsroer uit zichzelf in een volledig uitgeslagen toestand blijft staan. Er doet zich evenwel nog een verdere complicatie voor: op het ogenblik dat het richtingsroer overbalanceert slaat ook de naald van de snelheidsmeter een heel stuk terug naar nul en geeft een volkomen valse aanduiding. Als je er op dat bewuste moment naar kijkt zou je kunnen gaan denken dat er een plots snelheidsverlies gaat komen. Een klein beetje schuiven of slippen is al voldoende om valse, te lage aanduidingen op de snelheidsmeter te krijgen. Als je het voetenstuur voelt bewegen, net alsof de instructeur het bedient, dan is het aangewezen om te vragen of hij het ook werkelijk doet. Hij zou je ook moeten vertellen wanneer het richtingsroer overbalanceert door op je bochten te letten. Hij zou je moeten vertellen dat zijn voeten niet op de pedalen rusten en dat het de luchtstromingen rond het



richtingsroer zijn die het doen bewegen. Dit typische overbalanceren van het richtingsroer is trouwens niet aanvaardbaar bij normale, gemotoriseerde vliegtuigen.

De ware oorzaak ervan is een gebrek aan richtingsstabiliteit, of met andere woorden: het kielvlak is té klein. Dit verschijnsel is een onuitputtelijke bron van verwarring voor beginners, maar wordt door een ervaren zweefvlieger nauwelijks opgemerkt. Daarom vergeten de meeste instructeurs dat er iets over verteld moet worden, laat staan dat het duidelijk getoond wordt. Dring er bij je instructeur sterk op aan dat hij demonstreert, of probeer het zelf eens uit tijdens een lesvlucht.

Het staat als een paal boven water dat de grootste moeilijkheid van het leren zweefvliegen het koördineren van de stick en voetenstuur is. Het moet een echte gewoonte worden, bijna een automatisme. Zoiets vergt oefening: bochten, bochten en nog eens bochten. Je zal trouwens merken dat het onmogelijk is om zuiver rechtdoor te vliegen als je koördinatie niet goed is. Als er bijvoorbeeld één vleugel zakt, zal het zweefvliegtuig vrijwel onmiddellijk een bocht inzetten. Probeer je dan het toestel terug horizontaal te brengen met de stuurknuppel alleen, dan zal een tegengesteld gieren je nog meer uit je oorspronkelijke koers slaan. Om terug zuiver rechtdoor te vliegen moet er onmiddellijk gereageerd worden met een gekoördineerde beweging van stick en voetenstuur. Iedere keer dat er een zijdelingse beweging met de stick gebeurt zonder een passende richtingsroer-uitslag, zal het zweefvliegtuig gaan slingeren.

Er is dus helemaal geen reden tot wanhoop als je het na een paar lessen nog niet onder de knie hebt. Rechtdoor vliegen zal waarschijnlijk één van de allerlaatste dingen zijn die je leert vlak voor je eerste solovlucht. Wees zeker dat je niet de enige bent die deze schijnbaar eenvoudige oefening eigenlijk aartsmoeilijk vindt.

( Dit is een vertaald artikel van de hand van Derek Piggott en is verschenen in Sailplane and Gliding.)

## Parijs - Dakar

Natuurlijk is uw eerste gedachte: die vergist zich van uitgever en seizoen. Mis, ik heb het hier over de Aalsterse Parijs-Dakar.

De laatste is nog maar van juli achter de rug. Terwijl we nog vol heimwee terugdenken aan die voorbije drie weken, gonst het in het clubhuis reeds om de volgende voor te bereiden.

In elk zweversgezin is de tijd van corruptie weer in volle bloei. Negen en veertig weken kuisen, wassen en plassen, nooit nee durven zeggen, royaal bloemen, kleren, parfum, pelsmantels en modegrillen involgen. Van schoonmoeder alles verdragen om die drie weken zweefverlof in Frankrijk los te peuteren en veilig te stellen.

Frankrijk zul je zeggen, het land van wijn, oten, Eifeltoren, Folies Bergère,.... maar voor ons zwevers is het ook Franse termiek. Eerst zacht en teder, dan weer ontstuitig en geheimzinnig.

Als vaste basis hebben we sinds jaren Le Blanc. Dit vliegplein is 300 km ten zuiden van Parijs en 60 km ten oosten van Poitiers gelegen.

Het stadje zelf is een klein provincieplaatsje met 7.000 inwoners. In het voorseizoen is het een palaver in de club om deelnemerslijsten samen te stellen en te beslissen welke clubtoestellen meegaan en voor welke periode. Hoe meer de vertrekdatum nadert, hoe meer de spanning stijgt. Aanhangwagens worden herschilderd, hersteld en worden geladen met gedemonteerde zweefvliegtuigen. Op D-day wordt er 's morgensvroeg gestart in de richting van Frankrijk... eindelijk. Met een schitterende zonsopgang als begeleiding, wordt resoluut cap zuid gekozen. Zonder problemen de grens over richting Parijs.

Maar is dat nu in de verte een grijze afscherming? De bevestiging komt een uur later eens de hoofdstad voorbij. Eerst enkele miezeringe druppeltjes, en dan het typisch Belgisch weertje. Een uurtje later wordt het zo bar slecht dat we de indruk krijgen dat de ruitenwissers heen en weer bewegen op het ritme van "I'm singing in the rain".

Aangekomen in Le Blanc, tentje of caravan opstellen of betrekken, in de druilende regen uitladen en alles zo droog mogelijk trachten te houden. Voor een dag valt het mee, maar acht dagen is toch wel wat van het goede te veel. Doch dan is er de Franse zon, termiek en er wordt met volle overgave gevlogen: hoogtewinsten, lange afstanden,.... het plezier kan niet op. Er wordt absoluut niet gedacht aan dweil, borstel, bloemenwinkel of schoonmoeder die thuis bij de kinderen gebleven is. De dagen zijn dan weer veel te kort. Na een goede afstandsvlucht, een brevet- of gewone plezier-vlucht vliegen de dagen letterlijk voorbij.

Meedogenloos nadert echter Dakar of anders gezegd, de vertrekdatum terug naar huis.

Bij onze thuiskomst knikt de bloemenman vriendelijk goeden-dag. Ook bij onze schoonmoeder is de begroeting heel opbeu-rend. Al het kattenkwaad dat de kinderen hebben uitgestoken is natuurlijk een familietrekje aan vaders kant. Thuis staat de borstel en dweil nog steeds in dezelfde kast en op radio en T.V. worden er nog steeds dezelfde leugens verteld. Gelukkig is er de ontluichtingsklep met de naam " Le Blanc" die ons weer voor een jaar koest en zoet houdt.

Dit verhaal is ontsproten in het brein van ene die er bij was.

### " Wat heeft een zweefvliegtuig te maken met ... ? "

" Lichtkrant" het bedrijfsblad van ETAP publiceerde een artikel onder de titel: "Wat heeft een zweefvliegtuig te maken met Etap ?".

Het rechtstreeks verband tussen een zwever en een productie-element, namelijk blaasmonden van air-conditioning, van het genoemde bedrijf was niet direkt duidelijk.

Het artikel leerde ons echter dat een toepassing van aerodynamica, het werveleffect, het boren van gaatjes in de vleugel zoals bij een ASW 19 en 22, kan leiden tot verbetering of ontwikkeling van nieuwe produkten in het bedrijfs-leven.

De persoon die perspectieven zag in deze toepassing en ontwikkeling is zelf een zwever, aldus het artikel.

Hieruit kunnen we besluiten dat de ontwikkeling van zweefvliegtuigen niet alleen bijdraagt tot grotere en betere prestaties maar ook indirect kunnen zorgen voor toepassingen en daarmeegepaardgaande ontwikkelingen in het bedrijfs-leven.

(n.v.d.r.: Etap is een bedrijf van lichtarmaturen, yach-tenbouw en tekstverwerkers. Het is gevestigd te Malle in de provincie Antwerpen).

### Uitgave "Liga - Blad 1985"

Het Liga-blad zal volgend jaar ook 4 maal verschijnen. De teksten voor de respectievelijke edities moeten bij de redactie binnen komen vóór volgende data:

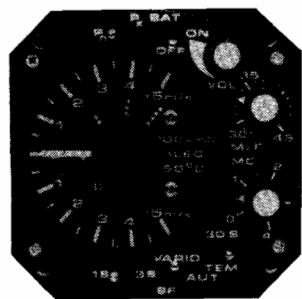
- 1 februari
- 1 april
- 15 juli
- 1 november

Geïnteresseerden die willen meewerken aan het Liga-blad gelieve daarom rekening te houden met deze data.

Kort overzicht van de inhoud 1985.

- Jaarverslag 1984
- viering 10-jarig bestaan Liga
- wedstrijdkalender van binnen- en buitenlandse wedstrijden
- Reglement Charron-Beker 1985
- Mededelingen van Secretariaat, Wedstrijdcommissie, Raad van Examinatoren
- enz.....

ILEC SB-8, voor de betere piloot  
met audio, vario, sollfahrt,  
twee polaires, trappeloos MC-CR  
thermiek-filtering, accu-check,  
buitentemp. Div. uitvoeringen.



**SB-8**

Bfr.  
30800  
excl. btw

**Elektronisches Variometer  
mit Sollfahrtrechner**

**International Aviation Service**  
Martin Heesakkers  
Eind 11  
5561 BC RIETHOVEN, NL  
Tel. NL : 04902 - 41741  
Vanuit B : 31490241741

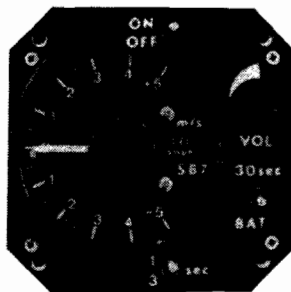
-- agent voor de BENELUX

Voor iets meer dan de prijs van een mechanische  
variometer, nu een SB-7 elektrische variometer

# Clubvariometer SB-7

Bfr. 15000 excl. btw

met INTEGRATOR  
ingebouwde fles en speaker  
thermiekfilter  
accu-check  
audio  
diverse aansluitmogelijkh.  
80 mm inbouw



**ILEC**

de meest toonaangevende vario-fabrikant

**I.A.S.**

- verkoop en service in Nederland en België -

- apparatuur uit voorraad leverbaar -

**I.A.S.**

## AVIONIC-DITTEL

ook uitwisselbaar met andere merken  
720/760 kanaals zend/ontvangers  
Nu nog vanaf ca. DM 1950,-

- ATR 720A: sledemontage, traditionele bediening
- ATR 720B: 80mm montage, vier vóórselecties, eenvoudig te wijzigen
- ATR 720C: sledemontage, tien vóórselecties
- ATR 720M: voor sport/zaken vliegtuigen
- ATR 720GS - grond/mobiel/portable sets in vier uitvoeringen
- ATR 720H(andy): 720 kan. zend/ontv. 1½ Watt, in 'pocket-uitvoering' DM 1600,- (binnenkort leverbaar)

## RADIO-TOEBEHOREN

- Antenne opbouw/inbouw/magneetvoet
- Hand- en zwanehals microfoons
- Boordluidsprekers
- Gecomb. micro/luidspreker in zwanehals
- Headsets: diverse merken en types

## BOORDACCU'S

- Yuasa: 12V, 6aH Bfr 1440
- A/D energieblokken in opbouw met tester
- Laadapparatuur

## WINTER (ook voor Delta's en ULV's)

Staffelkorting tot 10%.

- Basisinstrumenten en Barografen hoogtemeters, snelheidsmeters, variometers in diverse typen
- kompassen: Airpath en Ludolph
- instr. toebehoren en onderdelen

## ILEC degelijk en zeer attractief geprijsd

- Clubvario SB-7, audio/electr. met gemiddeld stijgen DM 730,-; voor tweezitter compleet DM 900,-
- De SB-8 Audio/Sollfahrt/vario, zeer compleet; voor de prestatievlieger. Naar wens samen te stellen: DM 1500,- (binnenkort ook met eenvoudige boordcomputer)
- TE-venturi's, met uniek bevestigings/afsluitingssysteem; DM 70,-

## BOHLI precisie instrumenten

- Kompassen
- Variometers, in diverse uitvoeringen

## ZUURSTOF APPARATUUR

- Type AMP 400, geïntegreerd en compact gebouwd, compleet met fles (voor zweef- en motorvliegt).

## PESCHGES - the best there is -

- Variosystemen met
- Boordcomputers; met druksensoren, in div. typen (voor de wedstrijdvlieger)

## PARACHUTES

- Security: veiligheidsparachutes, zeer comfortabel. typen 350 en 850

## LUCHTVAARTONTVANGER

- 720 kanalen, type FDK 'Sky-voice' mini-portable, supergevoelig met oplaadbare accu

## De THERMIEK-METER

- prijs Bfr 1730

## NOOD/CRASH E.L.T. ZENDERS

- vanaf Bfr 12250

ATTENTIE

Momenteel: ATTRACTIEVE KORTINGEN op  
Avionic - Dittel, Winter, Bohli en Peschges

ATTENTIE

I.A.S. Service: bij storting op electr. apparatuur, binnen één dag gratis „leenset”.  
Op uw verzoek zenden wij u productbeschrijvingen, brochures en prijsopgaven.



## INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

(Martin Heesakkers) showroom aan huis (volgens afspraak).  
Eind 11, 5561 BC Riethoven NL. (bij Ned. Belg. grens)  
Tel.: 04902 - 41741, uit België 31-4902-41741 ('s avonds)

Ook uw CENTRAIR dealer (Pégase 101, ASW 20F en Marianne)  
voor Nederland en Vlaams-België.-

(Alle prijzen excl. BTW)



Verslag van de vergadering van de  
K.B.A.C. - Sportcommissie  
van 25 oktober 1984 \_\_\_\_\_

VERGUNNING VAN ZWEEFVLIEGPILOOT

a. theoretische proeven

|                    |                         |
|--------------------|-------------------------|
| BAERT Paul         | BUYSSE Lieven           |
| DE BOEVER Dart     | de la KETHULLE Baudouin |
| DE NAYER Ferdinand | GEERTS Luc              |
| LE GRAND Michel    | NICHIELSEN Gerrit       |
| MONTENS Pierre     | POUILLON François       |
| VAN DEN BORNE Paul | VAN DEN BULCK Frans     |
| VAN HOVEN Ludwig   | VAN WONTERGHEM Alex     |

b. theoretische en praktische proeven

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| ANTONISSEN Chris    | COLIN Michel     |
| DE LAET Guido       | DELEU Jan        |
| DE ROOVER Stefan    | DETLOFF Uwe      |
| ENGELÉN Antoine     | GEUENS Eddy      |
| GEUENS Fernand      | GOODACRE Barrie  |
| GOOSSENS Gustaaf    | HAEPERS Jos      |
| HENDRICKX Ferdinand | HOOGSTEYNS Peter |
| KONNO Masamiki      | LANCEY Pieter    |
| LAUWERS Robert      | MAES Bruno       |
| SPEETJENS Jan       | VANDENBERGHE Jan |
| VAN DOORN Rudi      | VERHULST Emiel   |

c. bevoegdverklaring "passagier"

|                 |                    |
|-----------------|--------------------|
| DELEU JAN       | DESMET Ferdi       |
| DETLOFF Uwe     | GEUENS Fernand     |
| HEYLEN Freddy   | SERVANCKX Ann      |
| SNOECKX Marcel  | VAN DER VOORT Paul |
| VANDEVELDE Piet | VAN DOORN Rudi     |
| VAN DORMAEL Jos |                    |

d. theoretische proef "hulpinstructeur"

|               |             |
|---------------|-------------|
| BOSTYN Antoon | SOMERS Marc |
|---------------|-------------|

e. bevoegdverklaring "hulpinstructeur"

|                 |                  |
|-----------------|------------------|
| BROOS Patrick   | DE WACHTER Emile |
| VAN LOOY Walter |                  |

f. bevoegdverklaring "instructeur"

BEERTS Luc

F.A.I. PRESTATIES

Zilveren kenteken

a; hoogte

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| ABRAHAM'S Walter   | BRAET Freddy      |
| DE BRUYCKER Miguel | DE LEGER Frederik |
| DOM Luc            | GEUENS Fernand    |
| HAAZEN Marc        | HOOGSTEYNS Peter  |
| JANDA Johan        | LEMMEN Geert      |
| MAES Freddy        | SERVANCKX Ann     |
| SPEENTJENS Jan     | TIMMERMAN Vital   |
| VANDENSAVEL Guido  | VAN DORMAEL Jos   |

b. duur

|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| ABRAHAM'S Walter   | KIMPE Emmanuel      |
| BRAET Freddy       | LEMMEN Geert        |
| DE BRUYCKER Miguel | NEVENS Geert        |
| DE LAET Guido      | TANGHE Michel       |
| DE LEGER Frederik  | THIJS Jef           |
| DOM Luc            | TIMMERMAN Vital     |
| GEUENS Eddy        | VAN DEN BOOM Petrus |
| GEUENS Fernand     | VANDENSAVEL Guido   |
| HOOGSTEYNS Peter   | WILS Jan            |
| HURXKENS Manuël    |                     |

c. afstand

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| ACHTERGAEL Freddy  | SERVANCKX Ann     |
| DE BRUYCKER Miguel | SNOECKX Marcel    |
| DESMET Freddy      | SPEETJENS Jan     |
| DOM Luc            | VANDENSAVEL Guido |
| HAAZEN Marc        | VANDEVELDE Piet   |
| HEYLEN Freddy      | VAN DORMAEL Jos   |
| LAMMENS Marc       |                   |

d. bekomen het zilveren brevet

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| DE BRUYCKER Miguel | MAES Freddy       |
| DOM LUC            | SERVANCKX Ann     |
| HAAZEN Marc        | SNOECKX Marcel    |
| HEYLEN Freddy      | SPEETJENS Jan     |
| KIMPE Emmanuel     | VANDENSAVEL Guido |
| LAMMENS Marc       |                   |

Gouden kenteken

a: afstand

|                   |                 |
|-------------------|-----------------|
| FRANSEN August    | REYNDERS Willem |
| FRANSENS Camiel   | VAN LOOY Walter |
| MANGELSCHOTS Paul |                 |

Diamanten kenteken

300 km doelvvlucht

|                   |                 |
|-------------------|-----------------|
| FRANSEN August    | REYNDERS Willem |
| FRANSENS Camiel   | VAN LOOY Walter |
| MANGELSCHOTS Paul |                 |

Nieuws van de Wedstrijdcommissie

Als federale elite werden Eddy Huybreckx en Michel Bluekens, beide van A.C.K., aangeduid.

Wat betreft de planning van de wedstrijden zal er in samenwerking met de francophone federatie een nationale kalender worden opgemaakt. Deze vergadering zal plaatshebben begin 1985. De wedstrijdkalender zal dan zo vlug mogelijk meege-deeld worden.

Volgende piloten worden gelukgewent met hun behaalde resultaten:

Eddy Huybreckx en Gaston Peeters, respectievelijk 1ste en 2de in het Belgisch kampioenschap.  
Michel Bluekens: 2de plaats reuklasse in het B.K. en 8ste in de Internationale wedstrijd te Issoudun.

Mark Huybreckx: 6de plaats in de standaardklasse in de wedstrijd te Issoudun.

Marc Somers: 7de plaats standaardklasse in het nationale Franse kampioenschap te Cahors.

P. Roelandt: 1ste plaats in de clubklasse in de wedstrijd te St. Hubert.

De wedstrijdcommissie zal een vergadering organiseren met de clubverantwoordelijken die wedstrijden organiseren, om alzo tot een eenvormige werkwijze en reglementatie te komen en de vliegveiligheid te bevorderen.

WEDSTRIJDKALENDER 1985

Volgende wedstrijden zijn reeds bekend:

Binnenland

|               |   |
|---------------|---|
| 27/4 t/m 1/5  | Kiewit Cup : club- en oefenklasse en tweezitters                                |
| 25/5 t/m 1/6  | Internationale Wedstrijd op Keiheuvel: ren- en standaardklasse                  |
| 22/6 t/m 23/6 | Handicap der Kempen   |
| 15/8 t/m 18/8 | Brussels TMA-Handicap te Aalst: club-klasse met handicapsfaktor kleiner dan 104 |

Buitenland

|               |  |
|---------------|--|
| 27/4 t/m 5/5  | Internationale Wedstrijd te Hockenheim (Duitsland): Standaard en Open/Reukklasse |
| 28/7 t/m 11/8 | 19e Wereldkampioenschap te Rieti   |

GEVRAAGD - TE KOOP - GEVRAAGD - TE KOOP - GEVRAAGD - TE KOOP  
TE KOOP - GEVRAAGD - TE KOOP - GEVRAAGD - TE KOOP - GEVRAAGD

**TE KOOP**

STD. CIRRUS - uitgerust met wedstrijdinstrumenten en Komet aanhangwagen.  
Bouwjaar 1970, 470 starts, 1200 uren, 60 l. waterbalast.  
Volledig nazicht winter '83-'84.  
Instrumenten: snelheidsmeter(Winter), hoogtemeter(Winter) met 2 naalden  
en voorzien van ring, pneumatische vario(Winter) 5 m/sec. met MacReadyring  
kompas FK 16, elektrische vario BSW met instelbare schaal - audio  
radio FSG 40 / 720 kanalen, bochtaanwijzer, kunstmatige horizon HJ8  
Komet aanhangwagen volledig aangepast voor Cirrus, hoezen voor romp,  
vleugels en staartvlakken  
Prijs: overeen te komen, tel. 016/65 66 75 (na 18 uur)

**TE KOOP**

ELEKTRISCHE STENCILMACHINE  
Type: Gestetner 360 - goede staat - richtprijs 22 000,- F  
Contact: Secretariaat Liga, tel. 03/322 16 04

**TE KOOP**

M 200 Foëhn CARMAN Moulins - met aanhangwagen  
Tweezitter, juni 1968, serienr. 46, 1600 starts, 900 uren  
Volledig geïnstrumenteerd en voorzien van radio. Enig ongeval breuk  
hoogteroer tegen paal (is reeds hersteld), revisie '79-'80.  
Elk ernstig bod is welkom, tel. 011/42 62 34 - K. Vranken  
Veenderweg 8, 3550 Heusden-Zolder.

**GEVRAAGD**

AIRCRAFT HOMEBUILDER  
Ik zoek te kopen om het even welk éénzitter project, geheel of gedeel-  
telijk afgewerkt.  
Tel. 050/20 19 16 (na 18 uur)

**GEVRAAGD**

Voor de automatisering van de administratie zoekt het secretariaat  
een personal computer. Heeft één van onze leden een P.C. ter beschikking?  
Wie kan helpen bij dit project?  
Neem contact op met het secretariaat.

**MAYDAY - MAYDAY - MAYDAY**

Instructeurs gevraagd met pioniersbloed om in afspraak met  
de heer Achiel Servranckx en Co de Brugsche Zweef- en ple-  
zIER-club in hogere sferen veilig te leren .....

Contactadres: Brugsche Zweefvliegclub, Statiesteeweg,  
8380 Brugge. Tel.: 050/34.05.66

Tot ziens in D.....

**Uitnodiging**

INTERNATIONALE ZWEEFVLEIEGWEDSTRIJD

TE HOCKENHEIM 27.4 - 5.5.85

Hockenheim gelegen in het Rijndal tussen Heidelberg, Mann-  
heim en Karlsruhe, heeft in het voorjaar reeds goed zweef-  
weer.

De goede uitslagen van de wedstrijd met Pasen 84 bewezen  
het weerom met een prima deelnemersveld. Er werd 8 dagen  
gevlogen met proeven tot 450 km, 116.000 km overland en  
snelheden tot 118 km/u. voor enkele proeven.

De organisatoren verwachten gelijkaardige uitslagen voor  
1985.

Deelnemende klassen zijn: Standaard en Open/Renklasse  
Buitenlandse deelnemers zijn zeer welkom.

Deelnemingsvoorwaarden: wedstrijdervaring bezitten en  
minstens 100 u. solo.

Om veiligheidsredenen wordt het aantal deelnemers beperkt  
tot 65.

Tijdige aanmelding is aan te raden.

Tot ziens in Hockenheim.

Inschrijvingen te richten aan :

Sportfliegerclub Hockenheim e.V.  
Werner en Axel Horn  
Birkenallee 110  
D- 6832 Hockenheim  
Tel.: 06205-7671

## Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs V.Z.W.

### DAGELIJKS BESTUUR

- Dr. Jerom GERMIS - voorzitter  
Fortlaan 77, 9000 Gent
- Luc BRAET - ondervoorzitter  
Hemelrijkstraat 45, 9820 St. Denijs-Westrem
- Patrick PAUWELS - secretaris  
George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne
- Achille AGEMANS - penningmeester  
Leuvensesteenweg 36, 2970 Boortmeerbeek
- Michel AERTS - bestuurslid  
Markt 46, 2440 Geel

### WEDSTRIJDCOMMISSIE

- Jos AERTS, Rodenberg 8, 3980 Tessenderlo
- Michel AERTS, Markt 46, 2440 Geel
- Achille AGEMANS, Leuvensesteenweg 36, 2970 Boortmeerbeek

### VERANTWOORDELIJKE "CHARRON-BEKER"

- Jos AERTS, Rodenberg 8, 3980 Tessenderlo

### EXAMINATORS K.B.A.C.

- Michel AERTS, Markt 46, 2440 Geel
- Gaston PEETERS, Acacialaan 13 a, 3091 Berg
- Raymond VAN GESTEL, Gerheide 78, 2490 Balen
- Jo VAN HOLLEBEKE, M. Sabbestraat 23, 8000 Brugge

### VERANTWOORDELIJKE TIJDSCHRIFT

- Jan HANES, Linkestraat 18, 3560 Beringen

### SECRETARIAAT

- George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne
- Bankrekeningnummer 068 - 2033341 - 54

### AANGESLOTEN CLUBS

| Clubnaam - vliegveld<br>Secretariaat                    | Telefoon     |
|---|--------------|
| • AERO CLUB VAN AALST - Aalst                           |              |
| • A. Servranckx, M. Duchéstraat 18, 1800 Vilvoorde      | 02/251 40 22 |
| • AERO CLUB VAN BRASSCHAAT - Brasschaat                 |              |
| • R. Van Eysendeyk, Hulstweg 46, 2253 Emblem            | 03/480 60 97 |
| • ALBATROS ZWEEFVLEGCLUB - Hasselt/Kiewit               |              |
| • P. Mangel'schots, Windmolenstraat 24, 3500 Hasselt    | 011/22 26 90 |
| • ANTWERPSE ZWEEFVLEGCLUB MEEUW - Oud-Turnhout          |              |
| • R. Van Camp, Aug. Van Putlei 165, 2210 Borsbeek       | 03/321 17 12 |
| • DIEST AERO CLUB - Schaffien                           |              |
| • P. Pauwels, George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne         | 03/322 16 04 |
| • GHENT AVIATION CLUB - St. Denijs-Westrem              |              |
| • E. Van Haecke, Parklaan 90, 9000 Gent                 | 091/22 40 65 |
| • GENTSE ZWEEFVLEGGESCHOOL - St. Denijs-Westrem         |              |
| • P. Meeus, P. De Rijckestraat 25, 9110 St. Amandsberg  | 091/28 73 97 |
| • KEMPISCHE AERO CLUB - Weelde                          |              |
| • A. Lauwers, Wildertstraat 4, 2380 Ravels              | 014/65 63 64 |
| • KORTRIJK FLYING CLUB - Wevelgem                       |              |
| • A. Bostyn, Elieboogstraat 23, 8500 Kortrijk           | 056/21 44 23 |
| • LIMBURGSE VLEUGELS - Zwartberg                        |              |
| • R. Rommens, Guffenslaan 8/4, 3500 Hasselt             | 011/22 35 57 |
| • LEUVENSE UNIVERSITAIRE AERO CLUB - Zwartberg          |              |
| • M. De Groof, Maria Theresialei 57, 2070 Ekeren        | 03/664 37 10 |
| • ZOUTE AVIATION CLUB - Wevelgem                        |              |
| • L. Braet, Hemeirijkstraat 45, 9820 St. Denijs-Westrem | 091/22 83 97 |
| • ZWEEFVLEGKLUUB BRUGGE - Brugge                        |              |
| • P. Van Hoorewegne, Oude Burg 23, 8000 Brugge          | 050/34 05 66 |