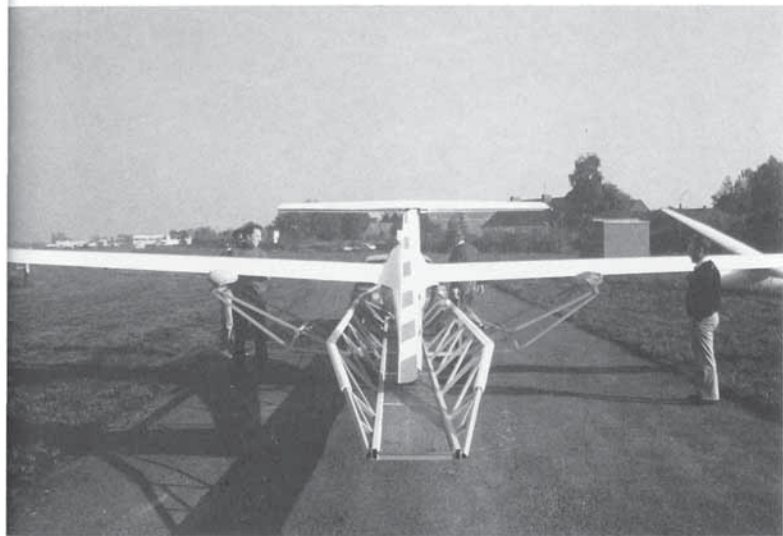


ligablad



Driemaandelijks tijdschrift van de
liga van vlaamse zweefvliegclubs
vereniging zonder winstoogmerk

12de jaargang - nummer 49
januari - februari - maart 1992
verantw. uitg.: L. Braet, Hemelrijkstraat 45, 9051 Gent

kantoor van afgifte Gent X

ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winst oogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur
BLOSO-erkenningsnummer 08.01

HOOFDREDACTIE EN REDACTIEADRES:

Piet STINCKENS
Anjerstraat 18, 3960 Bree, tel.: (011) 46 34 05
vanaf 1 juli 1992 - (089) 46 34 05

REDACTIETEAM:

Ary CEELEN
tel.: 00 31 (40) 51 24 84
René PAREDIS
tel.: (011) 85 71 33 - 1 juli '92 - (089) 85 71 33
Peter MENTENS
tel.: (011) 73 34 17
Pedro BOON (fotograaf)
tel.: (03) 449 90 36

ABONNEMENTEN:

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

ADVERTENTIE TARIEFEN:

Gelieve contact te nemen met het secretariaat.

SECRETARIAAT:

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

BETALINGEN:

Op bankrekeningnummer 068-2033341-54
op naam van v.z.w. Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

L. Braet
Hemelrijkstraat 45, 9051 Gent, tel.: (091) 22 83 97
kantoor van afgifte - Gent X

12de jaargang - nummer 49
januari - februari - maart 1992

INHOUD

| | |
|-----------------------------------|----|
| Redactioneel | 2 |
| Instructeursvergadering Oostmalle | 2 |
| Woord van de voorzitter | 3 |
| Ongevallencommissie | 5 |
| Bergvliegen | 12 |
| Golfvliegen | 14 |
| Uit de oude doos | 15 |
| Het hoekje van de boekenreter | 16 |
| Cijfers werking 1991 | 17 |
| Zweefvliegvarya | 19 |
| De vliegende Ford V6 | 20 |
| Nieuws over DG-600 en DG-800 | 22 |
| Overzicht wedstrijdnummers | 23 |
| Clubnieuws | 23 |
| Kampioenschappen | 24 |
| Sportcommissie | 26 |
| Wedstrijdkalender | 27 |
| Gebruik van Cirrus en LS-3 | 28 |
| Zweefvliegen in het Oostblok | 29 |
| Mededelingen en Service | 30 |

AAN DIT NUMMER WERKTEN VERDER MEE:

J. Janszen - Th. Lens - P. Mullaert - M. Huybreckx -
St. Vander Veken - P. Pauwels - Fr. Couckuyt - H. Van Gael.

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

Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 20 mei 1992 op het redactieadres.

Foto: KFC aanhangwagen.

REDACTIONEEL

Het is eigenlijk al een relatief lange traditie dat het eerste Liganummer van het jaar wat volumineuzer in je brievenbus valt. Natuurlijk dat daar het even traditionele Symposium voor een groot deel tussen zit. Allerhande verslagen en natuurlijk de symposium-foto's zijn dus hier de dikmakertjes. Geen erg, zo denken wij want niets is ons dierbaarder dan allerhande leesvoer over onze zweefvliegactiviteiten en/of -prestaties onder de ogen te krijgen.

Onnodig om al de items in dit redactioneel aan te halen maar wij zijn er zeker van dat er voor elk wat wils in zit.

Ondertussen, en dat verheugt ons in eenzelfde mate, staat het nieuwe seizoen voor de deur. De tijdens de winter gemaakte plannen kunnen binnenkort zoniet volledig, dan toch voor een deel uitgevoerd worden. Of het een lange hete zomer, met ideaal cumulusweer zal worden, is nog de vraag maar nu reeds willen wij jullie allemaal op het hart drukken

de meest mogelijke veiligheidsnormen en -regels in acht te nemen. Niet dat het bij een ongeval altijd dramatisch moet aflopen maar het kleinste incident kan de betrokkene een serieuze opdoffer geven die lang kan nawerken. Toch maar adviseren de ongevallenrapportering van onze vrienden Jos en Theo goed door te nemen. Vooral het gezegd op het einde van hun rapport moet ons tot nadenken stemmen. Gelijktijdig kan daar bij gezegd worden dat iedereen zich serieus moet bezinnen over het al of niet halen van het radiobrevet. Geen senicure maar toch door iedereen haalbaar.

Wanneer wij op eigen initiatief dergelijke veiligheidsverhogende maatregelen nemen kan men ons later van officiële zijde nooit verwijten maken.

Veel moed dus gewenst om het nieuwe seizoen in al zijn facetten aan te vatten en vooral veel, zéér véél vlieggenot.

PIET

INSTRUCTEURSVERGADERING OOSTMALLE

1 FEBRUARI 1992.

Zeven punten stonden op de dagorde.

In telegramstijl krijgen jullie hier de aangehaalde problemen en maatregelen. Wat de ongevallenrapporten betreft, die lezen jullie elders in deze uitgave in een uitgebreid verslag van Jos en Theo.

Vooreerst het woord aan Gaston Peeters.

1. Gebruik luchtruim.

Wijzigingen - Beperkingen

De beperkingen zoals voorgesteld op de vorige vergadering blijven van kracht en zijn reeds een jaar gepubliceerd in de AIP.

Er worden geen stappen meer ondernomen om dit te doen wijzigen. Er blijven twee mogelijkheden over:

- officieel klacht indienen bij de rechtbank. Dit is van lange duur en kostelijk. Zonder zeker te zijn van het resultaat.
- de regels volgen en het absurde ervan aantonen.

(Gelieve in dit verband ook het woord van voorzitter Michel Aerts te lezen, nvdv.)

2. Gebruik checklist

Het waarom en het hoe een checklist dient gebruikt te worden. Een checklist is voor instructeurs en hulp-instructeurs van primordiaal belang om toekomstige piloten een goede opleiding te geven.

- Ze kan gebruikt worden op twee manieren.
- De "lees-en-doe" methode. Hierbij leest men eerst de controlekaart en vervolgens gaat men over tot de praktijk. Een niet bijster goede methode.
- Gebruiken als 'controlelijst', d.w.z. het hercontroleren van de gedane punten.

3. Type rating formulier.

of ... het lossen van piloten op nieuwe toestellen.

Belangrijk voor een piloot die op een ander toestel overschakelt is dat hij voldoende moet ingelicht zijn over typische kenmerken en eigenschappen van dat toestel. Hij dient een minimum kennis te bezitten. De toestellen worden sneller, beter maar ook complexer.

Door begrip en kennis kan de veiligheid verbeterd worden en wanneer dit alles in de beginopleiding wordt ingebouwd, wordt dat de gewoonste zaak van de wereld. Beter nog, het scheidt bij de piloot een gevoel van onveiligheid indien hij met een nieuw type moet vliegen zonder deze informatie. Een controlekaart voor de nieuwe types is dan

ook een must. Immers, belangrijke gegevens als de "G"-, snelheids- en gewichtlimitaties, de eigenschappen bij besturing, de veiligheid en bijzonderheden worden erin vermeld.

4. Opleiding hulp-instructeur.

Om de opleiding tot hulp-instructeur zo eenvoudig mogelijk te maken werd reeds in 1985 beslist:

- De leskaart als basisdocument te gebruiken.
- minimum 10 vluchten met zwever of 5 uur met motorzwever uit te voeren met de hoofd-instructeur van de club.
- checkvluchten uit te voeren met een examiner.
- het ter beschikking stellen aan de kandidaat van een audiotape voor de eerste lessen.

Dit programma is een strikt minimum en kan gezinszins vereenvoudigd worden.

5. Discipline radio-gebruik.

Men mag de radio enkel gebruiken wanneer het nodig is. Weet dat men niet de enige is op de frequentie. Wees zo kort en bondig mogelijk en bereid je daarom voor. Wat ga ik zeggen? Wat moet ik weten? Roept men u op is het best automatisch uw positie, hoogte en stijgen door te geven.

6. Jeppesen kaarten vliegveld.

Volgens Gaston Peeters een moeilijke bevalling.

7. Ongevallenrapporten.

Deze lees je elders.

Peter Mentens.

WOORD VAN DE VOORZITTER

Tot slot van het Symposium 1992 had voorzitter Michel Aerts in zijn traditioneel woordje het over het voorbije zweefvliegjaar waar vooral het probleem van het luchtruim nog steeds aan de orde was. Talloze inspanningen door onze eigen vertegenwoordigers geleverd en de protestbrieven van de buitenlandse aeroclubs aan het Bestuur der Luchtvaart gericht vonden geen enkele weerklank.

Zelfs ons overkoepelend orgaan, de F.A.I., notabene een organisme waaraan elke zweefvlieger aan betaalt, vond het niet de moeite te reageren op de Belgische noodkreet. Het was enkel te danken aan voorzitter Prof. P. Ryder van het I.G.C. dat de F.A.I. een kritiek geluid naar het Bestuur der Luchtvaart stuurde. Aldus voorzitter Michel die voorts kon meedelen dat hij de gelegenheid had tijdens het laatste congres van het I.G.C. het Belgisch probleem uit de doeken te doen. Als haast enige conclusie in dit verband is enkel de gerechtelijke weg te bewandelen, hetgeen veel tijd én geld zal vergen.

Ondanks deze aanslepende perikelen wou de voorzitter niet weten van een passieve Liga. Zoeken naar vertrouwen tussen de verschillende gesprekspartners en de wil en inzet van eenieder om op persoonlijke wijze de vliegveiligheid te verhogen, bv door het behalen van het radiobrevet, zal de zaak alleen maar ten goede komen.

Een ander heet hangijzer dat door Michel werd aangesneden is het probleem van de geluidshinder. Probleem dat op korte termijn voor sleepbeperkingen en/of schroefaanpassingen (financieel probleem) kan zorgen. Ver-

gelijkingen met andere sporten die geluidshinder veroorzaken zijn natuurlijk discutabel maar enkel het opleggen van vaste normen zou een goede zaak zijn voor beide partijen. Alleszins zou men verhinderen dat een enkeling de liefhebberij van velen aan banden kan leggen en ook wordt vermeden dat een of ander politiek voordeel uit deze situatie kan gehaald worden.

Een derde groot punt in de uiteenzetting van de voorzitter betrof de motorzwever. Zeker in het kader van de Belgische Luchtruimsituatie kan de turbo een ideale oplossing bieden. Het aantal motorzwevers gaat dan ook in steeds stijgende lijn hetgeen aandacht eist voor een geëigende opleiding en technische controle die binnen het totale zweefvlieggebieden dient plaats te vinden.

Tenslotte werd de toestand en de werking van de clubs onder de aandacht gehaald en brak voorzitter Michel een zoveelste lans om alle facetten van het zweefvliegen in elke club geïntegreerd te krijgen. Dat zoiets een moeilijke taak betekent ontkende de voorzitter niet maar het feit dat, en hier bracht hij hulde- en dankwoorden ten berde, er zoveel zijn die door vrijwilligerswerk en persoonlijke inzet de ganze zweefvlieggemeenschap ten dienste staan gaf veel hoop voor de toekomst. Een toekomst die niet alleen bedreigd wordt door allerhande beperkingen maar die op de helling staat door een sterk opkomend individualisme en commercialisatie.

PIET

SYMPOSIUM '92



BAER SELEN



INSTRUCTEURSVERGADERING



AANDACHT VOOR BAER SELEN



ONGEVALLENCOMITÉ



CHARRON BEKER COMITÉ



GARDEN PETERS

ONGEVALLEN COMMISSIE

1. 15/04/91. 15u.15.

Geen wind. Lierstartfase clubtoestel. Piloot 16 jr., B-brevet. 10 uur hout.

Tijdens de klimfase in de lierstart op 150 meter vliegt de kap los. De piloot ontkoppelt, brengt de neus onder de horizon en maakt een verkort circuit. De kap is blijven hangen aan de rompbevestiging en dank zij een rustige landing onbeschadigd. Romp beschadigd. OORZAAK: het sluitsysteem van de kap van de Ka8 bestaat uit een buis met veer. De veer haperde.

Is moeilijk te checken voor de start.

2. 15/10/91 namiddag.

Piloot eerste vlucht Kestrel 19m. Eigen toestel.

Bij het monteren van het toestel werden de rolroeren wel gelijnd op de aansluitbussen maar niet vastgezet. Door het gewicht van de ailerons rustten de rolroeren op de bevestiging van de stick en bij het checken van de roeren in de start bewogen de roeren conform de beweging. Piloot start en krijgt in de start de indruk van onbestuurbaarheid. Hij erkent het probleem niet en blijft hangen (sleper). Na ontkoppelen flaps +1 en thermiek aanvliegen. Bij 90 km/uur flapperen de roeren (flutter).

Dit verdwijnt bij sneller vliegen. Piloot vliegt circuit iets sneller en maakt grotere bochten.

OORZAAK:

Rolroeren waren niet aangesloten.

Belangrijk bij het checken is een positieve check waarbij iemand de rolroeren dient te blokkeren bij het bewegen, blokkeren naar boven en naar beneden.

3. 18/07/91 Frankrijk.

Clubtoestel Ka6. Buitenlanding. 100 uur solo. 3/8 cumulus. 15 km wind. Lokalisatie, veld van 150 meter.

Volledig onbekend terrein voor piloot. Vliegt effectief verloren, verliest contact met thermiek in poging zicht te oriënteren. Hij denkt plots zijn positie terug te kennen en bepaalt aan de hand van zijn vermeende positie de windrichting. Achteraf blijkt dat deze positie verkeerd is en dus ook zijn inschatten van de windrichting die 180° verschilt. Bijkomend nadeel was de hellende landingsplaats.

Met rugwind kreeg hij het toestel niet aan de grond en besluit hij tot een grondzwaai om prikkeldraad te vermijden. Gevolg: zware schade, piloot ongedeerd, later rugletsel maar thans OK. Instructeur merkt op dat de methode van windrichtingbepaling tijdens de theorielessen goed worden besproken. Duidelijk is hier toch de weinig overlandervaring van de piloot. Begeleiding door instructeurs is noodzakelijk voor beginners in berggebieden. Daar alleen overland mits vooraf aangeduide buitenlandingsplaatsen. Een piloot met weinig overlandervaring dient deze eerst op te doen in vlak gebied.

4. 11/07/91 16u.15. 600 m hoogte.

Clubtoestel LS1.; 230 uur ervaring hout. 60 u plastic.

Na het loskoppelen van een normale sleep doet de parachute pijn en maakt de piloot de straps wat losser om gemakkelijker te kunnen schuiven. Een poosje later wordt er sneller gevlogen aan 180/200 km/uur en wordt een turbulenter omgeving bereikt. Enkele keren wordt de piloot tegen de cockpit-

kap geworpen omdat hij vergat de straps aan te halen.

GEVOLG: een gat in de kap van 10 op 20 cm. Piloot landt normaal.

5. 18/07/91. Issoudun. Libelle Standard.
12.40 uur.

Na de start hoort de piloot een geluid en voelt hevig schudden aan de linkervleugel. Tijdens de sleep is het geen probleem de vleugels horizontaal te houden en de piloot blijft aan de sleep omdat de hoogte niet voldoende was om iets anders te doen. Op 200 m. ontkoppelt hij en maakt een goede landing. Ook hier was er een aileron niet aangesloten. POSITIEVE CHECK!

De reactie van de piloot was goed, hij had het toestel onder controle maar zulke situatie blijft levensgevaarlijk!

6. 17/07/91. Vinon. DG-300. 16 uur.
2/8 cu. 15 km wind. Ervaring piloot: 50 u. hout, 250 u. plastic. 5000 km overland. 25 uur op betreffende zwever.

Bij een overlandvlucht boven een bergrug hellingwind vliegen. Plots is er een daalwind en op enkele seconden veel zakken. Piloot raakt ingesloten tussen hellingen en geraakt onder de horizon. Kan niets anders dan landen en vindt onder hem een grasstrook van 200/300 meter lengte. Hij doet een rechtstreekse finale omdat er maar enkele meters overblijven, heeft de wind in de rug en dus een te hoge grondsnelheid; veld droeg een beetje af: raakt de grond ongeveer halverwege met op het einde restanten van een oud muurtje. Hij zoekt volgens eigen zeggen de dikste steen uit die hem terug in de lucht katapulteert, maakt een 180° draai en smakt tegen de grond.

Toestel zwaar beschadigd.

Kommentaar van de piloot als mogelijke oorzaak... "Mij laten vangen!"

7. 24/09/91 17 uur.

Piper Pa18. Piloot 52 jaar. Sleepstart.

Na lospikken zwever, wegduiken. Waarschijnlijk is het koppelstuk met breukstuk op het inlaatsysteem tussen richtingsroer en inrolsysteem klem geraakt. Bij de laatste bocht wordt vastgesteld dat het richtingsroer vast zit. Piloot kan niet uitlijnen voor de piste. Piloot geeft vol gas voor overshoot, maar er is onvoldoende snelheid, hoogteroer blijkt niet te reageren en piloot beslist tot noodlanding naast de piste. Gas wordt teruggenomen, stick naar voor. Piloot stelt vast dat het toestel onbestuurbaar is en komt erg hard neer. Op de grond wordt vastgesteld dat er een deuk zit in het doek van het richtingsroer.

MOGELIJKE FOUT: het veranderen van flaps en het slecht uittrimmen (naar achter) bij de noodlanding.

Advies: bij toestellen met oprolsysteem de normale tost-haak verwijderen om klemraken van koppelstuk te voorkomen.

8. 06/07/91 Club Astir van club. 14u26.

Ervaring 3 uur op deze zwever. 52 u. hout. Startfase sleep: kleppen uit en vleugel hoog. Er wordt getrokken. Remkleppen dicht volgens de piloot. Toestellen krijgen geen hoogte. (Getuige ontkent dat de kleppen gesloten waren) Sleeppiloot ontkoppelt op 10 m hoogte bij het uitdraaien aan het einde van de piste. Zweefvliegpiloot ontkoppelt eveneens maar de kabel komt niet los.

Zweefvliegtuig komt zwaar tegen de grond omdat de kabel blijft vasthaken aan een obstakel. Mogelijk is de power van de sleper niet voldoende geweest wegens een slechte

schroef. Er is geen achteruitkijkspiegel waardoor de open remkleppen niet werden opgemerkt. De sleeppiloot verhaalt dat hij erg veel moest corrigeren met het voetenstuur door de slechte start van de zwerfer. Hij verhaalt dat hij na 50 m. terug de grond raakt, maar probeert snelheid te maken. (startbaan is volgens hem lang genoeg) Aan het einde van de piste gaat het toestel in stall, piloot trekt onmiddellijk los. De sleper is op dat ogenblik in de as van de piste. MOGELIJKE FOUT: waarschijnlijk zijn bij het eerste grondcontact de remkleppen van de zwever opengesprongen (lock?) en de sleep raakt niet los.

Op te merken valt dat een achteruitkijkspiegel NOODZAKELIJK is. Een beginnend piloot beoordeelt niet, of slecht of er al dan niet genoeg hoogte wordt gemaakt. Er werd niet vermeld of er radio aanwezig was. ESSENTIEEL is dat de lengte van de piste werd overschat, er was een verkeerde schroef (ondertussen vervangen) en er ontbrak de achteruitkijkspiegel. Vraag blijft of de remkleppen gelockt waren of per vergissing terug werden geopend?

9. 12/07/90. Spanje. LS1 clubtoestel. Ervaring 98 uur. 53 uur plastic. 950 km overland. Op het aanknopingspunt wordt geoordeeld dat er teveel hoogte is alhoewel de hoogtemeter 200 meter aanduidt. De grond wordt opgeroepen en dat wordt bevestigd. Er dient nog 300 meter afgevoegen te worden. De frequentie wordt veranderd. Frequentie- en volumeknop staan echter naast elkaar en vermoedelijk werd deze laatste dicht gedraaid. Nu heeft de grond tijdens de final herhaalde malen opgeroepen om te melden dat het wiel niet uit was maar dit werd niet gehoord. Er wordt door enkele mensen hef-

tig teken gedaan náást de piste te landen. Schade toch beperkt.

FOUT: onjuist angeven van de hoogtemeter en stress verplicht de piloot zich te concentreren op hoogte. Landingscheck wordt onderbroken. Soms wordt door de warmte en/of ouderdom de werking van de hoogtemeter ontregeld.

10. 29/04/90. 16 uur. LS1. 100 uur hout. 220 uur plastic. 2200 km ervaring en 45 uur op betreffende zwever. Landingswiel vergeten. Landing in omgeploegd land. Geen schade.

11. 18/07/90. 19.40 uur. Spanje. Cirrus 75. 200 uur hout. 100 uur plastic. 3000 km overland. 30 km wind. 1/8cu.

520 km overlandvlucht Spanje. Bij het eerste keerpunt neemt de thermiek af. Piloot schuift op naar het dichtstbijgelegen vliegveld waar hij op 800 m aankomt. Hij klimt hier opnieuw naar 1800 meter, vliegt verder naar een ander vliegveld maar vergist zich en komt na flink dalen bij een veldje dat gebruikt wordt voor ULM's en waar hij niet mag landen. De 500 m geven echter weinig keuze en landing wordt ingezet na inschatten van de windrichting, voortgaande op de startrichting enkele uren vroeger op de thuisbasis. Ook het zien landen van een andere zwever op een vliegveld een half uur voordien. In final lopen enkele mensen druk zwaaiend op die piste, naar later bleek teken te doen dat de landingsrichting niet goed is. De piloot denkt dat men hem wil verhinderen te landen en wijkt uit naar rechts om de mensen te ontwijken. Hij maakt een erg harde landing die hem terug de lucht in gooit, raakt een muur met de rechtervleugel en maakt een rechtse grondzwaai. Landing met

rugwind. Schade aan vleugel erg groot. FOUT: verkeerd inschatten van de windrichting!

12. 21/07/91. 15u30 Frankrijk. Libelle. 130 uur hout. 30 uur plastic. 16 uur op betreffende zwever. 800 km overlandervaring.

Blauwe thermiek. Piloot plant een 300 km met twee toestellen. Keerpunt op 600 meter. Slechte thermiek tot 800 m en na één uur 1100 m. Dan foto en tweede keerpunt, komt in moeilijker klimmen bij dat tweede keerpunt en kijkt uit naar landingsveld. Zoekt windafwaarts maar weinig veldkeuze. Kiest een gemaaid korenveld van 350 à 400 meter lang, deels omringd met bomen met links in het veld een schuurtje en aan het einde elektriciteitsdraden. Piloot landt in de overtuiging dat de wind cross staat en beslist daarom het veld boven de bomen aan te vliegen. Final aan 90 km/uur, volledig remkleppen vanaf de bomenrij. Voelt het toestel doorgaan en denkt aan rugwind. Veld blijkt ook sterk af te hellen. Na tweederde van het veld te hebben overvlogen raakt hij de grond. Het veld eindigt in een verhoogde berm. Maximaal remmen en beslissing een grondzwaai te maken. Zware romp- en vleugelschade. Toestel total loss.

FOUT: slecht geverifieerde windrichting. Piloot had de wind schuin linksachter. Veldhelling was sterk, vooral het eerste deel van het veld hetgeen spijtig genoeg niet op te merken viel in de vluchtfase.

13. 18/08/91. Junior clubtoestel. Lokaal. Landingsfase. 78 uur ervaring waarvan 6 uur plastic en 1/2 uur op betreffend toestel. Tweede start die dag op dit toestel (Lier). Veel crosswind (17 knopen) en na normale start los op 350 meter. Op 250 meter in

downwind met snelheid 100 km/uur. Erg veel turbulentie: 200 m in base. In de radio hoort de piloot dat een motorvliegtuig zich klaar maakt voor de start, was echter nog niet weg als de zwever in final draait. Erg veel turbulentie vlak boven de grond en het toestel zakt door. Zware landing aan hoge snelheid. Schade: scheur onder de cockpit. FOUT: beginnend piloot in erg stresserende situatie met wind volledig cross over de limiet. Instructeur mag zo'n piloot in dergelijke omstandigheden niet laten vertrekken. Te meer daar de eerste vlucht die dag ook niet goed was.

14. 18/05/91. Ka6. 15u24170 uur hout. 20 uur plastic. Zwakke wind. Goed zicht. 8/8 cu. Overlandvlucht: piloot geraakt in slecht thermisch gebied en beslist buiten te landen. De keuze valt op een akker. Piloot merkt teveel zakken op in final, raakt een lantaarnpaal en vervolgens bomen. Valt met de neus op het fietspad.

FOUT: misschien een te late veldkeuze, veld was niet lang genoeg waardoor te vlak aanvliegen noodzakelijk was.

15. Motorzwever. Instructeur met leerling. Natte vleugels. Na start simuleert men een kabelbreuk op het einde van de piste. Leerling reageert te laat op bevel de remkleppen te sluiten. Schroef raakt de grond bij de landing.

16. Cirrus 75. Buitenlanding.

Bij het raken van de grond voelt de piloot hevige klappen tegen de romp (grote aardkluiten?) en denkt dat het wiel nog binnen is. Reageert door het wiel in te trekken. Commentaar van de instructeur: "Als het wiel uit is laat men het beter zo!"

JOS en THEO

AANTREKKELIJK GEPRIJSD PLASTIC

S.Z.D.-51 JUNIOR

Overgangstrainer
Glijhoek: 1:35
Zonder instrumenten
USD 21.500,- (ex. works)

S.Z.D.-48-3 JANTAR STANDARD 3

Standaardklasse
Glijhoek: 1:40
Zonder instrumenten
USD 20.000,- (tijdelijk) (ex-works)

S.Z.D.-55-1

Een 'high-performance' standaardklasser met 'discusvleugel'.
Tweede op wereldkampioenschappen 1991.
Glijhoek: 1:44
Zonder instrumenten
USD 35.200,- (ex-works)

S.Z.D.-50-3 PUCHACZ

GVK-lestoestel. Uitermate geschikt voor zowel de basis- als de voortgezette opleiding
Glijhoek: 1:30
Zonder instrumenten
USD 33.600,- (ex-works)

De prijzen zijn richtprijzen en kunnen tussentijds wijzigen.

AANTREKKELIJKE FACTOREN

- Lage prijzen
- Korte leveringstijd
- Goede kwaliteit
- Goede vliegeigenschappen
- Moderne ontwerpen
- Gemakkelijk zelf op te halen

C . A . S .

Cor Air-Service
P.Z.L.-vertegenwoordiging België
Watervlietseweg 1
4515 SC IJZENDIJKE (Nederland)
Tel.: 01176-1506 / 01150-12734
Fax: 01150-95907

LAUREATEN CHARRON BEKER



'BERGVLIEGEN'

VOOR WIE WEL EENS IN DE BERGEN ZOU WILLEN LEREN ZWEEFVLIEGEN, MAAR TOT NOG TOE NIET WIST TOT WIE HIJ ZICH MOET WENDEN...

Het is een feit dat de bergen steeds meer zweefvliegers lokken. Ook piloten uit "le plat pays" trekken vaker dan vroeger naar de Alpen of de Pyreneeën, en niet alleen om de zo begeerde - en dikwijls zo moeilijk haalbare - hoogte-winst voor een gouden C, of meer, te realiseren. Velen doen dat als individu, anderen gaan liever in clubverband, onder leiding van enkele meer ervaren vliegers.

Maar om die taak van het zweefvliegen veilig te kunnen beoefenen, is een bijzondere opleiding nodig en zijn kundigheden vereist die voor de belangstellende piloten niet altijd voldoende bereikbaar zijn tijdens hun bergstageperiodes van één of twee weken per jaar.

Daarom heeft een groepje Franse instructeurs de "Association Française de Vol à Voile en Montagne" opgericht, die zich toelegt op de promotie van het bergzweefvliegen.

De vereniging organiseert een hele reeks activiteiten, die zeker ook piloten uit onze contreien kunnen aanspreken:

- informatieve voordrachten
- colloquia en ontmoetingen om uitwisseling van ervaringen tussen bergvliegers uit verschillende landen mogelijk te maken

- aanwezigheid van ervaren bergvlieg-instructeurs die initiatielessen overlandvliegen in de bergen geven (o.m. Roger BIAGI, de uitvinder van het "Parcours du Combattant"; en Jacques NOEL, de vroegere chef-piloot van Buno-Bonnevaux en van La Motte du Caire).
- beschikbaarstelling van een Janus-tweezitter.

De "Association Française de Vol à Voile en Montagne" heeft zich gevestigd op het vliegveld van Gap-Tallard, in het hartje van de Alpen in het Zuid-Oosten van Frankrijk, tussen Grenoble en Nice. De weergesteldheid in die streek is de beste van Europa, en één van de beste van Frankrijk, met meer dan 330 dagen zonneschijn per jaar. Er wordt aan alle vormen van zweefvliegen gedaan: helingvliegen, thermische zweefvluchten, thermodynamische vluchten en golfvliegen.

De AFVVM beschikt over de loods en de lokalen van de "Aéronautique Gapençaise", met een ontvangstaal en een leslokaal met audiovisuele middelen.

ACTIVITEITENPROGRAMMA

- theoretische en praktische cursussen
- voordrachten
- pleziervluchten
- vervolmakingsvluchten
- basisopleiding: opleiding in bergvliegt technieken
- initiatie overlandvliegen: voorbereiding op afstandsproeven (50 en 300

km); initiatie hoogtewinsten.

Als aanvulling op de traditionele methode wordt de onontbeerlijke begeleiding in tweezitter verstrekt. De stagiair maakt op die manier vluchten die aan zijn vorderingsniveau aangepast zijn, met een bevoegd instructeur die hem in de reële situatie doet handelen.

Daar de doeltreffendheid en de kwaliteit van een vlucht niet in kilometers afstand of in vluchten wordt uitgedrukt, is het de bedoeling van de AFVVM, de stagiair de vluchten te laten maken die hem passen. Zo geniet hij persoonlijke begeleiding, waarbij elke instructeur per week maximaal twee leerlingen "onder zijn vleugels" neemt. Talrijke stagiairs die deze opleiding en begeleiding hebben genoten, zijn er uiterst tevreden over, wat voor de AVVM de beste reclame is.

DUUR

De stage duurt een week (van maandagmorgen tot vrijdagavond), met bij wijze van uitzondering een mogelijkheid om op zaterdagmiddag te vliegen.

DAGPROGRAMMA

- Uitvoerige meteorbriefing, technische inlichtingen, mogelijke vluchten van de dag. Elke vlucht wordt nauwgezet voorbereid, met analyse van de mogelijkheden en noodoplossingen.
- Vlucht in twee gedeelten:
 - a. een technisch gedeelte;
 - b. een gedeelte geografische "sight-seeing"
- De briefing van de vluchten van de dag.

VOORWAARDEN

De voorwaarden zijn op hun scherpst berekend. Dank zij de doeltreffendheid van de toegepaste methode en de ervaring van de instructeurs kan elke stagiair in korte tijd een veilig meesterschap verwerven en als bergpiloot aan zijn verdere ervaring beginnen werken.

- 5-daagse stage met 15 vluchten: 4.500 FRF.
- Sleep- en ophaalkosten supplementair (ongeveer 150 FRF per stage).
- Als het weer ongunstig is voor het zweefvliegen, kunnen de vluchten uitgevoerd worden in een motorzwever RF5, afwisselend met audiovisuele lessen.
- De niet-gevlogen uren worden terugbetaald tegen 250 FRF per uur.
- Vluchten boven het forfait worden aangerekend tegen 150 FRF per uur.
- Alle stagekosten worden op de eerste stagedag vereffend. Er wordt een sleeprijksvoorschot van 900 FRF gevraagd. De sleepkosten hangen af van de benzineprijs en van de slaapduur.
- Elke volledig verloren dag, om welke reden ook, geeft recht op een inhaal-dag, maar niet op terugbetaling.

(Vertaling: P. MULLAERT)

Inlichtingen:
AFVVM - Mr. J. Noël
16, rue Emile Boyoud
04600 St-Auban (France)
Tel. 09-33 92.64.28.63

'GOLFLIEGEN'

GOLFLIEGEN BOVEN DE DJEBEL RESSAS IN TUNESIË.

"Wanneer van april tot september de strakke zuidenwind over de heuvels en de 1200 m hoge Djebel Ressay (de loden berg) veegt, gaan we hier gezwind naar 4.000 m QFE", zegt Salah, de 25-jarige instructeur van het enige zweefvliegcentrum van Tunesië, ongeveer 30 km. ten zuidoosten van Tunis.

Met vereende krachten openen we de weerbarstig knarsende schuifdeuren van de loods. Daar vinden we een Grob 103 en een 102. In het gebinte hangt een afgeleefde Franse C-800 "uit de hoogte" op dat plastieken schoon neer te zien.

Het is 18 november, 10 u. 's morgens, en al 20° in de schaduw. Er werd in de krant vanmorgen wel "la bonne nouvelle" aangekondigd: "dans le sud, la pluie est annoncée", maar of er iets van komt?

Na een korte radiodialoog en de "câble tendu" start de Rallye richting Djebel Ressay, 3 km van het terrein gelegen. In een geelbruine stofwolk vóór ons vermoeden we de sleper, tot we zowat 3 meter boven de grond "gestegen" zijn en we hem weer in zicht krijgen. Een marteling, zo'n start!

Tot 400 m hoog zwijgt Salah, dan klinkt plots zijn stem, droog als het zand: "On rentre dans la zone turbulente, décrochez à 600 mètres". De beide vario's beginnen hun dans.

De wand van de Djebel lijkt op een omgekeerde krater. Zou aan die helling stijg-

wind moeten zitten? In lange achten krijgen we toch soms +4 en raken we 200 meter boven de grimmige rotskam. Salah laat me maar betijen en pas als de lucht merkkelijk kalmer wordt, grijs ook, en de vario weerloos rond de 0 dobert, raadt hij me aan, de Djebel te laten voor wat hij is: "Cap cent soixante-dix".

Vijf minuten rechte lijn, zonder een meter hoogte te verliezen, maar ook geen zuchtje stijgen. We zitten op 1400 m. Juist als ik een 180° wil gaan maken, springt de vario op +2, dan op +3 m/sec. Salah legt uit dat nu de golvende Djebel van Melbas 400 m onder ons ligt, en dat we bij zuidenwind altijd op de golf kunnen rekenen, zelfs nu het echte golfseizoen al voorbij is.

Zonder zon of bodem te zien raak ik in die golf vlot tot 2000 meter hoogte en in de namiddag met de Grob 102 haal ik zelfs 2800 m. De Tunesische stijgwinden doen goed hun werk, het klimmen is gegarandeerd.

Plots kraakt de radio. Een stem vraagt of we soms de anderen "en bout de piste" vergeten hebben? We moeten terug naar de zone "de perte d'altitude". Cap 320, remkleppen volledig open en 180 km op de snelheidsmeter, door de grijze golfsoep naar die zone. Pas op 1500 m is er weer enig zicht en vraagt Salah: "On tire quelques boucles?", kwestie van de hoogte efficiënt te verbruiken. Bij wie hij heeft leren vliegen, weet ik niet, maar in ieder geval, het was "volgens het boekje".

Naar R. FOBE door P. MULLAERT

UIT DE OUDE DOOS

Geen erg originele titel voor een item in ons Ligablad maar toch is het misschien eens interessant te grasduinen in een roemrijk zweeversverleden. Het is immers vanzelfsprekend dat her en der in de clubs wel dingen gebeurd zijn die indertijd op de lachspieren werkten. En waarom moet het enkel het jagerswereldje zijn waar "latijn" wordt bovengehaald. Wij zijn ervan overtuigd dat ook zweefvliegers-tooghangers zich tijdens vluchtevaluaties bezondigen aan overdreven enthousiasme en zelfoverschatting. Gesprekken waaraan meer dan waarschijnlijk plezierige herinneringen kleven. Gun de Ligabladlezer het genoegen van de lach en stuur eens een bijdrage voor "Uit de oude doos". De redactie pinkt nu al een traan weg van blijdschap.

Het eerste "Uit de oude doos" hebben wij geplukt uit het Keiheuvelse clubblad (bestaat dit nog?) Wolken, Wind en Vleugels van ergens in de late jaren 70.

FARCE VAN DE MAAND

Op zondag 10 februari was het ijskoud. Toch wilden enkele piloten kost wat kost een zweefstart maken. De toestellen werden buiten gehaald en toen Michel Aerts de WIS wilde starten wei-

gerde het beest halsstarrig. De schroef werd door verschillende bereidwillige leden herhaaldelijk naar links en rechts gedraaid tot onze mechaniker Julien tenslotte verklaarde dat het met zo'n koud weer en een volledig platte batterij totaal geen zin had om te proberen het kreng in gang te krijgen. Dan maar terug binnengezet. Wij dachten al aan een voorproefje voor het komende seizoen en wilden reeds teleurgesteld de poorten dichtschuiven toen den Taeymans uit de atelier kwam gestormd. "Watte??, niet willen starten, dat wil ik zien". Draai die schroef vijf keer terug, drie keer naar rechts, twee keer pompen, contact!?!? Verscheidene leden zetten zich reeds in houding om in een schaterlach los te barsten maar... het wonder gebeurde. Het wiske sloeg aan en draaide zoals een pas gesmeerde koffiemolen die uit rodage kwam. Aan de WIS heeft die dag niets meer gemankeerd en er werd straf gevlogen. Met een bedankje aan Staf.

Veel mensen zijn nooit jong; enkelen zijn nooit oud.

(G.B. Shaw)

HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Deze aflevering behandelt opnieuw een aantal leerboeken:

Helmut REICHMANN, Segelfliegen. Die praktische Ausbildung, Motorbuch Verlag, Paul Pietsch Verlage GmbH + Co, Postfach 10 37 43, D-7000 Stuttgart 10. Zoals de ondertitel aanduidt, is dit louter een handboek voor de praktische opleiding. Heel weinig theoretische beschouwingen dus, maar een goed doordachte, stapsgewijs opgebouwde scholingsmethode, van bodemopleiding tot eerste overlandvluchten. Bij elk hoofdstuk (rechtlijnige vlucht, bochten, sleep, circuit, landing, veiligheids oefeningen, enz.) vindt men een handige tabel met fouten en remediering; belangrijke passages van de tekst krijgen een rode achtergrond. Maar het grootste voordeel van dit handboek t.o.v. zijn concurrenten is het gebruik van kleur in de illustraties: dit stelt de leerling beter in staat om verbanden te leggen tussen handeling en resultaat, of om in te zien wat juist of fout is. Ook wat de basisopleiding betreft, ontloopt Reichmann zich als een uitmuntend pedagoog.

Winfried KASSERA, Flug ohne Motor. Ein Lehrbuch für den Segelflieger, Motorbuch Verlag, tiende volledig herwerkte uitgave 1988.

Dit bijzonder volledige leerboek voor de zweefvlieger behandelt in 308 goed gevulde bladzijden een compleet overzicht van de te kennen stof voor het theoretisch zweefvliegexamen. Niet alleen worden de klassieke onderwerpen (aerodynamica, constructie, instrumenten, techniek van het vliegen, me-

teorologie en navigatie) bijzonder diepgaand toegelicht, ook biedt het boek een volledige cursus reglementering (die jammer genoeg niet helemaal met het Belgische luchtrecht overeenstemt). Het laatste hoofdstuk is niet minder interessant: de auteur behandelt hier alle bijzondere gevallen en noodtoestanden die tijdens een vlucht kunnen optreden, analyseert ze en duidt de juiste reactie aan. Het werk is sterk gestructureerd en dank zij een zeer uitgebreide index gemakkelijk te raadplegen. Regelmatige herdrukken zorgen ervoor dat het boek, ook qua reglementering, steeds up to date blijft. Een model voor ieder lesboek.

Deze twee werken zijn beschikbaar via: Benelux-verdeler Aeropress, Pieter Stockmanslaan 53, N1-5652 RB Eindhoven.

Met de Guide de l'instructeur Vol à Voile (Cépaduès-Éditions, Toulouse, 1991) gaan we nog een stap verder in de opleiding. Dit boek werd opgesteld door het instructieteam van het Nationaal Zweefvliegcentrum van Saint-Auban, en is een soort vademecum voor de instructeur. Hoofddoel is de verbetering van de pedagogische aanpak. Eerst krijgen we een overzicht van het verloop van de zweefvliegopleiding en een gemotiveerde uiteenzetting van de werkmethode, gebaseerd op het bekende "livre bleu" (Manuel du pilote vol à voile, zelfde uitgever, vierde uitgave 1988).

Dan volgen de lesplannen. Voor elk onderdeel van de opleiding krijgen we:

1. een theoretisch overzicht
2. een briefing-fiche
3. een lesvlucht-fiche, met demonstratiefase,

meevolgfase, oefenfase, syntheseoefeningen

4. een commentaar op mogelijke problemen
5. pedagogische nota's

Het is wellicht geen toeval dat dit werk uitgerekend nu wordt uitgegeven: tot 1990 werden alle Franse instructeurs te Saint-Auban opgeleid, maar bij gebrek aan kandidaten heeft men de vorming moeten decen-

traliseren. Om de gewenste uniformiteit qua kennis en methode te verzekeren was een dergelijk boek onmisbaar. Een aanrader dus voor elke instructeur, ongeacht zijn ervaring.

De boeken van Cépaduès-Éditions zijn verkrijgbaar via Benelux-verdeler Diffusion Nord-Sud, Lesbroussartstraat 74, 1050 Brussel, Tel. 02/648.10.37.

Stéphane Vander Veken

CIJFERS WERKING 1991 . . .

Uit het vers gedrukte jaarverslag geven wij hieronder enkele cijfers die de werking van onze zweefvlieggemeenschap weergeven. Aan de activiteitscijfers heeft trouwens iedereen meegewerkt (tussen de haakjes zijn de gegevens van 1990 weergegeven)

Aantal clubs/leden:

Het clubbestand bleef behouden op 13. Het aantal leden groeide verder tot 895 (854). Dit betekent een voortdurende stijging sedert 1988 ! 450 (433) leden hebben een oefenvergunning, 445 (421) zijn houder van een zweefvliegvergunning. Er werden 219 (212) nieuwe oefenvergunningen uitgereikt. Onderzoek naar de leeftijdsstructuur geeft het volgend overzicht:

44 % is tussen 26 en 45 jaar

31 % is tussen 19 en 25 jaar

16 % is jonger dan 19 jaar

9 % is ouder dan 45 jaar

Instructiekader:

In totaal zijn 118, of 1 op 4, leden betrokken bij de opleiding/training van onze leden. Dit zijn 3 examiners, 69 instructeurs en 46

hulp-instructeurs.

Aantal starts/uren/km overland:

Er werden 22360 (19839) starts gemaakt, 16970 sleep- en 5390 lierstarts. Het aantal uren vrij vlucht bedroeg 17341 (16507). Hiervoor werden 2084 (1627) sleepuren gemaakt. Bovendien werden er nog 510 uren volgemaakt met motorzwevers. In totaal werden er 174.265 km (162.918) overland afgelegd.

Incidenten:

Er werden 11 incident/accident rapporten ingediend. Buiten enkele gevallen met zware materiële schade, liep geen enkele piloot enig letsel op.

Materiaal:

Binnen de clubs was volgende materiaal aanwezig: 15 zweefvliegtuigen, 4 lierinstallaties, 218 (200) zweefvliegtuigen (inclusief 8 zweefvliegtuigen met hulpmotor) en 2 motorzwevers. Uitgesplitst naar Club/privé, hout/kunststof en DS/S geeft dit het volgende beeld:

| | DS | | S | | TOTALEN | | totaal |
|---------------|------|-----------|------|-----------|---------|-----------|--------|
| | hout | kunststof | hout | kunststof | hout | kunststof | |
| club | 24 | | 28 | | 52 | | |
| | | 33 | | 55 | | 36 | 88 |
| privé | 8 | | 44 | | 52 | | |
| | | 15 | | 115 | | 78 | 130 |
| TOTAAL | 32 | | 72 | | 104 | | |
| | | 48 | | 170 | | 114 | 218 |

Door de KBAC-sportcommissie werden de volgende examens, bevoegdverklaringen en F.A.I.-brevetten gehomologeerd:

| | | | |
|---------------------------------------|-----------------------------|----|------|
| - Zweefvliegvergunning | - theorie | 63 | (41) |
| | - theorie en praktijk | 41 | (18) |
| - Bevoegdverklaring 'met passagier' | | 25 | (25) |
| - Bevoegdverklaring 'Hulpinstructeur' | | 5 | (8) |
| - Bevoegdverklaring 'Instructeur' | | 9 | (-) |
| - Zilveren brevet: | - hoogtewinst | 17 | (25) |
| | - duurvlicht | 23 | (25) |
| | - afstandsvlucht | 21 | (25) |
| | volledig brevet | 19 | (25) |
| - Gouden brevet: | - hoogtewinst | 9 | (-) |
| | - afstand | 7 | (12) |
| | volledig brevet | 8 | (2) |
| - Diamanten brevet: | - hoogtewinst | 1 | (-) |
| | - doelvlicht | 7 | (8) |
| | - afstand | 5 | (1) |
| | 3 diamanten | 1 | (-) |
| - 1000 km-brevet | | 1 | (1) |

Al zeiden er leden dat de meteo ons minder gezind was in 1991, toch blijken er de prestaties te zijn !

(PP)

TECHNISCHE CONTROLE ZWEEFVLIEGTUIGEN

Einde januari had een delegatie van de Belgische Zweefvliegfederatie een oriënterend gesprek met de Technische Directie van het Bestuur der Luchtvaart. Hieruit bleek dat de Administratie ons inspectie-systeem ten zeerste naar waarde weet te schatten.

Mogen wij langs deze weg alle leden oproepen om de spelregels zoals voorheen perfect te volgen zodat onze controleurs hun taken vlot kunnen vervullen. Leden die omtrent BvL-controleplan de inspectie nog vragen hebben, kunnen steeds de administratieve coördinator van de club aanspreken of contact opnemen met het secretariaat.

ZWEEFVLIEGVARYA

Verzamelaars, hobbyisten en andere luchtvaartliefhebbers maken we attent op de "Luchtvaart-Hobby-Beurs" die op 4 en 5 april a.s. gehouden wordt in het Nederlandse Militaire Luchtvaart Museum te Kamp van Zeist, Kampweg, Soesterberg. Van alles is er te koop op luchtvaartgebied. Prentbriefkaarten, foto's, tijdschriften, oude en nieuwe boeken, modellen/bouwdozen, videobanden enz. De toegang tot het MLM is gratis en er is een ruime parking.

Nieuwe records in januari '92!

Hans Werner Grosse (69) verbeterde in Australië, volgens een bericht in de Aerokurier, het wereldrecord voor tweezits motorzwevers. Over een 1000 km driehoek behaalde hij met een ASH 25E een gemiddelde snelheid van 144,49 km/u. Klaus Holighaus maakte in Zuid-Afrika een recordvlucht met zijn Nimbus 4M motorzwever. Met deze éénzitter vloog hij de tot nu toe grootste driehoek van 1163 km.

Wie mee wil doen aan de Wereldcup Bergzweefvliegen '92 in Vinon/Verdon (F) van 15-24 juli a.s. moet zich voor 15 mei a.s. melden bij: A.A.V.A. 83560 Vinon sur Verdon (F). Gevlogen wordt in de Open-, 15 m-, Standard- en tweezittersklasse. Inschrijfgeld FF 1500, sleepstart FF 150.

De Oldtimer-zweefvliegtuig liefhebbers hoeven dit jaar niet zo ver weg, want de jaarlijkse Int. Vintage Glider Rally wordt in 1992 gehouden op het Nederlandse Zweefvlieg Centrum Terlet (5 km N. van Arnhem) in de periode 5 t/m 14 augustus. Vanwege de in-

frastructuur en de vliegveiligheid zijn er beperkingen voor het aantal deelnemers.

De grootste sportluchtvaartbeurs in West-Europa wordt iedere twee jaar in de Zeppelin- en Dornierstad Friedrichshafen (Bodensee) gehouden. De AERO '93 zal weer groter zijn dan de beurs in 1991. Er zijn nu totaal 9 beurshallen en een showplaats op het nabijgelegen vliegveld.

Noteer alvast de datum: 28 april tot 2 mei 1993. Vrijwel alle zweefvliegtuigfabrikanten nemen hieraan deel.

Voor statistiek liefhebbers: In Duitsland behalen per jaar rond de 1000 zweefvliegers het zweefvliegbewijs (PPL-C). Volgens opgave van de Deutsche Aero club telde men in 1991 totaal 28.445 zweefvliegbewijshouders. Hiervan hadden er 18.974 een motorzweefbrevet (PPL-B). In Nederland stonden eind 1991 bij de KNWV 4421 zweefvliegers ingeschreven. Het aantal zweefvliegbewijshouders bedroeg 2402. De Nederlandse vloot bestaat uit 514 zweefvliegtuigen en 45 motorzwevers. Van de zweefvliegtuigen zijn er 250 club- en 264 privé eigendom.

De Franse Aero Club du Lys is gespecialiseerd in motorzweven en heeft de beschikking over 2xScheibe SF28, 1xSF25, 2xFournier RF4, 1xRF9 en 2 gloednieuwe Ximangos. Gevlogen wordt op Persan-Beaumont, 35 NNW Parijs en 's zomers ook op het Zuidfranse Sainte-Croix. Voor belangstellenden het adres voor nadere informatie: A.C. du Lys, 1, Ave de Beaumont, 60260 Lamorlaye (F), tel./fax 33 44 21.20.94.

AVIASPORT meldt de plaats Bennabare als een nieuw zweefvliegcentrum in Noord-Spanje. Door Frans-Spaanse samenwerking kwam dit tot stand op een vijftig km ten Oosten van Huesca. Wie eens ergens anders wil vliegen dan boven zijn eigen veld kan contact opnemen met:

Snr. B. Villepinte
Propulsa, Rambla Cataluna 123
E-08005 Barcelona.
Tel. 19/343-2378022
Fax -2381974.

A.C.

Er roert en 't wat op 't gebied der vliegtuig zuigermotoren
DE VLIEGENDE FORD V-6

**"De vliegende Ford V-6 motor voor
sleeplvliegtuigen."**

Op de zitting der internationale zweefvlieg-commissie, gehouden in het voorjaar '91 te Queenstown, Nieuw-Zeeland, werd een verslag ten gehore gebracht door Dave Sharpless, vertegenwoordiger van Australië betreffend een veelbelovend project voor sleeplvliegtuigen waarbij huidige vliegtuigmotoren door Ford V-6 seriemotoren kunnen omgewisseld worden. Dit bericht werd reeds in de Duitse "Aerokurier" behandeld en voor deze laatste bewerkt door Fred Weinholtz.

Hierna het bericht van Dave Sharpless. De steeds maar stijgende kosten waarmee het zweefvliegen te kampen heeft, baart sedert verscheidene jaren grote zorgen. Bijzonderste kostenfaktor is de startwijze en vooral de vliegtuigsleepstart. Nieuwe vliegtuigen geschikt voor het opslepen zijn enorm duur terwijl verouderde toestellen heel zware onderhoudskosten vergen. Veel bemoeiingen om volwaardige alternatieve startmethoden te vinden schijnen zonder gevolg te blijven. In feite blijft de vliegtuigsleepstart de meest

voorop gezette wijze van starten. Doch waarom kost deze startwijze zo duur ???

De twee hoofdfactoren zijn de brandstofkosten en de onderhoudskosten. Als wij de huidige sleeplvliegtuigen bekijken vinden we steeds de motoren Continental - Rolls Royce of Lycoming terug. Deze motoren hebben gedurende verscheidene decennia aan de luchtvaart uiterst goede diensten bewezen. Zij zijn echter hopeloos verouderd, uiterst oneconomisch in hun brandstofverbruik en betreffende de moderne techniek kan men gerust zeggen dat ze de trein gemist hebben. Daar zij slechts nog in heel kleine serie gebouwd worden zijn de kosten der onderdelen extreem hoog.

Daarbij komt nog kijken dat luchtgekoelde motoren voor het opslepen weinig geschikt zijn daar zij niet voor snelle stop- en starttemperatuurwisseling gebouwd werden, waarbij ook nog toegevoegd kan worden, om tot een betere afkoeling te komen, steeds met een heel rijk brandstofmengsel gevlogen moet worden.

Is het werkelijk niet absurd om heden ten dage nog te moeten overtollige benzine ver-

bruiken om tot een aanvaardbare afkoeling te komen?

Aan de andere kant heeft men de moderne motoren voor personenwagens. Zij zijn in technisch opzicht jaren vooruit, zeer economisch in hun verbruik, worden in zeer grote getallen gebouwd en bezitten overtuigende bewijzen betreffende hun betrouwbaarheid. Door de grote serieuze kosten deze motoren alsook hun revisie slechts gedeelten van de prijs van conventionele vliegtuigmotoren.

Jan Publiek denkt echter en is overtuigd dat vliegtuigonderdelen moeten voldoen aan een uitzonderlijke kwaliteit en daardoor zo duur uitvallen !!! In werkelijkheid is dit echter niet zo en ligt het vooral aan het feit dat zoveel minder geproduceerd wordt dan in de automobiellindustrie. Zo hebben wij cilinders, zuigers en ventielen van automotoren in een erkend luchtvaart-onderzoekinstituut laten analyseren. De metaallegeringen liggen binnen de specificaties die door de luchtvaart-autoriteiten vereist worden en welke voorgeschreven zijn. Wij betalen echter twintigmal meer voor een uitlaatventiel van een conventionele motor tegenover dit van een vergelijkbare automotor.

In dit opzicht heeft de zweefvliegfederatie van Australië (G.F.A.) in de laatste twee en half jaar geëxperimenteerd met een 3,8 liter V6 automotor van Ford.

Deze motoren worden heden ten dage met een produktie-eenheid van zegge 2.500 (tweeduizend vijfhonderd) stuks per week gebouwd in Windsor-Canada. Meer dan 2,5 miljoen stuks zijn daar reeds van de band gelopen en noemenswaardige problemen deden zich nooit voor. Het motorblok bestaat uit licht gietijzer, de cilinderkoppen uit aluminium. Na enkele modificaties levert deze mo-

tor 200 PK. Zijn kracht-gewichtsverhouding is te vergelijken met de Lycoming O-540 motor. Om de nodige kracht en het noodwendige koppel te bereiken loopt de Ford-motor, bij sleepsnelheid, met het dubbele toerental van de Lycoming. Dit is nl. 4.800 toeren per minuut en dit is 600 toeren lager dan het maximaal toerental door de constructeur voorgeschreven. Een 2 tot 1 overschakeling brengt het toerental van de schroef op 2.400 toeren per minuut. De toerentalomschakeling gebeurt bij middel van een tandriem van 12,7 cm (5 inches) breed.

Zulke riemen hebben een uitstekende reputatie in de industrie. Zij worden aangewend om ventilatoren en machines aan te drijven met een meer dan dubbele aandrijfsnelheid en kracht dan deze welke wij nodig achten.

De ervaring bewijst dat zulke riemen gedurende jaren onder uiterst zware omstandigheden draaiden en als bijna onverwoestbaar mogen beschouwd worden. De draaisnelheid van de schroef kan gemakkelijk gewijzigd worden door de diameter van de draaischijf te veranderen.

De koelradiator is gebouwd uit aluminium, is 40 x 40 cm en 5 cm dik. Hij is achteraan de motor ingebouwd en wordt door een pomp gevoed.

Het is onmogelijk een automotor met succes in een vliegtuig in te bouwen zonder welbepaalde veranderingen aan te brengen. Automotoren zijn zo gebouwd om een maximaal koppel bij laag toerental te ontwikkelen en dit om de auto een zekere vinnigheid te verlenen. Vliegtuigen verlangen echter een max-koppel bij hoog toerental en dat dicht bij het maximaal toerental ligt.

Vertaald door F. Cockuyt - K.F.C. (wordt vervolgd)

NIEUWS OVER DE DG-600 EN DG-800

In het vorige Ligablad nr. 48 hebben wij aandacht besteed aan de DG-600 en medegedeeld dat van dit type ook een 18-meter versie zou komen. Die is er nu en deze 'Evolution', een zelfstartend prestatiezweefvliegtuig, kreeg per 31 december 1991 de luchtwaardigheidspapieren van het LBA. Een ambtelijke recordtijd want de eerste proefvlucht van de DG-600/18M was op 10 juni 1991. Het glijgetal van dit type vliegtuig werd door middel van vergelijkingsvluchten vastgesteld op 50.

De nieuwe DG-800 maakte op 6 december 1991 de eerste vlucht.

Deze zelfstartende eenzitter is bestemd voor de 18-meterklasse en heeft uitstekende eigenschappen als motorzwever.

Men kan met dit toestel zonder hulp starten dank zij een draaibaar staartwiel. De in- en uitklapbare Rotax 505 motor van 32 kw (43 PS) geeft deze motorzwever een stijgsnelheid van 3,7 m/s. Het hinderlijk hoge motor/propellergeluid werd verminderd door de motor 'in te kapselen' en een speciaal voor de DG-800 ontwikkelde propeller te monteren. Het proefvluchtenprogramma duurt tot de zomerperiode van 1992.

A.C.

TECHNISCHE DATEN DG-800

| | | | |
|---|-------------------|---------|------------|
| Spannweite | m | 18 | |
| Länge | m | 7.075 | |
| Höhe | m | 1.262 | |
| Flügelfläche | m ² | 11.814 | |
| Streckung | / | 27.42 | |
| Leermasse | kg | 328 | |
| Wasserballast | l | 120 | |
| max. Abflugmasse | kg | 525 | |
| max. Flächenbel. | kg/m ² | 44.4 | |
| Höchstgeschwindigkeit | km/h | 270 | |
| Überziehgeschwindigkeit (bei Flugmasse 400 kg) | km/h | 68 | |
| beste Gleitzahl (bei 525 kg u. 120 km/h) | / | 1 : 50 | |
| geringstes Sinken (bei 400 kg u. 82 km/h) | m/s | 0.51 | |
| Triebwerk | Rotax 505 | | |
| Leistung | kW/PS | 32/43 | |
| Kraftstofftank Rumpf | l | 22 | |
| Kraftstofftank Flügel | l | 2 x 15 | Option |
| Startstrecke über 15 m | m | ca. 270 | bei 450 kg |
| Steigleistung | m/s | 3.7 | bei 450 kg |

OVERZICHT VAN DE WEDSTRIJDNUMMERS

| | | | | | | | | | |
|-----|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|
| 11 | 66 | AM | BA | DHL | EY | KZ | PJ | TP | ZR |
| 26 | 76 | AO | BF | EG | HA | LJ | PM | TR | ZX |
| 268 | 89 | AP | BO | EQ | HV | LV | PR | XP | |
| 2G | AA | AV | BP | ET | JE | MY | SM | YK | |
| 6 | AH | B2 | BW | EV | KL | NW | TF | ZI | |

Gelieve te reageren als uw wedstrijdnummer op deze lijst ontbreekt.

CLUBNIEUWS

EEN SPECIALE KFC-AANHANGWAGEN

Voor de KFC-leden betekende het klaarzetten van de toestellen in piste altijd een hele sleur: in het beste geval ligt de startplaats anderhalve kilometer van de loods, in het slechtste geval twee kilometer.

Met vleugelwielen en een trekstang is dit probleem gemakkelijk op te lossen voor kunststof eenzitters, maar voor klassieke toestellen en tweezitters voldoet die methode niet. Vorig jaar werd dan ook een speciale aanhangwagen gebouwd, waarmee de zweefvliegtuigen gemonteerd vervoerd kunnen worden. Alle toestellen van de club, van Jeans Astir tot Blanik, passen op die trailer.

Geen tiploper(s) meer, geen twintig minuten leegloop voor de motor van de sleepwagen. De bestuurder moet enkel opletten voor eventuele obstakels... en vooral niet te snel rijden!

Stéphane Vander Veken

NB: geïnteresseerde lezers kunnen contact opnemen met Joost Naessens, ontwerper en bouwer van deze aanhangwagen.

Adres: Grote steenweg 67,
9870 Olsene
tel. 091/88.80.95.

KAMPIOENSCHAPPEN

BELGISCHE KAMPIOENSCHAPPEN

4^e BENELUXWEDSTRIJD 1992 - 8^e INTERNATIONALE 8-DAAGSE VAN DE KEIHEUVEL

8 aug. - 15 aug. 1992 - Vliegveld Keiheuvel

onder bescherming van K.B.A.C./A.C.R.B.

INSCHRIJVINGEN:

4.000 BF. door storting op rekening

nr. 230-0081258-89 met melding:

Wedstrijd zweefvliegclub Keiheuvel.

Laatste inschrijvingsdatum: 20 juli 1992

Prijs per start: 650 BF.

KLASSE:

Ren- en Standaardklasse. Er worden slechts 50 toestellen toegelaten.

De datum van ontvangst van het inschrijvingsgeld bepaalt de volgorde van de deelname bij een teveel aantal deelnemers.

TOELATINGSVOORWAARDEN:

De piloot dient in het bezit te zijn van een geldige zweefvliegvergunning, een geldige FAI sportvergunning, een FAI D-brevet en een fototime foto toestel. Boordboek en inschrijvingsbewijs van het toestel, evenals de verzekering zul-

len voor de wedstrijd gecontroleerd worden. Elke piloot moet verplicht een parachute dragen. Radio en barograaf zijn verplicht.

Deelnemers dienen minimum 150 vlieguren te bezitten en de nodige overlandsvluchten te hebben uitgevoerd (min. 1.000 km).

Meteo: dagelijkse meteobriefing.

Na het storten van het inschrijvingsgeld zal het wedstrijdreglement U worden toegestuurd. De minimum proefafstand voor Ren- en Standaardklasse is 150 km.

Verdere inlichtingen kunnen verkregen worden op volgende adressen:

Rudy JENNEN, 17^e esc Lichtvliegwezenlaan nr 8, B-2490 Balen.

Tel. 014/81.25.67

Michel AERTS, Markt 46, B-2440 Geel.

Tel. 014/58.01.10.

WERELDBEKER BERGVLIEGEN 1992 VIGNON-FRANKRIJK

Programma: 14 juli ontvangst
 15-24 juli Wedstrijden
 25 juli Prijsuitreiking

Deelnemende klassen:

OPEN - REN - STANDAARD
en TWEEZITTERS

Inschrijven tot 15 mei 1992

Deelnameprijs: 1500 FF

Sleepstart: 150 FF

Op aanvraag kan U het volledige reglement bekomen.

Contactadres: A.A.V.A. - AERODROME
83560 VIGNON SUR VERDON

WERELDKAMPIOENSCHAPPEN ACRO VOOR ZWEEFVLIEGTUIGEN IN 1993 TE VENLO

Deze kampioenschappen zullen door-
gaan te Venlo, Nederland van 15 tot 29
augustus 1993.

Deelnemers van 35 landen zullen ieder
zeven nummers opvoeren. De voorstel-
ling gebeurt in een bepaald gebied van
1 km².

Iedere deelnemer zal een reeks verplich-
te nummers en een deel eigen werk
moeten voorstellen.

Een internationale jury, bijgestaan door
grensrechtters zullen na zeven dagen de
winnaar aanduiden. Meer informatie
kan telefonisch bekomen worden bij
P. Thielen - tel. 31-77-82 19 58.

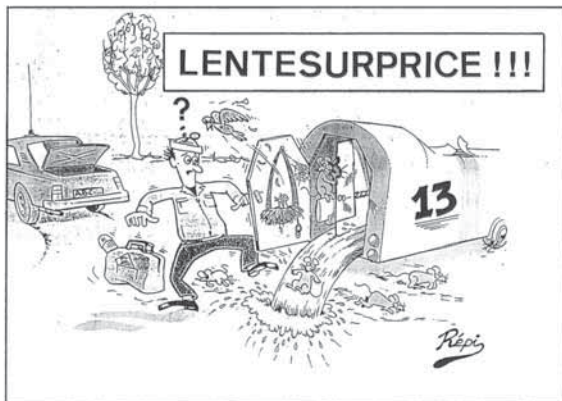
EAC JUBILEUM WEDSTRIJD

De Eindhovense Aero Club-ZC bestaat
60 jaar in 1992 en dat gaat men o.a.

vieren met een 3-daagse 'Pinkster
zweefvliegwedstrijd' op Welschap/Eind-
hoven van 6 t/m 8 juni. De wedstrijd is
voor één- en tweezitters maar wordt be-
perkt tot 60 toestellen. Wel kunnen
meerdere vliegers inschrijven. Er wordt
gevlogen in 3 klassen:

- Tweezitters met handicap 98 en
minder.
- Eén- en tweezitters met handicap van
100 t/m 106.
- Openklasse met handicap van 108 en
hoger.

De organisatie denkt aan een gecombi-
neerd lier- en sleepbedrijf. Voor de deel-
nemers aan deze meerdaagse wedstrijd
komt er een overnachtingsmogelijkheid
in de nabijheid van het vliegveld. Het in-
schrijfgeld bedraagt Hfl. 60. - per
toestel. (excl. startgeld). Informatie en
formulieren aanvragen bij: Martin
Smits, Wilhelminakade 53, NL-1421 AB
UITHOORN, tel. (0)2975/62702.



SPORTCOMMISSIE

SPORTCOMMISSIE 15.01.1992 - VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

THEORETISCHE PROEVEN

VANDERHEEREN Patrick
VAN HEE David

VERGUNNING ZWEEFVLIEGPILOOT

BEYLS Nico
DE BACKER Patrick
DE MEY Lucien
MARQUENIE Didier
PATHO Alain
VAN CAPPEL Christiaan

BEVOEGDVERKLARING PASSAGIER

DESPEGHEL Luc
PEETERS Steven
ter HAAK Ernest
VAN CAUWENBERGHE Jeroen

BEVOEGDVERKLARING HULP-INSTRUCTEUR

VERSTAPPEN Bert

BEVOEGDVERKLARING INSTRUCTEUR

VANDER VEKEN Stephane

F.A.I. PRESTATIES

ZILVEREN KENTEKEN

a. Hoogte

DEMUNTER Hedwig
MOTMANS Ronny
SCHERBER Jan
VAN DAEL Domien

b. Afstand

DEMUNTER Hedwig
MERTENS Hugo
VAN DER AUWERA Jan

c. Duur

DEMUNTER Hedwig
MOTMANS Ronny
VAN GUYSE Willy

d. Bekomen het zilveren kenteken

DEMUNTER Hedwig
MERTENS Hugo
VAN DER AUWERA Jan

GOUDEN KENTEKEN

a. Hoogte

JANSSENS Paul
LAMMERANT Luc

b. Vrije afstand

CLAESSENS Laurent
DE BLICK Bart
HAEPERS Jos

c. Bekomen het gouden kenteken

JANSSENS Paul

DIAMANTEN KENTEKEN

a. Hoogte

JANSSENS Paul

b. Doelvlucht 300 km

HAEPERS Jos

WEDSTRIJDKALENDER 1992

NATIONAAL

- 1-2-3 mei Kiewit-Cup - Hasselt (enkel club- en standaardklasse)
Inscr.: Bex Francis, Crezstraat 6B, 3054 VAALBEEK
Evens Ken, Fax 016/25 68 35
- 1-3 mei Concours International des Ardennes - St.-Hubert
28-31 mei Int. wedstrijd van Kortrijk - Wevelgem
Open voor alle klassen
- 20-21 juni Handicap dr Kempen - Weelde
8-15 augustus Benelux-wedstrijd
Nationaal Kampioenschap
Victor Boin Wisselbeker - (nog niet beslist)

ANDERE MANIFESTATIES

- 18-20 juni Int. Spatz-treffen - Wevelgem
4-5 juli Int. Air Show - Luchtmachtbasis Koksijde
info: (058) 3117 13

INTERNATIONAAL

- 17-30 juli 6th European Championships - Bekescsaba (Hongarije)
6-19 juli European Motorgliding Championships - Rieti (Italië)
8-16 juni Swe-Glide - Borlange (Zweden)
11-26 juli Int. compet. Standard Class
«Hessicher Luftsportbund» und «Gesellschaft zur Förderung d. Segelfl. a.d. Wasserkuppe»
- details op secretariaat.

HET GEBRUIK VAN CIRRUS EN LS-3 (LIGA)

Alvorens het nieuwe seizoen begint, wou ik graag enkele opmerkingen maken met betrekking tot het gebruik van de Cirrus en de LS-3.

1. Laat NOOIT een toestel de nacht buiten doorbrengen, maar berg het in de aanhanger of in een loods.

- Bij regen kan een toestel tot 5 l. water opslorpen, zelfs een Gfk kist en dit is erg schadelijk.

- De opkomende zon vindt in regen en dauwdruppels een lens. Door deze lens kan de lak worden ingebrand wat op termijn barstjes geeft die dan op hun beurt weer water opslorpen.

2. Resten van plakband worden verwijderd met synthetische verdunner, en liefst regelmatig. Laat dit niet over aan de volgende gebruiker.

Hou de toestellen en de aanhangers zuiver en breng ze ook zo terug.

3. Indien de elektrische installatie van de aanhanger niet werkt ligt de oorzaak waarschijnlijk bij uw auto. Gooi niet dadelijk alles overhoop.

Als de deuren klemmen sleur ze dan niet uit alle macht open, maar zoek naar een logische oplossing.

Bij de LS-3 aanhanger is achteraan een splitpen voorzien om de deur onderaan beter te klemmen. Bij de Cirrus aanhanger zijn nieuwe sloten geplaatst (oude sleutels verloren en teruggegeven toen reeds nieuwe sloten waren gemonteerd). De achterdeur opent door de hendel naar LINKS te draaien.

4. Tracht kleine problemen zelf op te lossen. Indien er financieel iets moet gebeuren, telefoneer dan eerst met Patrick Pauwels op het secretariaat of met mij indien Patrick niet bereikbaar is. (vb. - glas vario LS-3 was los: U heeft toch zelf ook wat lijm.

- wielsleutel: heeft U normaal zelf)

5. Bij het vullen van water in de Cirrus mag U een trechter NIET laten steunen in de vleugel, anders worden de randen beschadigd die het sluitstuk moeten ondersteunen (nu hersteld). Liefst vullen door een tuinslang in de opening te steken.

6. Monteer en demonteer de toestellen op de bok achter de aanhanger. Dan kan het niet meer gebeuren dat de linker- en rechtervleugel van plaats zijn verwisseld zoals nu. Als men dan even in de aanhanger gekeken had zou men gezien hebben dat het niet kon, het was zelfs gevaarlijk.

7. Het invullen van de boeken was prima gedaan. Dank.

Kortom, behandel deze toestellen alsof ze de Uwe waren zodat velen er nog lang plezier van kunnen hebben. Voor afspraken in verband met halen en terugbrengen (steeds Keiheuvel) kan U mij altijd telefoneren, liefst enkele dagen op voorhand onder nummer 014/81 31 73.

Happy landings,
MARK HUYBRECKX

ZWEEFVLIEGEN IN HET OOSTBLOK

We kennen allemaal het fenomeen van de alsmaar hogere prijzen in Franse en Spaanse Aeroclubs. Tegenover die "Argentijnse" inflatie staat gelukkig ook een betere dienstverlening (campings e.d.) Toch zou een beetje concurrentie best welkom zijn. Misschien komt die wel uit het Oostblok (of wat daar vroeger voor moest doorgaan). Ik vermeld hierna prijzen van de Aeroclub van Leszno (Polen). De wegen en telefoonverbindingen mogen daar wel "Oosters" zijn (veranderen zal dat zeker) het vliegen is er van april tot juli mogelijk in bijzonder sterke thermiek (landklimaat).

Alle prijzen zijn louter informatief en in US dollar (op 30 jan '92 zo'n 33 frank):

1. Sleep 1,75 \$ per minuut (500 m is 6 à 7 minuten);
2. Lidmaatschap per dag: 5 \$ per piloot of per vliegtuig.
3. Privé zwevers: 1^e start 5 \$, elke volgende start die dag 2 \$.
4. Huur parachute: 1,5 \$.
5. Verblijf:
2 pers. kamer + maaltijden: 15 \$ p.p.
4 pers. kamer + maaltijden: 13 \$ p.p.
7 \$ minder indien geen maaltijden genomen worden;
6. Camping:
- tent 1 \$ per dag
- caravan 2 \$ per dag
- bijkomend per persoon 1 \$ per dag.
7. Huur zwevers: van 10 tot 15 \$ per uur, voor groepen kan over de prijs onderhandeld worden (Pirat, Cobra, Foka-5, Jantar STD en 2B)

Aeroclub Leszno heeft ervaring met buitenlanders, ze organiseerde meermaals Europese kampioenschappen. Ook andere Poolse aeroclubs staan open voor buitenlandse piloten, zo onder meer Poznan dat iets goedkoper is dan Leszno. Huur van de zwevers stelt weinig problemen daar weinig Polen het zich nog kunnen veroorloven nu de clubs niet meer gesubsidieerd worden.

Vanuit Antwerpen moet je voor Leszno rekenen op zo'n 950 km (Poznan komt op 980 km). Vanaf de Duits-Poolse grens moet je het stellen met 2-vaks wegen. Meer dan 60 km/u is op Pools grondgebied levensgevaarlijk (Poolse weggebruikers hebben nooit leren rekening houden met snelle wagens). Meer naar het Oosten toe worden de aeroclubs voor westerlingen heel wat minder aantrekkelijk vanwege de afstand en de slechte wegeninfrastructuur in Oost-Polen. Overigens zijn telefoons in de buurt van de Russische grens een rariteit (zeker als ze werken - gesprekken moeten er nog via een operator tot stand komen, zelfs als het over binnenlandse gesprekken gaat). Dit probleem stelt zich veel minder in westelijk Polen.

Henri Van Gael (DAC)

Info 015/31.06.99

MEDEDELINGEN EN SERVICE

REACTIE OP ARTIKEL 'Starten met een lier', Ligablad nr. 48 - december 1991.

In dit artikel stelde de schrijver dat er geen vorm van reglementering zou bestaan.

Het is evenwel zo dat tijdens de vergadering van de Raad van Instructeurs van december 1990, werd besloten om een voorontwerp tijdens het jaar 1991 te laten evalueren door de clubs die de lierstart gebruiken. Normalerweise zal medio '92 dit nieuwe reglement worden gehomologeerd en deel uitmaken van de algemene K.B.A.C.-reglementering.

VERGUNNING RADIO-INSTALLATIE

Zoals u reeds zal weten (of zou moeten weten...) is er voor de installatie van een radio - al of niet draagbaar - een vergunning vereist.

Deze vergunning wordt uitgereikt door de R.T.T.-Nationale Dienst voor de Controle van het Spectrum.

De desbetreffende aanvraagformulieren zijn verkrijgbaar op het secretariaat.

De kosten die hieraan verbonden zijn, bedragen 714,- F en een fiscale zegel van 90,- F.

Let wel, de persoon die ene radio wenst te gebruiken moet bovendien houder zijn van ten minste de 'Bepaalde Vergunning van Radio-Telefonist'.

Het bedrag van 714 F moet niet betaald worden als het een draagbaar toestel is met ten hoogste 1,5 Watt.

SECRETARIAAT

Vanaf heden beschikt het secretariaat ook over een telefaxtoestel, en wel op het nummer 03/366 24 06

AEROKURIER

Hebt u nog geen abonnement op dit dikke, Duitstalige luchtvaartmaandblad? Met veel informatie over de zweefvliegsport, actuele foto's, luchtvaartnieuws, vraag/aanbod advertenties voor gebruikte vliegtuigen, nieuwe producten etc. (ca 140 pagina's)

Een abonnement voor 1992 (12 nummers) kost 1.910 BEF.

Opgegeven bij: «Aeropress»

P. Stockmanslaan 53
NL-5652 RB Eindhoven
Tel. (0) 40/51 24 84
Fax (0) 4998/73920

Een betalingsformulier voor de KB wordt u dan toegezonden.

Ook advertenties voor de Aerokurier kunt u via Aeropress opgeven.

De wijn is een leraar van de smaak en door ons te vormen d.m.v. de beoefening van de aandacht voor het innerlijk, is hij de bevrijder van de geest en de verlichter van het verstand.

P. Claudel

OPROEP AAN ZWEEFVLIEGSTERS

Op verzoek van verschillende vrouwelijke zweefvliegpiloten wil Gill Van den Broeck graag een informele bijeenkomst beleggen in Brussel, op ZONDAGNAMIDDAG 5 APRIL 1992. Wensen, moeilijkheden, faciliteiten, problemen en uitwisselen van gedachten staan op het programma. Graag zich aanmelden — juiste plaats en uur worden dan verder medegedeeld (in functie van het anatal positieve reacties). Aanmelden bij G. Van den Broeck, Van Elewijckstraat 111 bus 10 1853 Strombeek-Bever
Tel. (02) 267 26 83.

De 20^e Int. Vintage Glider Rally wordt op Terler (NL) gehouden van 5-14 augustus 1992. Vanwege vliegveiligheid en plaatselijke omstandigheden zal de deelname worden beperkt.

(Ary Ceelen)

26ste INTERNATIONALE ARDENNEN-WEDSTRIJD

De eerste Belgische zweefvliegwedstrijd van het jaar 1992.
1-2-3 mei 1992 in ST. HUBERT

Kategorieën: open (met handicap) / renklas / standaard / club (met handicap, 92 en meer) / club / tweezitter (met handicap, 90 en minder)

Inschrijvingsgeld: 1500 F - films ten laste van organisatoren opsleepebeurt 600 F ten laste van de piloot

Inlichtingen en inschrijvingsformulier bij Gill Van den Broeck,
Van Elewijckstraat 111 Bus 10
1853 Strombeek-Bever
Tel. (02) 267 26 83

Opmerking: mogelijk POST-task!

ZWEEFVLIEGER LEENT UIT AAN SOORTGENOTEN:

2 caravans voor 4 personen met alle comfort en uitrusting, inclusief grote voortent, staande in ISSOUDUN (Frankrijk). Inlichtingen over perioden en voorwaarden: ☎ tel. (091) 21 31 57

TE HUUR:

FAYENCE: Te verhuren een luxe Studio, 2 pers.; badkamer; keuken; tuin; zwembad; tel. en TV. Prachtig uitzicht op vliegveld. Prijs: 2.000 FF. per week.
Informatie: (men spreekt NL.) ☎ 00-33 94761369

TE KOOP:

Ka 6 E met open aanhanger, voll. geïnstr. + batterij
Jennen R. zat + zon + na 18 u. ☎ (014) 81 25 07

PHOEBUS C uitstekende staat
Peter De Cock ☎ (050) 50 12 23

Ka 6 CR met aanhangwagen
STOCKMANS Theo ☎ (016) 76 66 96

MUCHA STANDAARD SLD-22B +
radio- en aanhangwagen ☎ (056) 75 88 85

C 150 AEROBAT nieuwe instr. Bergmans Michel
COM/NAV/TX/DME/INTERC. ☎ (011) 54 04 66

DRAAGBARE RADIO TR 720 volledige kit met
laadapp. 12 V + 220 V - afzonderlijke mike extra;
in originele verpakking; (03) 312 30 91 Claessens L.
(03) 312 23 81 - na 18 u.

Sateliët Navigatie G.P.S. GARMIN-100
Uiterst scherpe prijs ☎ 0031-42 57 96 01

GEVRAAGD:

AANHANGWAGEN voor 1-zitter; liefst gesloten en geremd, Hanssens J. ☎ (02) 582 76 07