Verantw. Uitgever :
M. BAEKE Liersestwg 260
2800 MECHELEN
3 Maandelijks April 1983
3de Jaargang N° 13

LIGABLAD

Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs
Liersesteenweg, 260
2800 MECHELEN
Tel. 015 - 20 06 82

I N H O U D

Inhoudstafel	1
BLOSO Nieuws	2
Van de Redactie	2
Ligabeker reglement(Ex Charron)	3-11
Eindaanvlucht nomogrammen	12-17
Boekenneiuws	17
Aviamarkt	18
Golfstijgwind Issoire (vervolg)	19,20
Gedicht	21
BLOSO Nieuws	22,23
Bestuur der Luchtvaart	24-26
BLOSO Sportkampen 83	26
Wedstrijd Commissie	27,28
Sportcommissarissen vergadering	29-31
Nat. Geographisch Instituut	31
Nieuw Zweefvliegveld IN België	31
Lijst v. Erkende Geneesheren	32
Vraag en Aanbod	32
KBAC Sportcommissie	33

Met de medewerking van :

Jeff Keustermans Kemp. Aeroclub Drukwerk
Leon Van Nitsem LVL Vaste Medewerker
Robert VENKEN LVL " "
Miel LOUW DAC " "
Jan VANDERLINDEN GZS " "

Artikels ingezonden door:

Fr. COUCKUYT KFC
F. VAN DOORNE KFC

B L O S O N I E U W S

Het eerste nummer van de jaargang 1983 van het driemaandelijks tijdschrift SPORT is zopas verschenen.

In dit nummer wordt bijzondere aandacht besteed aande tewerkstelling in de sportsector; om te beginnen in het BLOSO zelf; maar ook werd gepeild naar de mogelijkheid tot tewerkstelling van de afgestudeerden in de lichamelijke opvoeding. Aan de evolutie van de sport in deze crisistijd werd door Sporta een congres gewijd: blijft de sport betaalbaar?

In de rubriek "Sport voor allen" wordt de actie Sportief bedrijf 1983 toegelicht en publiceert Dr. R. RENSON van de Vlaamse Volkssport Centrale zijn beleidsnota over volkssporten in Vlaanderen.

Naast de regelmatig terugkerende rubrieken: Minder-Validensport, Hoge Raad, Clearing House, Sportgeneeskunde, enz.;;;; wordt dit nummer ook de reeks met Sporttechnische Bijdragen verdergezet: ditmaal met een artikel over valkuilen in gymanastieklokalen.

Wij hopen dat dit overzicht voor iedereen die sportgericht is een aansporing mag zijn om deze nieuwste editie "Sport" persoonlijk ter hand te nemen.

Dit nummer kost 100, fr , een jaarabonnement (4nummers) 250,- fr, een abonnement op het "Documentatiedossier" (een verzameling van BLOSO-publicaties waaronder SPORT) kost 500,-fr. Men kan abonneren door storting of overschrijving van het vereiste bedrag op rekening nr. 000-2005721-52 van het Nationaal Sportfonds, Nederlandstalige Sector , Abonn. en Verkoop Uitgaven- Koloniënstr. 29-31 1000 BRUSSEL.

VAN DE REDAKTIE

Het jaar 1983 is het herdenkingsjaar dat 200 jaar geleden de mens voor het eerst vloog. Bij deze gelegenheid worden er allerlei manifestaties gehouden zowel in binnenland als in het buitenland.

In België :

22,23 en 24 April Belg. Kamp. Warme Luchtballons te Retie(Kempen)
29 April t/m 2 Mei Zweefvliegwedstrijd te ZONHOVEN
12-15 Mei Ronde van belgië van de ULM's met landing te Leopoldsburg.
21 Mei t/m 5 Juni Europees Dameskampioenschappen zweefvliegen te St Hubert. Reeds 29 dames uit 13 verschillende landen hebben hun deelname toegezegd.
21,22 en 23 Mei Zweefvleigwedstrijd te Keiheuvel
4 en 5 Juni en 11en 12 Juni Zweefvliegwedstrijd te Zwartberg
18 en 19 Juni Handicap der Kempen te Weelde met daarbij de Wisselbeker Victor Boin op een van de twee dagen voor de Standaardklasse.
13,14 en 15 Aug Beker der Vlaanderen te Gent Zweefvliegwedstrijd.
13,14 en 15 Aug. FLY IN te Diest Old Timers.
27 en 28 Aug. TMA Handicap zweefvliegwedstrijd te Aalst.

Luchtvaartmeetings:

5 Juni Aero Kiewit te Zonhoven
9 en 10 Juli Oostende
31 Juli Leopoldsburg
14 Aug. Ursel
21 Aug Moorsele en keiheuvel

Internationaal Luchtvaartsalon te Le Bourget van 26 Mei t/m 5 Juni

LIGA BEKER

REGLEMENT 1 Januari. 1983

1. ORGANISATIE

1.1 De Ligabeker is een competitie georganiseerd door de Liga van van Vlaamse Zweefvliegclubs

1.2 De Ligabeker wordt jaarlijks betwist in de periode van 1 okt tot en met 30 september.

2. DOEL

2.1 Het bevorderen van het prestatievliegen in de zweefvliegclubs.

2.2 Het waarderen van de prestaties geleverd door de piloten in de clubs.

3. DEELNEMINGSVOORWAARDEN

3.1 Voor de piloten : Lid zijn van een club die aangesloten is bij de regionale federatie.

3.2 Voor de clubs : lid zijn van de regionale federatie.

4. PROEVEN

Slechts volgende proeven , met vertrek vanuit Europa, komen in aanmerking (tussen twee haakjes de officiele afkorting):

4.1 Duurvlucht (DU): Minimum 60 min.vrije vlucht en voldoen aan para 1.2.2 van Sectie 3 Klas D - Sportcode.

4.2 Hoogtewinst (HW) : Minimum 600metrs hoogtewinst en voldoen aan para 1.3.6 van Sectie 3 Klas D - Sportcode

4.3 Vrije Afstand (VA) Minimum 50 km en voldoen aan par. 1.3.2 van Sectie 3 Klas D Sportcode.

4.4 Doelvlucht (D) : Minimum 50km en voldoen aan par. 1.3.3 van Sectie 3 Klas D Sportcode.

4.5 Zig-Zag (ZZ) : Minimum 50km en voldoen aan par. 1.4.7 van Sectie 3 Klas D Sportcode

4.6 Vrije Afstandsvlucht Cat's Cradle (CC): Binnen de begrenzing van een veelhoek, Min. 50km, Min4 en Max 6 keerpunten, die een onbeperkt aantal keren gerond mogen worden .
Geen enkel been mag minder dan 30 km bedragen.
Na het ronden van een keerpunt mag men niet terugvliegen naar het vorige keerpunt , tenzij voor het laatste been om terug te keren naar de startplaats.

4.7 Gesloten Omloop(GO) Komen in aanmerking :
- Heen en Terug voldoen aan par. 1.4.2 van Sectie 3 Klas D Sportcode
- Driehoek voldoen aan par. 1.4.3 van Sectie 3 Klas D Sportcode. (Eerste alinea)
- Dubbele Driehoek :Elke driehoek moet voldoen aan par. 1.4.3 van Sectie 3 Klas D Sportcode (eerste alinea)
- Veelhoek : voldoen aan par. 1.4.4 van Sectie 3 Klas D Sportcode min. 50km en Max. 6 benen in totaal voor de ganse GO.

.8 Driehoek FAI Record (FAI):
min. 50km en voldoen aan par. 1.4.3 van Sectie 3 Klas D Sportcode (eerst en tweede alinea)

5. STARTWIJZE EN HOOGTE VAN LOSKOPPELEN

5.1 Iedere startwijze voorzien in de FAI-Sportcode is toegelaten.
5.2 De maximum hoogte voor het loskoppelen wordt bepaald door par. 1.5.3, 1.5.5 en 2.2.8 van sectie 3 Klas D Sportcode:
- Voor proeven van minder dan 100km ;max. 1% van de totale afstand.
- Voor proeven van meer dan 100km maximum 1000(duizend)AGL.

6. BEWIJSSTUKKEN

De volgende bewijsstukken dienen ter homologatie van een proef voorgelegd te worden :

6.1 Duurvlucht
Barogram gedateerd en onertekend door een sportcommissaris of luchthavenkommandant, of een bewijsstuk ondertekend door dezen, indien de vlucht verlopen is onder hun toezicht.
Per club vult een sportcommissaris een formulier in "Charronbeker Duurvluchten Samenvattende lijst".
Gebruik van dit formulier dat kan bekomen worden bij de Liga's, is verplicht . De sportcommissaris die het formulier ondertekend is ervoor verantwoordelijk dat alle bewijsstukken ter homologatie kunnen voorgelegd worden, bij kontrole door de verantwoordelijke van de Liga.

6.2 Hoogtewinst en vrije afstand
- Barogram gedateerd en ondertekend door een sportcommissaris of luchthavenkommandant
- Een formulier zoals in bijlage , duidelijk ingevuld en ondertekend door de piloot en een sportcommissaris.
Voor vrije afstand mag het landingsbewijs , met datum, uur en de juiste landingsplaats met schets, vermeld worden op de achterzijde van het formulier(alinea hierboven), of apart bijgewegd worden.

6.3 Doelvlucht, Zig Zag, Cat's Cradle, Gesloten Omloop en Driehoek FAI"Record"
- Barogram gedateerd en ondertekend VOOR HET VERTREK door een sportcommissaris of luchthavenkommandant, met vermelding van: Naam van de piloot
Type en Immatrikulatie van het toestel
Vermelding van het type van proef en de keerpunten.
- Een formulier zoals in bijlage, duidelijk ingevuld in GROTE LEESBARE DRUKLETTERS en ondertekend door een sportcommissaris of een luchthavenkommandant en door de piloot.
- De ontwikkelde , ongeknipte film voor de fotokontrole (zie par. 7 van dit reglement)
- Een landingsbewijs, duidelijk ingevuld op het formulier, indien de landing niet op het vleegveld van vertrek plaats heeft.

N.B. Alleen fotographische kontrole is toegelaten , voor de proeven van par. 6.3

6.4 Proeven gevlogen in wedstrijden(binnen-en buitenland)
- een formulier zoals in bijlage , duidelijk ingevuld en ondertekenddoor een sportcommissaris en de piloot, met vermelding van de datum, het type , en de opgegeven afstand van de proef

(+ het aantal afgelegde benen, en de afgelegde afstand als de proef niet gelukt werd)
- een fotocopie van de officiële uitslag.

6.5 Proeven gevlogen voor brevetten en rekords
- Een formulier zoals in bijlage , en ingevuld zoals voorzien in par. 6.1 of 6.2 of 6.3 , naargelang de proef die gevlogen werd. Op de achterzijde van het formulier vermelden welke bewijsstukken naar de sportcommissie gestuurd werden ter homologatie van de proef.

7. Fotokontrole

7.1 Voor iedere proef , waarvoor een fotokontrole vereist is, zal men in GROTE LEESBARE DRUKLETTERS een formulier zoals in bijlage , en op ware grootte invullen:
- alle hoofdingen
- het type van vlucht en de juiste afstand in kilometers
- de keerpunten in chronologische volgorde
  (voor CC een opsomming van de keerpunten)
- handtekening "voor vertrek" van een sportcommissaris of luchthavenkommandant
- handtekening van de piloot.

Opmerking : HET IS NIET TOEGELATEN OM MEERDERE FORMULIEREN MET VERSCHILLENDE PROEVEN MEE AAN BOORD TE NEMEN, OM ALDUS : ofwel meerdere proeven in één vlucht te kombineren
ofwel tijdens de vlucht een keuze te kunnen maken tussen de verschillende proeven.

7.2 Men neemt een foto van het formulier. Deze foto moet van voldoende dichtbij genomen worden om identifikatie van de gegevens op negatief mogelijk te maken.

7.3 Men neemt een foto van de immatrikulatie van het toestel waarmee de proef gevlogen wordt.

7.4 Men neemt minstens één foto van elk keerpunt in de volgorde zoals vermeld op het formulier. Deze fotos dienen genomen te worden volgens par. 2.2.7.1, 2.2.7.2 en 2.2.7.3 b van Sectie 3 Klas D Sportcode.
UITZONDERING : Voor CC is de observatiezone een kwadrant (90°) op de grond :
- waarvan het toppunt samenvalt met het te fotograferen keerpunt
- georiënteerd symmetrisch t.o.v. en weg van het juist gevlogen been.

7.5 Na aankomst op het vliegveld van vertrek , wordt de vertrek- en aankomsttijd genoteerd op het formulier.
Voor CC worden de keerpunten in chronologische volgorde genoteerd.
Een tweede handtekening wordt geplaatst door een sportcommissaris of luchthavenkommandant.

7.6 Men neemt een foto van het vervolledigd formulier , volgens de voorwaarden van Par. 7.2

8 PUNTENBEREKENING

8.1 Gelukte Proeven (Vak 5)
- Volgende punten worden toegekend voor gelukte proeven

Duurvlucht : 1 punt per minuut vrije vlucht
Hoogtewinst : 1 punt per 10 meters hoogtewinst
Vrije afstand : 2 punten per km
Doelvlucht en Zig Zag : 3 punten per Km
Cat's Cradle : 3,5 punten per km
Gesloten Omloop : 4 punten per km
Driehoek FAI Record : 5 punten per km.

8.2 Niet - Gelukte Proeven (Vak 6)
- Voor de niet gelukte proeven worden de punten toegekend die voorzien zijn in par. 8.1 maar met een penalisatie van 10%
- Voor niet-gelukte proeven is de afstand gelijk aan de kilometerafstand van de gelukte benen, plus de kilometerafstand van het been waarop de piloot geland is, met aftrek van de kilometerafstand vanaf het landingspunt tot het volgende keerpunt.

8.3 Een voorafopgegeven GO of Driehoek FAI mag tijdensde vlucht gewijzigd worden in een HT naar één van de keerpunten.
Volgende punten worden dan toegekend:
- voor Driehoek FAI veranderd in HT = 4 punten per km
- voor GO veranderd in HT : 3,6 punten per km.

Indien deze HT niet gelukt wordt , dan wordt eveneens een penalisatie van 10% toegepast op de in deze paragraaf voorziene punten.

8.4 De proeven met vertrek in het buitenland worden gepenaliseerd met 20% (Vak 8), behalve de duurvluchten.

8.5 Indien bij een CC buitengeland wordt, dan worden de punten berekend zoals voorzien voàr niet-gelukte proeven(par. 8.2 Vak 6), MAAR ZONDER PENALISATIE.

8.6 Alleen voor OPEN/Renklasse: De behaalde punten worden gedeeld door de handicapfaktor (zie par. 11.2)

9. GOEDKEURING

9.1 De proeven kunnen slechts goedgekeurd Worden indien ALLE bewijsstukken , voorzien in par. 6, volledig in orde bevonden werden met dit reglement, en de verantwoordelijke bereiken UITERLIJK EEN MAAND NA DE DATUM WAAROP DE PROEF UITGEVOERD WERD.

9.2 Voor stages en wedstrijden moeten ALLE bewijsstukken van de binnengebrachte proeven , die voorzien zijn in par6, volledig in orde zijn met dit reglement , en de verantwoordelijke bereiken UITERLIJK EEN MAAND NA DE DATUM WAAROP DE LAATSTE PROEF VAN DEZE STAGE OF WEDSTRIJD GEVLOGEN WERD.

9.3 De proeven waarvan de bewijsstukken niet voldoen aan par. 6, par. 9.1, en Par. 9.2 WORDEN NIET GOEDGEKEURD EN ZIJN DUS ONGELDIG.
Uitzondering : De bewijsstukken van de rpoeven , gevlogen in de periode van 1 okt tot 28(29) Februari ; moeten de Liga bereiken uiterlijk op 30 Maart.

9.4 Elke club zal een verantwoordelijke sportcommissaris aanduiden voor het doorsturen van de bewijsstukken naar , en de kontakten met de verantwoordelijke van de Liga.

10 KLASSERING

10.1 De klassering van de deelnemers wordt onderverdeeld in twee categorieën EENZITTER en TWEEZITTER, waarin elke deelnemer simultaan mag deelnemen.

10.2 De categorie EENZITTER
- herneemt uitsluitend vluchten uitgevoerd ALLEEN aan boord.
- ieder piloot zal slechts in één van de klassen gerangschikt worden.
- deze categorie wordt onderverdeeld in 3 klassen(tussen twee haakjes de officiële benaming)
  1) De OPEN EN HENKLASSE (OR):
     Al de toestellen van de Open klasse(volgens par. 7.3.1.1 van de sectie 3 Klas D Sportcode) en de 15M klasse (volgens par. 7.3.1.2 van Sectie 3 Klas D Sportcode)
  2) De STANDAARDKLASSE (S) :
     (volgens par. 7.3.1.3 van sectie 3 Klas D Sportcode)
  3) De Clubklasse (C) : Alle toestellen vermeld in de lijst in bijlage. Toestellen die niet in deze lijst voorkomen zullen op aanvraag door de jury gekatalogeerd worden.

10.3 De categorie TWEEZITTER (T)
- herneemt uitsluitend proeven gevlogen met passagier aan boord

  De naam van de passagier moet op het formulier vermeld worden (zie par. 6)
- de proef wordt toegekend aan de piloot met het hoogste brevet, of bij gelijkheid, met het oudste brevet.
- proeven gevlogen ALLEEN aan boord worden in de categorie EENZITTER gerangschikt als volgt :
  met kunststof tweezitter : volgens Handicaplijst
  met conventionele tweezitter : in de C klasse

11. RANGSCHIKKING

11.1 In de OR en S klassen worden geen duurvluchten aanvaard.

11.2 In de OR-Klasse worden de behaalde punten gedeeld door een handicapsfaktor die vermeld staat in de lijst in bijlage. Toestellen die niet in deze lijst voorkomen zullen op aanvraag door de jury gekatalogeerd worden.

11.3 Voor elke piloot komen slechts de drie beste proeven in aanmerking in een bepaalde klasse.

11.4 Een minimum van 180 punten is vereist om gerangschikt te kunnen worden in een klasse of categorie.

11.5 Een proef in tweezitter kan niet gelijktijdig als EENZITTER ingediend worden.

11.6 Tussentijdserangschikkingen
- Aan hand van de goedgekeurde proeven zal de verantwoordelijke tussentijdse rangschikkignen opmaken met de stand op 30 April, 31 Mei, 30 Juni en 31 Aug. Deze zullen dan naar de deelneemde clubs gestuurd worden.

- Deze tussentijdse rangschikkingen geven de rangschikking in eenzitter(de 3 klassen afzonderlijk) en tweezitter, als volgt :
  - naam van de piloot
  - club waartoe hij behoort
  - aantal behaalde punten
- Bovendien de rangschikking van de deelnemende clubs, volgens het totaal aantal punten door hun leden behaald in de twee categorieën
- De eerste drie van elk klassement van de tussentijdse rangschikking krijgen een bonificatie van
  2 % voor de eerste
  1% voor de tweede
  0,5 % voor de derde
  op de punten die zij behalen bij de eindrangschikking. Deze bonifikaties zijn kumulatief.

11.7 EINDRANGSCHIKKING VAN HET JAAR

Uiterlijk op 1 Nov van ieder jaar wordt de eindrangschikking van dat jaar bekend gemaakt, die dezlefde gegevens bevat als de tussentijdse rangschikkingen met bovendien de proeven en het type toestel van de 10 eerst gerangschikten in de verschillende categorieën, en hun klassen.

Voor deze eindrangschikking kan elke piloot een keuze maken in welke klasse hij zijn proeven gerangschikt wenst te zien. Deze keuze is onderworpen aan volgende regels:
- deze keuze dient via de verantwoordelijke sportcomm. (zie par. 9.5) uiterlijk op 15 okt bekendgemaakt aan de verantwoordelijke voor anzicht bij de Liga.
- een proef kan niet weerhouden worden voor een LAGERE klasse dan deze waarin ze opgegeven of betwist werd, wel voor een HOGERE klasse.
- bij gebrek aan een keuze zal de piloot geklasseerd worden in de klasse of categorie waarin hij de drie beste uitslagen behaald heeft.
- De punten van een piloot die van club verandert tijdens de periode (par. 1.2) zullen toegekend worden aan de club waar hij lid was op het ogenblik dat zijn eerste proef ter goedkeuring naar de evrantwoordelijke gestuurd werd.
- De winnaar van de Charronbeker is de piloot welke de meeste punten behaald heeft in een categorie. De behaalde punten in de categorie tweezitter en eenzitter mogen niet samengeteld worden voor de individuele rangschikking, maar wel voor de rangschikking van de clubs.

12. INBREUKEN - PENALISATIES

12.1 Indien één der bewijsstukken , zoals gevraagd in par.6, ontbreekt, dan is een proef ongeldig.

12.2 Bij onvolledig invullen van het formulier in bijlage, wordt een penalisatie van 25% toegepast (zie par. 6,7 en 8).

12.3 Bij gebrek aan een duidelijke foto van het formulier voor vertrek of na aankomst, of van de immatrikulatie,(zie par.7) wordt een penalisatie van 25% toegepast.

12.4 In geval van de onjuiste aanduiding van de kilometrafstand, of de afgelegde kilometrafstand, zullen de vermeide kilometers die niet afgelegd werden, afgetrokken worden van de werkelijke afstand die geraliseerd werd.

12.5 De penalisaties vermeld in par. 12.2, 12.3 en 12.4 zijn KUMULATIEF.

12.6 In geval van zware inbreuk tegen het reglement , zal de jury verantwoordelijk voor de eindrangschikking maatregelen treffen tegen de overtreders, door :

a) het deklasseren of uitsluiten van de piloot

b) een voorstel tot schorsing van de sportcommissaris bij de Sportcommissie van de Kon Belg. Aeroclub.

De jury zal bestaan uit twee verantwoordelijken en de voorzitter van de regionale federatie (Liga). Beslissingen van de jury zijn zonder mogelijkheid van beroep.

Lijst van indeling van de toestellen met hun handicapsfactor.

	NIMBUS 3 (24,5m), ASW22 (24m)	122
OPEN (22m)	NIMBUS 3, ASW 22 (22m)	120
	ASW17,JANTAR2,GLASFUGEL604, KESTREL 22M,NIMBUS 2 en2b,2c SF 10	116
	ASW12,JANTAR19m,KESTREL19m,NIMBUS2m, SB9	114
	BS1,FS29,DIAMANT 18M, JANUSC20m,Mü27	112
	ASW20 16,5m,CAPRONI 21, DG200 17m,DIAMANT 16,5m, KESTREL17 LS3 17m, Mü 26, DG202 17m, Glasf.402 17m	110
	B12, JANUSB-18m	108
	FK3, SB 8	106
	Cirr17m, Cobra 17m, Nü22b,PhobusC,SHK,StCirr16m,TwinAstir intrekbaar	102
15M		
	ASW20,DG200, DG202,LIBH301,LS3,LS3a,MiniNimb.,Mosquito, PIK20D,SB11,SpeedAstir,Ventusa enb,Glasf. 304,	108
	PIK 20E, DG400	106
	IS29, Lo150	98
Stand.	ASW15, ASW19, ASTIR CS, ST CIRR, CIRR75, COBRA15m, DG100 Elfe S4D, HORNET, StdLib., LS1c-f, St Jantar, Phöbus B, FVA20, LS4, G103Std. III, Pik 20F	100
	SF27B	92
	Pilatus B4 met intrekb.	88
CLUBKL.	ASW19Club, DG100Club, MistralC, TwinAst.vastwiel, Pik20F club,Club AstII, G 103Twin II	98
	Club JeansASTIR, Club Lib.,FS25, Phobus A, Salto15m, ASK21, G102Club III en IIIb	96
	Foka5,ZugvogelIIIb,SFH34,Globetrotter	94
	ASK18,Foka4,Phoenix, SaltoH101-13m,SF30,SB5E,ZugvogelIIa, Geier, Puchacz	92
	Ka6e,LCFII,SB5a,SB5b,SF27a,SIE3,StAustria,	90
	Begfalke IV,Dart15,Ka10,SF27m,Vasama,ZugvogelIV, G109 H36Dimona, SF36	88
	Ka6 allen behalve 6E, ASK16,PilB4vastwiel, CondorIV, Kranich III, SF26	86
	ASK14,MS100,Pirat,Sagitta, SF25E,SF28, RF5b	84
	ASK13,BergfalkeIII,Ka7,Bocian, JASKOLKA, BIJAVE	82
	L-SpatzIII, Bergfalke II,Blanik,Ka2b,SF25A enB en C	80
	Ka-8,Spatz(allen behalve III), Mü 17	

De eerste in ieder klassement krijgt een wisselbeker
De eerst vijf van de OR en de Tweezitters klasse krijgen een herrinneringsplaket.
De tien eerste van de standaardklasse en de vijf eerste van de clubklasse zowel hout als plastiek een herrineringsplaket

CHARRON - BEKER

VAK 1

Naam van de Piloot :
Adres van de piloot :
Telefoonnummer :
Club :

VAK 2

De op de voorzijde aangekondigde proef werd (doorhalen wat niet past)

GELUKT | NIET GELUKT

VAK 3

Volgende bewijsstukken zijn bijgevoegd (doorhalen) :

Barogram : JA NEEN | Film : JA NEEN

Reden waarom niet bijgevoegd :

VAK 4

	PLAATS	AFST.		PLAATS	AFST.
Vertrekhoogte			9e KP		
Loshaakhoogte			10e KP		
1e KEERPUNT			11e KP		
2e KEERPUNT			12e KP		
3e KEERPUNT			13e KP		
4e KEERPUNT			14e KP		
5e KEERPUNT			15e KP		
6e KEERPUNT			16e KP		
7e KEERPUNT			17e KP		
8e KEERPUNT			18e KP		

TOTALE KILOMETERAFSTAND GELUKTE BENEN = _____ KM

KILOMETERAFSTAND NIET GELUKTE BEEN = + (plus) _____ KM

KILOMETERAFSTAND VANAF HET PUNT VAN BUITENLANDING TOT VOLGENDE KEERPUNT = − (min) _____ KM

Totaal afgelegde afstand _____ KM

Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

Puntenberekening

VAK 5 GELUKTE PROEF
Totaal afgelegde afstand: ..... km x ..... pntn/km = _____ PN

VAK 6 NIET GELUKTE PROEF
Totaal afgelegde afstand: ..... km x ..... pntn/km = _____ PN
Penalisatie − 10 % = − _____ PN
_____ PN

VAK 7 Hoogtewinst: ..... meters x 0,2 pntn/m = _____ PN

VAK 8 Penalisatie voor proeven in buitenland: − 20 % = − _____ PN

VAK 9 TOTAAL PUNTEN = _____ PN

VAK 10 Handicap (alleen OR) Totaal punten (vak 9) / Handicapfactor = _____ = _____ PN

VAK 11 **Totaal netto punten** _____ PNTN

HANDTEKENING PILOOT

HANDTEKEN NUMMER SPORTCOMMISSARIS

DIT VAK IS VOORBEHOUDEN VOOR EINDNAZICHT

BUITENLANDING TE :

LANDINGSUUR :

SCHETS :

1e Getuige
Naam :
Adres :

Handteken :

2e Getuige
Naam :
Adres :

Handteken :

INVULLEN MET ZWARTE VILTSTIFT

Vliegveld _____ Datum _____

Piloot - pass. _____

Zweefvliegtuig 00- _____ Type _____

Baro _____ Nr _____

Proef _____ Klasse _____

1 _____ 4 _____

2 _____ 5 _____

3 _____ 6 _____

Vertrek _____ h _____ min. Aankomst _____ h _____ min.

sportkommissaris	piloot	sportkommissaris
NAAM, HANDTEKEN EN NUMMER	HANDTEKEN	NAAM, HANDTEKEN EN NUMMER

EINDAANVLUCHTNOMOGRAMMEN (DEEL 1)

De meeste piloten zijn er zich niet in het minste van bewust wat er allemaal te doen valt met de polaire van hun toestel. De snelheidspolaire is de basis voor het berekenen van de verdere prestaties.

Zo hebben we onderandere de onderstaande uitdrukkingen die allemaal met de snelheidspolaire te berekenen zijn:

-De mac-Creadyring

-De cross-countrysnelheid in functie van het gemiddelde stijgen

-De prestaties in de bocht: $V\phi = V/(\cos\phi)^{1/2}$

$Vs\phi = Vs/(\cos\phi)^{3/2}$

$R = V\phi^2/(g.\tan\phi)$

$t = 2.pi.R/V\phi$

$h = Vs\phi/t$

$L = 1/\cos\phi$

-De prestaties met waterballast: $V' = V.(G'/G)^{1/2}$

$Vs' = Vs.(G'/G)^{1/2}$

-De finesse van het toestel: $f = V/Vs$

waarin: V = vliegsnelheid

Vs = daalsnelheid (vormt samen met de vliegsnelheid de polaire)

ϕ = de inclinatiehoek

$V\phi$ = de snelheid in de bocht met inclinatie ϕ

$Vs\phi$ = de daalsnelheid in de bocht met inclinatie ϕ

R = de straal van de bocht met inclinatie ϕ

t = de tijd nodig om een volledige bocht (=360°) te maken met een inclinatie ϕ

h = de hoogte verloren in een volledige bocht met inclinatie ϕ

L = de belasting die het toestel ondergaat in een bocht met inclinatie ϕ

V' = de vliegsnelheid bij een gewicht G', als G het oorspronkelijke gewicht was waarvan de polaire bekend was.

Vs' = de daalsnelheid bij een gewicht G'

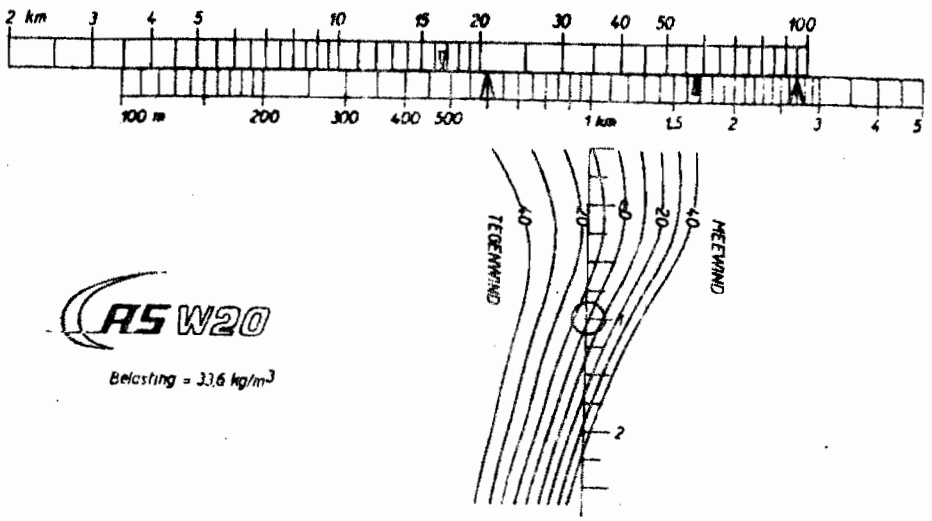
g = de aardversnelling = 9, 81 m/s^2

Men moet er op letten STEEDS DEZELFDE EENHEDEN te gebruiken.

Eén van de meest bruikbare en meest gevraagde gegevens is de finesse onder allerlei omstandigheden (wind, M.C.) of met andere woorden een eindaanvluchtcomputer.

De eindaanvluchtrekenschijven die in de handel te krijgen zijn vertonen een aantal nadelen: Eerst en vooral zijn ze jammer genoeg veel te duur; dan zijn ze soms niet voor dit toestel bestemd of de belasting is verkeerd. Ook zijn ze soms moeilijk met één hand te bedienen. Daarom loont het de moeite om zelf een eindaanvluchtnomogram te construeren. (Een nomogram is een grafische voorstelling van bvb een functie met 2 veranderlijken.)

Er met voor gezorgd worden datgeen van beide bladen zich onderling kan verschuiven tijdens het tekenen. De pen waarmee getekend wordt mag ongeveer 1mm dik zijn; in het voorbeeld werd een pen van 0.7 gebruikt. Dit opdat de tekening na verkleinen op een fotocopiemachine toch nog goed leesbaar een duidelijk zou blijven.
Op het ene kalkpapier wordt het gedeelte getekend dat specifiek is voor het toestel samen met de afstandsschaal. Alles zal wel duidelijk zijn na het bekijken van het voorbeeld: er worden lijnen getrokken tussen de punten met gelijke windfaktor en verschillende M.C.;
Op het tweede blad kalk wordt dan het algemene gedeelte getekend dat steeds het zelfde blijft n.l. de hoogteschaal (log) en de mac Creadyschaal (metrisch). zie voorbeeld . Let erop dat de beide tekeningen nadien op elkaar gelegd moeten worden en dus overeen moeten komen. De cijfers en letters werden met een letterschablone getekend. Ook kunnen afwrijfletters worden gebruikt. wanneer dit alles dan eindelijk klaar is hoeft men alleen nog alles tot op het juiste formaat te laten verkleinen en van de hoogteschaal en M.C. schaal een transparant laten maken in hetzelfde fotocopiecenter. Nadat beide stukken op het juiste formaat zijn gesneden, kunnen ze nog versterkt worden door de ene op een stuk stevig karton of iest dergelijk te lijmen en op de transparant een stuk doorzichtig zelfklevend kaftpapier te plakken. De beide delen worden dan op elkaar gelegd en samengehouden door een tweetal elastiekjes.
De eindaanvluchtcomputer is nu klaar voor gebruik. Uit onderstaand voorbeeld zal het duidelijk zijn hoe het gebruik is:



gegeven: geen wind en M.C. 1

Het snypunt vande M.C. en de wind wordt gezocht en men hoeft alleen maar af te lezen hoeveel hoogte men nodig heeft om een bepaalde afstand af te leggen. Bvb hier is voor 20 km bijna 600 m nodig of bvb voor 50 km een hoogte van 1450 m. Vergeet echter niet een RESERVEHOOGTE BIJ TE TELLEN!

De keuze zal een lineaire verschuifbare logaritmische schaalverdeling zijn omdat een cirkelvormige moeilijker nauwkeurig te tekenen is.
De minimum eisen voor een goede eindaanvluchtnomogram zijn: gemakkelijke aflezing en bediening met één hand. Ook de constructie moet kunnen gebeuren met relatief eenvoudige middelen.
Benodigdheden zijn: een rekenmachientje, millimeterpapier, halflogaritmisch milimeterpapier: 2 bladen (N.V. drukkerij "Mercurius" Wormeveer n° 9 , X-as verdeeld in mm, Y-as log verdeeld 1-10 eenheid 250 mm).Normaal gezien zou dit in iedere grote papierzaak te vinden zijn. Dan ook nog 2 bladen kalkpapier (ongeveer 50 op 35 cm), een lat; een tekenpen van min. 0,6 mm dik en natuurlijk de polaire van het toestel, verrekend op de gewenste belasting.
Met de polaire op millimeterpapier uitgetekend worden dan bij verschillende M.C. de overeenkomstige vlieg- en daalsnelheid opgezocht met behulp van een raaklijn. Het is belangrijk deze waarden zo nauwkeurig mogelijk te zoeken. Dan kan voor een vaste M.C.-waarde de invloed van de wind op dé finesse uitgerekend worden met de volgende uitdrukking:

$$f = \frac{V \pm \text{windsnelheid}}{Vs}$$

Let op voor de eenheden! Al de gevonden waarden worden dan in een overzichtelijke tabel gezet (zie voorbeeld). Het rekenwerk is nu voorbij en de tabel wordt op onderstaande manier uitgewerkt in een bruikbare tekening. Eerst worden de halflogaritmische bladen nauwkeurig vastgeplakt (fig 1). Het geheel wordt dan met kleefband op de tekentafel vastgeplakt.
Op het halflogaritmisch papier wordt dan een blad kalkpapier vastgemaakt.

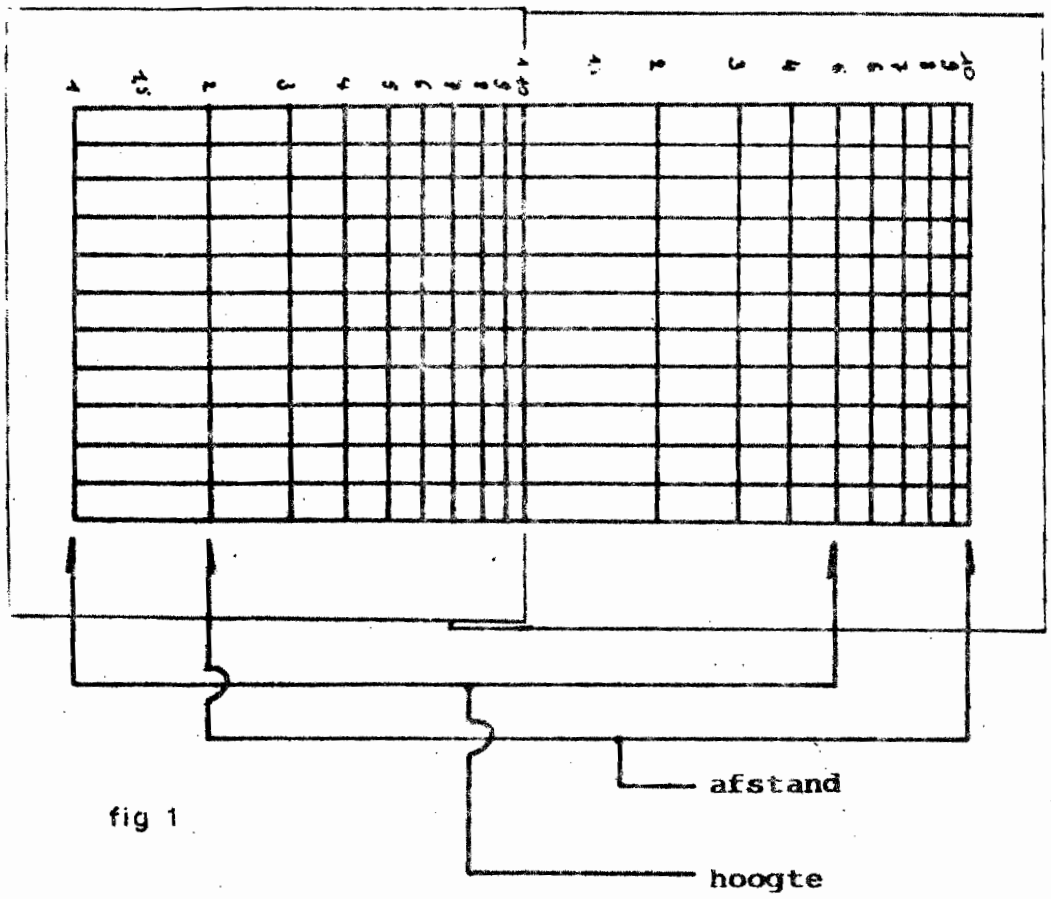


fig 1

- ASW 20 - (33,6 kg/m²)

	0,5	0,25	0	0,25	0,5	0,75	1	1,25	1,5	1,75	2	2,25	2,5
v (km/h)	86,7	92	100	106	118,2	130	138,8	147,5	153,2	158	163,8	170	174,6
v_s (m/s)	0,603	0,62	0,67	0,715	0,835	0,98	1,105	1,25	1,35	1,445	1,565	1,709	1,815
40 (km/h)	58,37	58,86	59,04	56,72	52,63	48,19	44,95	41,67	39,75	38,06	36,17	34,13	32,84
30	53,76	54,40	53,9	52,84	49,30	45,35	42,43	39,44	37,7	36,14	34,4	32,51	31,31
20	49,15	49,94	49,75	48,95	45,97	42,52	39,92	37,22	35,64	34,22	32,62	30,88	29,78
10	44,55	45,48	45,61	45,07	42,65	39,68	37,41	35,00	33,58	32,3	30,85	29,26	28,25
0	39,94	41,02	41,46	41,18	39,32	36,85	34,89	32,78	31,52	30,37	29,07	27,63	26,72
-10	35,33	36,56	37,31	37,30	35,99	34,01	32,38	30,56	29,47	28,45	27,3	26,01	25,19
-20	30,73	32,90	33,17	33,41	32,67	31,18	29,86	28,33	27,41	26,53	25,52	24,38	23,66
-30	26,12	29,64	29,02	29,53	29,34	28,34	27,35	26,11	25,35	24,61	23,75	22,76	22,13
-40	21,51	23,19	24,88	25,64	26,01	25,51	24,84	23,79	23,29	22,68	21,97	21,13	20,6

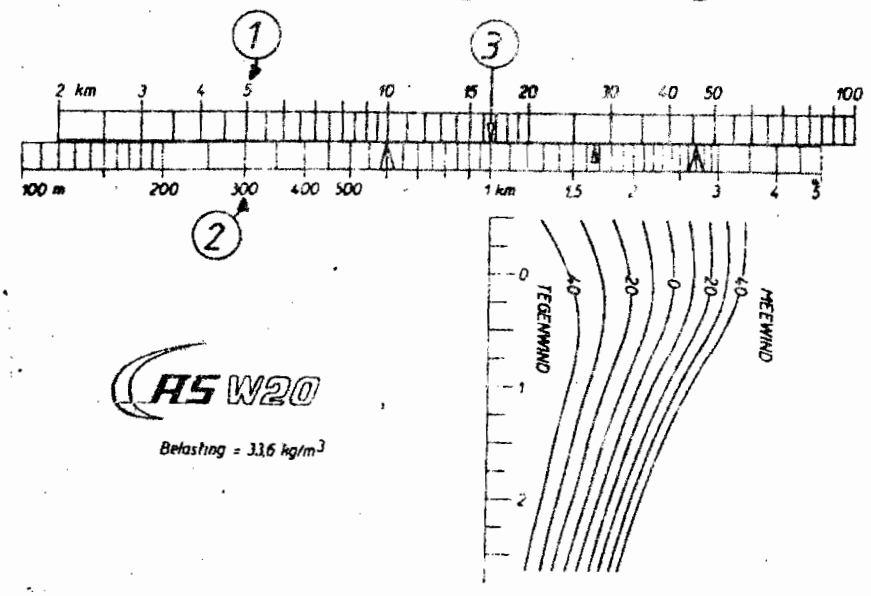
STEEDS DEZELFDE EENHEDEN GEBRUIKEN!

→ v_s omzetten in km/h

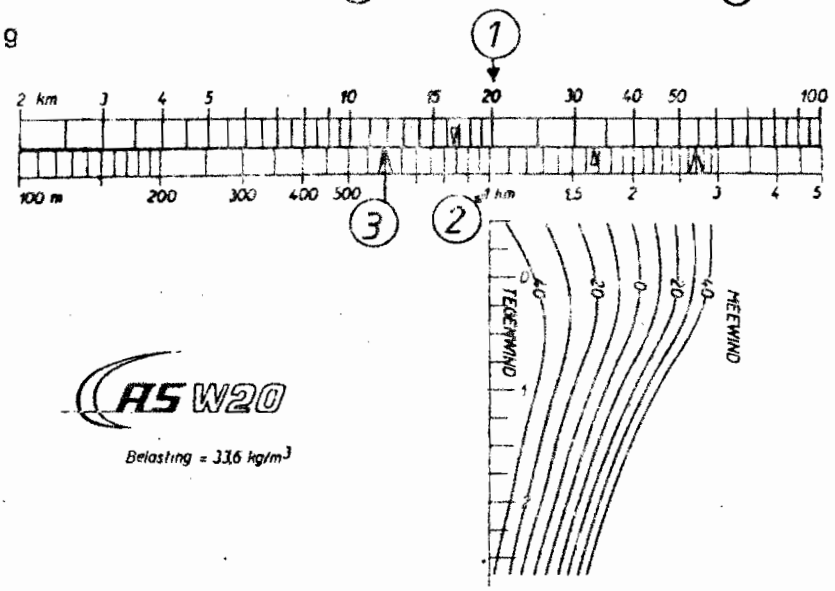
De logaritmische schaalverdelingen kunnen ook apart gebruikt worden: er kunnen vermenigvuldigingen en delingen mee uitgevoerd worden (nb. log a + log b = log a.b)

Enkele van de meest bruikbare zijn:

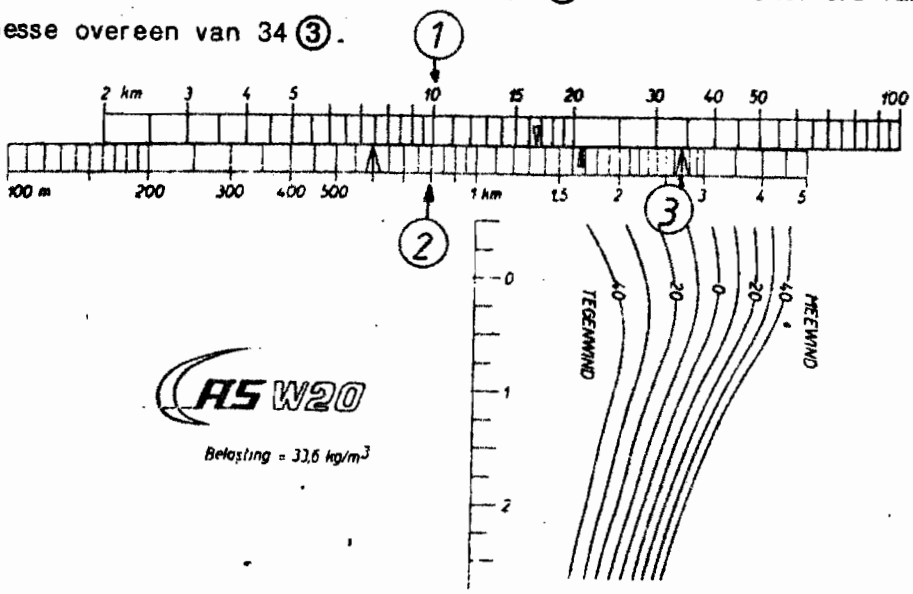
gemiddeld stijgen : gegeven 300 m ② in 5 minuten ①: gemiddeld stijgen = 1 m/s ③



vliegtijd nodig om een bepaalde afstand af te leggen met een gegeven snelheid : om bij een snelheid van 100 km/h ② een afstand van 20 km ① af te leggen is bijna 12 min ③ nodig



finesse : bij een snelheid van 100 km/h ① en een daalsnelheid van 0,8 m/s ② komt een finesse overeen van 34 ③.



Nog enkele opmerkingen:

-Vergeet nooit een reservehoogte bij te tellen: deze eindaanvluchtcomputer is berekend volgens teoretische omstandigheden die nooit volledig met de werkelijkheid overeenstemmen. Tevens is het wenselijk om nog een deftig circuit te kunnen maken voor de landing.

-De logaritmische afstandsschaal is niet bruikbaar om een afstand op een kaart af te meten. Daarvoor kan men apart op eindaanvluchtnomogram een kaartschaal tekenen.

Vandoorne Filip , KFC

In het volgende deel: het berekenen van een cirkulaire nomogram (Holtkamp II).

REFERENTIES: - Endanflugrechner Holtkamp I

- Polaire AS W20 : AEROKURIER 8/ 1978

"flugleistungsvermessung und flugeigenschaften der AS W20 "

BOEKENNIEUWS

Bij de K.N.V.v.L. werd in november 79 een handleiding "Motorzweven" uitgegeven, samengesteld door D.L.Mol sr.

De auteur ziet deze handleiding als aanvulling op het boek "Eerst weten...dan zweven" en heeft de bedoeling de aspirant-motorzweefvlieger vertrouwd te maken met enkele speciale aspecten van dit type vliegtuig.

Naast een hoofdstuk "eisen en ervaring",eigen aan de Nederlandse vliegers en de systematische behandeling van technische en praktische items,is er tevens een hoofstuk "Geschiedenis van de motorzwever" in te vinden.

De handleiding is niet in drukvorm uitgegeven maar als copy-werk van met de hand geschrven teksten en tekeningen,dit om de kostprijs te drukken.Alleen de foto's op het eind van de handleiding laten qua duidelijkheid te wensen over.Dit mag geenszins de aankoop van deze handleiding door geïnteresseerden in de weg staan.

3-4-5 JUNI 1983

AVIAmarkt

INTERNATIONALE LUCHTVAARTBEURS MIDDEN-ZEELAND

International Light Aviation Fair At Midden-Zeeland

Februari 1983

Geachte lezer,

Met genoegen stellen wij u ervan in kennis dat het in ons voornemen ligt 3, 4 en 5 juni 1983 op het Vliegveld Midden-Zeeland een beurs te organiseren voor de kleine luchtvaart.

AVIAMARKT zal gelegenheid bieden tot exposeren, kopen en verkopen van nieuwe, zowel als gebruikte motorvliegtuigen, motorzweefvliegtuigen, zweefvliegtuigen en ultralights.

Daarnaast zal ruime aandacht worden geschonken aan luchtvaartaccessoires, onderdelen, gereedschappen, lectuur, diensten, voorlichting enz. Kortom alles wat verwant is aan de kleine luchtvaart en als zodanig van belang om kennis van te nemen.

De vliegtuigen zullen in de openlucht worden tentoongesteld, terwijl daarnaast overdekte standruimte beschikbaar is voor aanverwante zaken.

Ook kunnen aanbiedingen van accessoires e.d. worden ingezonden ter expositie in een collectieve inzending, onder deskundig toezicht.

Zij die gebruikte vliegtuigen willen aanbieden, doch daartoe niet zelf in de gelegenheid zijn, kunnen hun belangen op deskundige wijze doen behartigen op basis van no cure no pay.

De van Belgische zijde reeds bestaande belangstelling voor Midden-Zeeland zal worden geaccentueerd, waardoor AVIAMARKT niet alleen een Internationaal, doch in bijzonder een Benelux karakter zal dragen.

Met name in de luchtvaartpers in Nederland, België, Engeland en ook Duitsland, zal ruime bekendheid worden gegeven aan AVIAMARKT.

Voor Nederland is de opzet nieuw en voorziet zij zonder twijfel in een behoefte. Uit de reeds ontvangen zeer positieve reacties mag worden afgeleid dat AVIAMARKT nu reeds een goede kans maakt om uit te groeien tot een jaarlijks terugkerend evenement.

Wij vragen u nog geen definitieve beslissing omtrent uw deelname aan AVIAMARKT doch zullen het wel bijzonder waarderen indien u aan deze opiniepeiling uw medewerking wilt geven.

Het deelnemen aan deze opiniepeiling verplicht u dus tot niets en zodra wij voldoende gegevens hebben ontvangen, zullen wij u gaarne van onze bevindingen op de hoogte stellen.

Onze hartelijke dank voor uw medewerking en een vriendelijke groet

namens
AVIAMARKT MIDDEN-ZEELAND

J. Goedbloed

Zweefvliegen in golfstijgwind in Issoire. (vervolg)

technische voorbereiding
uitvoering

Nadat we ons met de omgeving vertrouwd gemaakt hebben,willen wij nader ingaan op de bijzonderheden van de hoogtevlucht.
Eerst behandelen wij de fysische en psychologische invloed van de hoogte.Deze zijn: het zuurstofgebrek of anoxemie,de gevolgen van de drukvermindering met de hoogte en de inwerking der koude op het menselijk organisme en op het vliegtuig.
De anoxemie is het gevolg van de vermindering van de zuurstofuitwisseling tussen de longblaasjes en de rode bloedcellen,evenals tussen het bloed en het celweefsel van het lichaam.Wanneer men aanneemt dat,bij normale konstitutie van de mens op bodemniveau,deze uitwisseling 100% bedraagt,zij op 3000 m nog 50% bedraagt en rond 6000 m hoogte volledig ophoudt.
De symptonen van zuurstofgebrek zijn bij ieder mend verschillend.Zij kunnen bij sommige mensen volledig ontbreken.In het algemeen reageren de ademhalingsorganen door moeilijkheden van het ademritme als afweermiddel van het lichaam.In een verder verloop wordt het ademritme zwakker en onregelmatig en kan volledig ophouden waarbij bewusteloosheid ontstaat.De bloedsomloop reageert in het begin met moeilijke hartwerking,later wordt de polsslag onregelmatig en zwakker.
In het zenuwstelsel voert zuurstofgebrek tot lastige beweging der spieren en ledematen,het controleren der bewegingen en reflexen wordt dan snel volledig verloren.
Het zichtvermogen wordt beïnvloed,men ziet sterren en slierten ,afgewisseld met volledige verduistering van het zichtveld.Het geheugen laat na en leidt over onverschilligheid en schriktoestand tot bewusteloosheid.Het grootste gevaar ligt in de willoosheid en de gemakkelijkheid welke het inslapen vaaraf gaat.Door afname van de buitendruk met toenemende hoogte treedt leeglopen der bloedvaten in,hetgeen eerst kriebelen in de ledematen,daarna pijnen in de gewrichten veroorzaakt.Op hoogten boven de 8000 m kan het tot zware storingen in het organisme komen,in't bijzonder als zich luchtblaasjes vormen in de bloedvaten die de hersenen moeten voeden.
De oorzaken van de verwikkelingen welke door afname van de buitendruk ontstaan,zijn dezelfde als bij de duikersziekte.De lucht,in het bloed onder hoge druk gestuwd,komt bij drukvermindering vrij en vormt blaasjes in de bloedsomloop.Bij zeer snelle drukvermindering begint het bloed onmiddellijk te schuimen.In de spijsverteringsorganen kunnen,tengevolge van drukafname,gassen ontstaan welke zeer pijnlijk zijn.Daarom vermijdt men vóór een hoogtevlucht koolstofhoudende dranken en moeilijk verteerbare spijzen.
In geval men,gedurende het stijgen in de golf,enkele der aangehaalde kenmerken of een verandering in uw toestand zou waarnemen,zelfs op een hoogte onder de 3000 m, dan schakelt men het zuurstofapparaat van tijd tot tijd in op 100% en dit gedurende enkele minuten of gebruikt men de zuurstofsproeier.Daarbij is echter te bedenken dat de zuurstofvoorraad sneller afneemt dan bij normaal gebruik.

Het is noodzakelijk goed op de hoogte te zijn van de werkwijze der zuurstofapparaten welke in de gebruikte toestellen ingebouwd zijn.
In Issoire is apparatuur van verscheidene aard ingebouwd.
Vóór de start zijn volgende proeven af te leggen:

- Juist aanpassen van het masker en de dichtheid proeven.Hiervoor drukt men de toevoerslang met de duimen dicht en probeert men te ademen.Hierbij mag geen buitenlucht instromen.
- Vooraleer men instapt,nagaan of de afsluitkraan geopend is,vooral als die moeilijk bereikbaar is tijdens de vlucht.
- Er zich van vergewissen dat de aangeduide manometerstand voldoende is voor de geplande vlucht.De aansluiting nazien van slangtussenstuk aan de regulator.
- Masker opzetten en de goede werking van het apparaat controleren.
- Nazicht van de omschakelaar op I00% of normaal verbruik.

In het eerste deel van het opstijgen wordt het masker goed opgezet waarbij echter de slangverbinding nog niet vast verbonden is.
Stijgt men hoger dan 3000 m dan wordt,met geopende afsluitkraan,het masker aan het apparaat gekoppeld door de slangverbinding.De omschakelaar wordt op normaal verbruik of op de aanduiding "7-4 km hoogte" ingesteld,volgens de aard van het apparaat.
Bij het geringste teken van zuurstofgebrek of onpasselijkheid,kortstondig op I00% overschakelen of de zuurstofsproeier kort gebruiken.Controleer gedurende de ganse duur van het opstijgen uw ademritme en dwing uzelf diep en rustig te ademen.
Controleer regelmatig de pinker alsook de voorraadmanometer.Stijgt men boven de 7000m, dan wordt op I00% omgeschakeld of op het bereik "7-I0 km hoogte."
Het is verboden een hoogte van 7000m te overschrijden als men geen radioverbinding heeft met het grondstation van Issoire.Alle bevelen van dit station zijn strikt op te volgen.
Stelt men een fout vast in de apparatuur of is de voorraad geslonken onder de 40atm., dan dient de hoogtevlucht onmiddellijk onderbroken te worden en moet men met de remkleppen zo snel mogelijk terug afdalen tot onder de 3000 m.Bij defekte apparatuur blijft men een bepaalde tijd zonder bewustzijnsverlies,welke afhankelijk is van de hoogte,en waarbij het toestel nog bestuurd kan worden.De hieronder vermelde tijd geldt voor een normale gezondheidstoestand van ons organisme/

6000 m : ongeveer 4 min. toereikend bewustzijn.
7000 m : ongeveer 2 min. toereikend bewustzijn.
9000 m : ongeveer 45 sec.toereikend bewustzijn.

Uit: "Wellenflug in Issoire"
Vertaling: F.COUCKUYT
Kortrijk Flying Club

Gedicht

Z K P is in de lucht
en wederom begint de klucht.
" Pol,kunt ge me nu goed verstaan?
'k Sta op't einde van de baan."
Een ander vraagt op barse toon:
" Geef me uw positie Toon!"
Waarbij niet duidelijk was bekend,
voor wie de oproep was bestemd.
Een derde juicht:"Drie meter stijgen!"
Een vierde antwoordt:"Zal dat zo blijven?"
Een vijfde komt al krakend over:
" Op ... krr ... krr ... meter erover."
Terwijl een zesde treurig biecht,
dat zijn vrouw hem nu bedriegt.
Antwoordt een zevende tussendoor:
" Van thermiek is hier geen spoor."
Intussen mekkert nummer acht,
waarop nummer negen nu nog wacht.
Van verre hoort men nummer tien:
" Ik kan mijn keerpunt nu al zien!"
Nummer elf komt tussendoor vertellen,
dat zijn huid is aan't vervellen.
De twaalfde kakelt vanaf de grond
dat zijn driehoek is afgerond.
Z K P kan het niet lukken
ook zijn zendknop in te drukken.
Steeds wordt hij er uitgestoten
door de zever van die kl....
Zo richt men onomwonden
de radiodiscipline ten gronde.

L V

MINISTERIE VAN VLAAMSE GEMEENSCHAP

Bestuur voor Lichamelijke Opvoeding,
Sport en Openluchtleven.

Beheer, Informatie, Eigen Organisaties,
Sport +

Geachte Mevrouw,
Mejuffrouw,
Mijnheer,

Wij hebben de eer U te herinneren aan het bestaan van de B.L.O.S.O.-kaart.
Hieronder vindt U het reglement en een opsomming van de eraan verbonden voordelen :

1. De B.L.O.S.O.-kaart kan door iedereen aangekocht worden, zowel individuelen als gezinnen, ongeacht de leeftijd.
   Geen enkel lidmaatschap van een club of vereniging is vereist.
   Individuelen : kopen een persoonlijke kaart. Deze kaart geldt enkel voor de persoon wiens naam op de kaart is vermeld.
   Gezinnen : kunnen een familiekaart kopen. Deze kaart geldt voor alle inwonende leden van het gezin.

2. De prijs voor een persoonlijke kaart bedraagt 1.500,- fr per jaar.
   De prijs voor een familiekaart bedraagt 2.500,- fr per jaar.
   De betreffende som dient gestort te worden op postrekeningnummer 000-2005308-27 van het Nationaal Sportfonds, Nederlandstalige Sektor, 1000 BRUSSEL.

3. De geldigheidsduur van de B.L.O.S.O.-kaart loopt tot 31 december van het jaar, waarin de kaart aangekocht werd.
   De kaart is jaarlijks hernieuwbaar per 1 januari.

4. De houders van een B.L.O.S.O.-kaart hebben recht op :
   - gratis 1 cursus : diegenen, die een cursus wensen te ontvangen, dienen dit schriftelijk aan te vragen met vermelding van naam, adres en nummer van de B.L.O.S.O.-kaart aan de dienst "Opleidingscursussen".
   - gratis alle documentatie en tijdschriften, die in de loop van het jaar verschijnen.
     Volgende informatie wordt, na verschijning, automatisch toegestuurd aan de houders van een B.L.O.S.O.-kaart :
     - tijdschrift "Sport", tijdschrift "De Gangmaker", brochure "Sportkampen en PSV's"
     - Sportinformatie, Sportreferaten, aanwinstenlijst films, documentatie nieuwe acties.
   - 50% vermindering op gebruik van installaties in Rijkssportcentra (enkel binnenland).
   - 30% vermindering verblijf in Rijkssportcentra in functie van sportbeoefening (enkel binnenland).
     De houders van een B.L.O.S.O.-kaart, die wensen gebruik te maken van de installaties en sportaccommodaties in een rijkssportcentrum, dienen hun kaart voor te leggen aan de bevoegde personen ter plaatse.
   - 20% vermindering bij inschrijving in sportkampen, PSV's en sportklassen (enkel binnenland).
     Bij deelname aan een sportkamp, PSV's of sportklas dient steeds het nummer van de B.L.O.S.O.-kaart vermeld te worden om de voorziene vermindering te bekomen.
     Een B.L.O.S.O.-kaart, aangekocht na inschrijvingsdatum, geeft geen recht op vermindering.

5. Bij misbruik vervallen de aan de B.L.O.S.O.-kaart verbonden voordelen.

6. Het betaalde bedrag kan niet teruggevorderd worden.

BESTUUR DER LUCHTVAART

ORE/15601

NOTA van de Dienst Vergunningen

Betreft : bewijzen van lichamelijke en geestelijke geschiktheid.

1. De beschikkingen van annex I van ICAO die de internationale normen en aanbevolen praktijken bepaalt inzake de vergunningen van het personeel (7de uitgave), zijn van toepassing sedert 25 november 1982. Zij bevatten wijzigingen inzake de voorgeschreven intervallen tussen de periodieke geneeskundige onderzoeken met het oog op het bekomen van o.m. vergunningen van vliegend personeel.

2. De beschikkingen waarvan sprake onderscheiden nog slechts twee klassen (klasse I en II) van geneeskundige attesten voor vliegend personeel.

3. Bij toepassing van de beschikkingen van de nieuwe uitgave van annex I, is een geneeskundig attest klasse I vereist voor het bekomen of het hernieuwen van een vergunning van beroepspiloot, beroepspiloot 1ste klasse, lijnpiloot, navigator, boordwerktuigkundige en privaat piloot met de bevoegdverklaring instrumentvliegen.
Een geneeskundig attest klasse II is vereist voor het bekomen of het hernieuwen van een vergunning van privaat piloot of van bestuurder van vrije ballon.
Bij toepassing van deze beschikkingen en rekening houdend met de verschillen die de Administratieve Gezondheidsdienst daaraan heeft aangebracht, moeten de geneeskundige attesten voor het bekomen of het hernieuwen van een vergunning worden opgemaakt in perioden van de hiernavolgende maximumduur :

a. kandidaten jonger dan 50 jaar :

privaat piloot	: 24 maanden
privaat piloot/IFR	: 12 maanden
bestuurder van vrije ballon	: 24 maanden
beroepspiloot	: 12 maanden

./.

B.L.O.S.O. UITGAVEN

De volgende boeken kunnen bij het BLOSO aangekocht worden. Ze kunnen bekomen worden door storting van het vermeld bedrag op P.C.R. 000-2005721-52 van het Nationaal Sportfonds, Nederlandstalige Sector, Abonnementen en verkoop uitgaven, Koloniënstraat 29/31, 1000 Brussel.

* Bewegingsopvoeding door Volleybal Vleminckx J. en Witvrouw S.	200,-
* Outward Bound School. Naar de natuur, jezelf en de anderen. Lefebvre L.M.	250,-
* Zweminitiatie voor 6-12 jarigen. (steekkaarten)	200,-
* Bewegingsopvoeding door spel en mini-basket. Carreer J. en Walgrave M.	300,-
* Tests en Normenschalen voor Meisjes	50,-
* Bewegingsopvoeding door lopen, springen en werpen. Van Der Linden B.	350,-
* The History, the Evolution and Diffusion of Sports and Games in different Cultures. Mason R., De Nayer P., Ostyn M.	500,-
* Sport en Recht Silance L., Matthys F.	250,-
* Sportbeoefening in Vlaanderen - Sociologisch profiel. Scheys U., Hertogen J., Suetens P., Theys J.	500,-
* Badminton, totale sport. Van Meerbeek R.	200,-
* Naar St. Jacob fietsen. Wyn W.	200,-
* Volleybal voor de Jeugd. Hylander J.	150,-

SERIE DER VLAAMSE VOLKSSPORTDOSSIERS

I. Bolspelen in West-Vlaanderen. Vanderghoten P.	200,-
II. Kaatssport in Vlaanderen. De Borger D.	200,-
III. *Volkssporten Spelen. De Volkssportkoffer.	200,-
*Volkssporten Spelen, bijlage bij nr. 3, technische materiaalbeschrijving.	200,-
IV Bolspelen in Oost-Vlaanderen. Van Wilderode H.	200,-
V. Volkssporten Spelen, speltradities uit eigen streek. Jespers, e.a.	200,-

* Volkssporten in Vlaanderen. Reizende tentoonstelling.	150,-

b. kandidaten van 50 jaar en ouder :

privaat piloot	:	12 maanden
privaat piloot/IFR	:	6 maanden
beroepspiloot	:	6 maanden

c. onverschillig de leeftijd van de kandidaat :

navigator	:	12 maanden
boordwerktuigkundige	:	12 maanden
beroepspiloot 1ste klasse	:	6 maanden.
lijnpiloot	:	6 maanden

4. De Administratieve Gezondheidsdienst kan intervallen vaststellen die korter zijn dan deze bepaald in 3 hierboven.
Hij zal desgevallend op het geneeskundig attest elke beperking inschrijven die gevolgen kan hebben op de voorrechten die de houder van een vergunning normalerwijze kan uitoefenen.
(vb. verplichtend dragen van corrigerende glazen ; geschiktheid beperkt tot een bepaald type van vliegtuig of voorzien van een speciale uitrusting, enz.)

5. Van deze gelegenheid wordt gebruik gemaakt om te herinneren aan :

a. het verbod deel uit te maken van een bemanning in geval van lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid die, zelfs wanneer ze tijdelijk is, van dergelijke aard kan zijn dat zij het normaal uitoefenen van de voorrechten die uit de vergunning voortvloeien, in het gedrang kan brengen ;

b. de verplichting opnieuw een onderzoek bij de Administratieve Gezondheidsdienst te ondergaan indien de ongeschiktheid meer dan 30 dagen duurde en slechts de voorrechten van de vergunning opnieuw uit te oefenen wanneer de voornoemde geneeskundige dienst een gunstige beslissing heeft genomen ;

c. de tijdelijke ongeschiktheid teweeggebracht door zwangerschap. Alvorens de voorrechten van de vergunning opnieuw uit te oefenen zal de betrokkene zich na de bevalling aan een nieuw geneeskundig onderzoek bij de Administratieve Gezondheidsdienst onderwerpen.

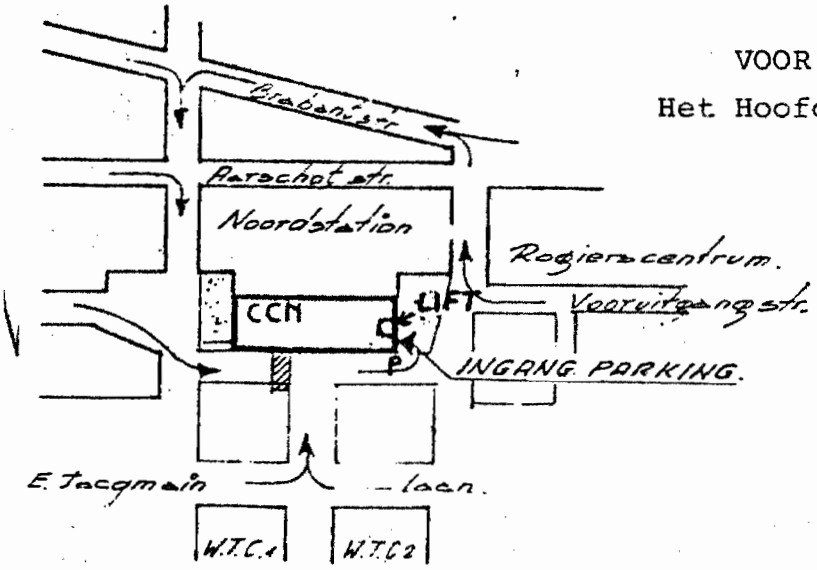
6. De aanvragen voor een geneeskundig onderzoek met het oog op het hernieuwen van een vergunning zullen minstens 30 dagen vóór de datum waarop de vergunning vervalt, worden ingediend.
Indien deze beschikking wordt nageleefd zal de periode van geldigheid van de geneeskundige beslissing een aanvang nemen op de datum waarop de geldigheid van de vergunning vervalt.

./.

Teneinde de administratieve procedure sneller te laten verlopen, moeten de aanvragen tot geneeskundig onderzoek rechtstreeks tot de Administratieve Gezondheidsdienst worden gericht.

Brussel, 13 januari 1983

BESTUUR DER LUCHTVAART



VOOR DE DIRECTEUR-GENERAAL,
Het Hoofd van de Dienst Vergunningen,

L. DEROUCK.

B L O S O - sportkampen 1983

Het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Administratie voor Sport en Openlucht-recreatie - BLOSO , deelt het verschijnen mede van zijn brochure BLOSO-Sportkampen. Belangstellende kunnen deze brochure en de bijhorende inschrijvingskaarten vanaf dinsdag 25 januari gratis bekomen in de rijkssportcentra en in het hoofdbestuur, Koloniënstraat 31 te 1000 Brussel.
De aandacht van het publiek wordt gevestigd op een gewijzigde inschrijvingsprocedure,zodat ten stelligste wordt aangeraden grondig de inleidende tekst te lezen. De inschrijvingen dienen namelijk te geschieden met de inschrijvingskaart,die als briefkaart moet opgezonden worden naar: ofwel postbus 2 , 2410 Herentals (voor de sportkampen in de provincies Antwerpen,Brabant en Limburg),ofwel postbus 90 , 8310 Brugge 3 (voor de sportkampen in de provincies Oost- en West-Vlaanderen)

Gebruik van CIRRUS en LS3a

Het ter beschikking stellen van een van de twee bovenvernoemde toestellen geschiedt via een verantwoordelijke door de club (s) aangeduid en nadat :

- een overeenkomst met de Liga werd ondertekend
- een waarborgsom door de club(s) gebruikers op voorhand gestort werd op rek. van de Liga. Deze som wordt jaarlijks vastgesteld door de wedstrijdcommissie.

Het toestel wordt steeds opgehaald op het vliegveld van de club die het laatst het toestel in gebruik had,

Na het gebruik van deze toestellen zal iedere piloot welke individueel deelneemt aan een wedstrijd , een verslag opsturen met de officiële uitslag naar het secr. van de liga, ongeacht men dit reeds gedaan heeft voor aanvraag voor toelagen.

Mogen aanspraak maken voor het gebruik van de CIRRUS

A. Piloten die tot de Vlaamse Kernploeg behoren
B. Piloten die zich schriftelijk kenbaar maken aan het secr. van de Liga en die zich gekwalificeerd hebben via de Charronbeker het jaar voordienof die een behoorlijke uitslag behaald hebben in een binnenlandse of een buitenlandse wedstrijd.

Mogen aanspraak maken voor het gebruik van de LS3a

A. Piloten die tot de Vlaamse Kernploeg behoren
B. Piloten die reeds gekwalificeerd waren voor de Cirrus
C. Piloten die een behoorlijke uitslag behaald hebben in een binnenlandse of een buitenlandse wedstrijd met de Cirrus of een gelijkwaardig toestel.

Minimum ervaring

Volgende minimum ervaring geldt enerzijds voor piloten vermeld hierboven en anderzijds voor piloten leden van de clubs die voor zover de toestellen niet bezet zijn voor een wedstrijd gebruik wensen te maken van deze toestellen :

Cirrus : Behoren tot een club die een borgsom heeft staan bij de Liga.
75 uren solo bezitten.UITSLUITEND LOKAAL
1000km overland ervaring hebben.VOOR OVERLAND VLUCHTEN
In beide gevallen toelating van de Hoofdinstructeur v/d club

LS3a : Behoren tot een club die een borgsom heeft staan bij de Liga.
100 uren solo bezitten. UITSLUITEND LOKAAL
10 uren ervaring op kunstofzwever
1000km ervaring overland vliegen. VOOR OVERLAND VLIEGEN
In beide gevallen toelating hebben van de hoofdinstructeur van de club.

OVERGANGSPERIODE

Vermits sommige eisen terugslaan op prestaties van het vorige jaar zal er een lijst opgemaakt worden door de wedstrijdcommissie voor 83.

WEDSTRIJD COMMISSIE

VLAAMSE KERNPLOEG

Om deel uit te maken van de Vlaamse Kernploeg dient men minstens 50% van de punten te behalen die de eerstgerangschikte vlaamse piloot behaald heeft gedurende het lopende jaar.

Er worden volgende punten toegekend:

- Wedstrijden 1ste Categorie : 5.000 punten voor de eerst gerangschikte voor de wedstrijd die men in aanmerking wil nemen
  vb. Belg; Nat. Kamp. : 1ste H. Stouffs 5.000 pt. Eddy Huybreckx welke bijvoorbeeld 97,45% zou behaald hebben van het aantal punten dat Stouffs behaald heeft krijgt dan 97,45 % van 5.000 punten wat 4.875 punten maakt.

Wedstrijden van 1ste Categorie zijn alle Nat. Kamp. Europese en Wereldkampioenschappen

Wedstrijden 2de Cat. : Zijn alle overige wedstrijden met max. 3.500 punten te verdienen of max. 500 punten per geldige dagwedstrijd tot een max. van 3.500 punten of 7 dagen wedstrijd.

Komen jaarlijks in aanmerking : 1 wedstrijd 1ste Cat. en 1 wedstr. 2de cat. of
2 wedstr. 2de cat.

OVERGANGSPERIODE 1983

Stand van de huidige kernploeg alfabetisch :

A.M. BERTELS, E. DEWACHTER, E. HUYBRECKX, M. SOMERS enS. TAEYMANS

Leden van de Kernploeg sturen na iedere deelname aan een wedstrijd een officiële uitslag naar het secr. van de Liga

Ieder jaar uiterlijk 15 Oct. sturen ze een voorstel tot begroting voor deelname aan wedstrijden voor het volgend jaar, naar het secr. van de Liga. Ze voegen daar tevens een kort verslag bij van de behaalde uitslagen van het voorbije jaar en vermelden eventueel de reden waarom men niet heeft deelgenomen aan geplande wedstrijden.

Indien piloten van de kernploeg wensen gebruik te maken van de Cirrus en of LS3a dient hun club een voorschot als borg te storten op rek. van de Liga wat door de Wedstrijdcommissie zal worden vastgesteld alvorens over de toestellen te kunnen beschikken. Een overeenkomst voor gebruik zal door een verantwoordelijke van de club met de Liga schriftelijk worden aangegaan.

De subsidie's eventueel toe te kennen uitsluitend voor <u>buitenlandse</u> wedstrijden zal jaarlijks door de wedstrijdcommissie gebeuren in verhouding tot de toegekende toelagen van BLOSO.

Gebruik van CIRRUS en LS3a

Het ter beschikking stellen van een van de twee bovenvernoemde toestellen geschiedt via een verantwoordelijke door de club (s) aangeduid en nadat :

- een overeenkomst met de Liga werd ondertekend
- een waarborgsom door de club(s) gebruikers op voorhand gestort werd op rek. van de Liga. Deze som wordt jaarlijks vastgesteld door de wedstrijdcommissie.

Het toestel wordt steeds opgehaald op het vliegveld van de club die het laatst het toestel in gebruik had,

Na het gebruik van deze toestellen zal iedere piloot welke individueel deelneemt aan een wedstrijd , een verslag opsturen met de officiële uitslag naar het secr. van de liga, ongeacht men dit reeds gedaan heeft voor aanvraag voor toelagen.

Mogen aanspraak maken voor het gebruik van de CIRRUS

A. Piloten die tot de Vlaamse Kernploeg behoren
B. Piloten die zich schriftelijk kenbaar maken aan het secr. van de Liga en die zich gekwalificeerd hebben via de Charronbeker het jaar voordienof die een behoorlijke uitslag behaald hebben in een binnenlandse of een buitenlandse wedstrijd.

Mogen aanspraak maken voor het gebruik van de LS3a

A. Piloten die tot de Vlaamse Kernploeg behoren
B. Piloten die reeds gekwalificeerd waren voor de Cirrus
C. Piloten die een behoorlijke uitslag behaald hebben in een binnenlandse of een buitenlandse wedstrijd met de Cirrus of een gelijkwaardig toestel.

Minimum ervaring

Volgende minimum ervaring geldt enerzijds voor piloten vermeld hierboven en anderzijds voor piloten leden van de clubs die voor zover de toestellen niet bezet zijn voor een wedstrijd gebruik wensen te maken van deze toestellen :

Cirrus : Behoren tot een club die een borgsom heeft staan bij de Liga.
75 uren solo bezitten.UITSLUITEND LOKAAL
1000km overland ervaring hebben:VOOR OVERLAND VLUCHTEN
In beide gevallen toelating van de Hoofdinstructeur v/d club

LS3a : Behoren tot een club die een borgsom heeft staan bij de Liga.
100 uren solo bezitten. UITSLUITEND LOKAAL
10 uren ervaring op kunstofzwever
1000km ervaring overland vliegen. VOOR OVERLAND VLIEGEN
In beide gevallen toelating hebben van de hoofdinstructeur van de club.

OVERGANGSPERIODE

Vermits sommige eisen terugslaan op prestaties van het vorige jaar zal er een lijst opgemaakt worden door de wedstrijdcommissie voor 83.

Sportcommissarissen

VERLSAG van de vergadering van de Sportcommissarissen gehouden in het Cultureel Centrum De Warande te Turnhout op 12 Februari 1983.

AANWEZIG:

VAN LAETHEM Jan	ACA	VAN AUTREVE Frans	GZS	WENSELAERS Wim	KEMP
LIEVENS Johan	ACA	GRARE Karel	AZM	AERTS Roger	KEMP
ROGGEMAN Dirk	ACA	AGEMANS Achille	AZM	MAES Gerard	KEMP
BERX Francis	ALB	NEYT Georges	GZS	WIJNANTS Ben	KEMP
V.EYSENDEYK Rudy	ACBr	TAEYMANS Stan	ACK	KEUSTERMANS Jeff	KEMP
AERTS Jos	DAC	HUYBRECKX Eddy	ACK	COUCKUYT Frans	KFC
DEVREISE Rudy	DAC	JENNE Rudi	ACK	ALBERT Patrick	LVL
LOUW Miel	DAC	HANNES Jan	ACK	ROMMENS Robert	LVL
TORFS Raf	DAC	DE BRUYN Jan	ACK	VANDEPLAS Richard	LUAC
VAN HAECKE Eric	GAC	BAEKE Martin	KEMP	MALFAIT Guido	ZAC

Na verwelkoming door Jos Aerts en Martin Baeke wordt er overgegaan tot de dagorde .

Volgende personen zijn per club verantwoordelijk voor het vlot verloop van de administratie van de Ligabeker.

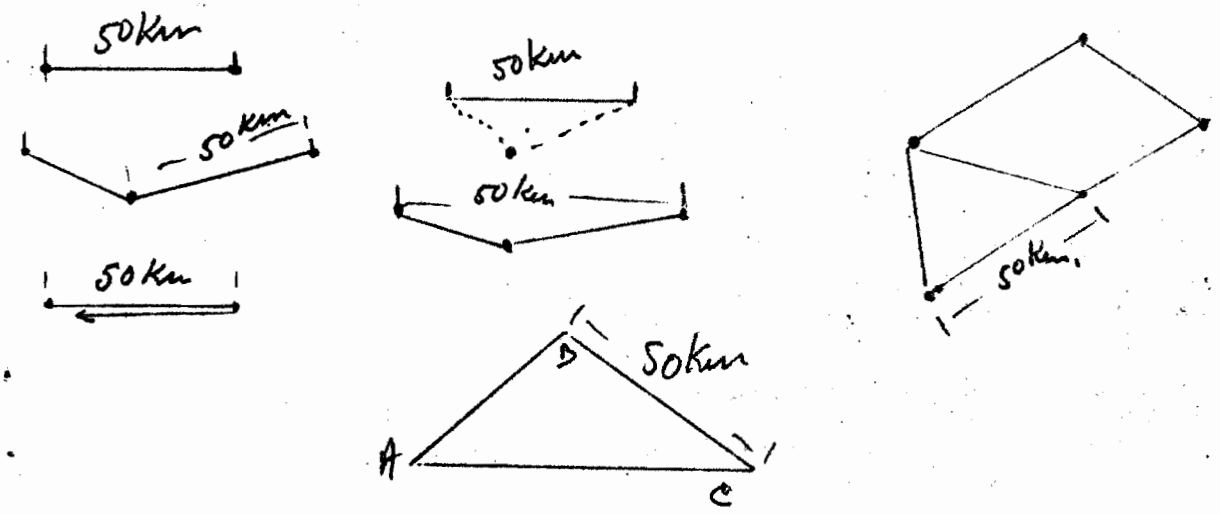
ACAALST : Dirk ROGGEMAN
ALABATROS: P. MANGELSCHOTS
ACBrasschaat : R Van Eysendeyk
AZ Meeuw : G Franssen
Diest AC / Jos Aerts
Ghent Aviation Club : E; Van Haecke
Gentse Zw School : H. Roegies
ACKeiheuvel : J. Hannes
Kempische AC : E. Deconinck
Kortrijk FC : Fr. Couckuyt
Limb. Vleugels: R. Venken
LUAC: R. Vandeplas
ZOUTe AC : G. Malfait
BRUGGE ZKlub : nog aan te duiden.

De Sportvergunning van de FAI kan nu voor drie opeenvolgende jaren geldig gemaakt worden. Het volstaat de vergunning terug te sturen naar het Secretariaat van de Liga die er zal voor zorgen dat de geldige zegel van de FAI door de zorgen van de Kon. Belgische Aeroclub aangebracht wordt.

Wijzigingen FAI Sportcode:

50km voor het "D" brevet (Zilveren brevet)

Het is niet meer verplichtend te landen na een proef van 50km. Men mag dit uitvoeren tijdens een drieheoksvlucht, heen en terug, zelfs in een Cats Cradle voor zover er minstens een rechte lijnvlucht is van minstens 50km. Zelfs een vertrek en of aankomst buiten het vliegveld van vertrek is toegelaten maar men dient steeds het bewijs te leveren met fotocontrole.



Bespreking uitslag Charronbeker 1982

J. Aerts welke alle proeven voor 1982 heeft gecontroleerd somt de meest voorkomende fouten op :
- onvolledig invullen van het formulier(vnl. de keerzijde)
- niet nauwkeurig volgen van het reglement
- te laat indienen van de proeven
- Sportcommissarissen nemen niet 100% hun verantwoordelijkheid op

De Charronbeker (in 83 Ligabeker) is een wedstrijd d.w.z. :
- gelijk voor alle clubs
- fair play !

Daarom ook dat de Sportcommissarissen een grotere verantwoordelijkheid moeten nemen dit houdt in:
- kennis van het FAI Sportreglement
- verantwoordelijk voor de ingediende proeven, ook het kontroleren of het formulier wel juist is ingevuld alsook het nazien van de bewijsstukken zoals foto's , Baro's en attesten van buitnelandingen.

Vervolgens wordt besproken waarom bepaalde proeven werden afgekeurd. (o.a. 3x een driehoek van 120km van ACK piloten waarbij EBKH geen keerpunt was.)
Op verzoek van ACK zal in 83 aan de clubs de gelegenheid worden geboden voor dat de officiële uitslag wordt bekend gemaakt,de gecontroleerde proeven te mogen nazien.

Een copij van de uitslag en van dit verslag zal naar al de verantwoordelijke van iedere club gestuurd worden.

Bespreking Reglement 1983

Aan de volgende punten wordt veel aandacht besteed

3.1 Nationaliteit van de piloot heeft geen belang meer zolang hij maar aangesloten is bij een club van de Liga.

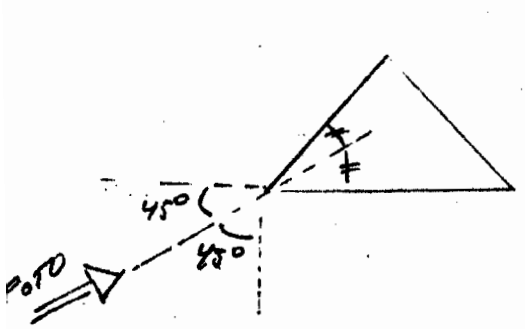
4.6 Cat's Cradle: Terugkeren naar het laatste geronde keer-punt mag slechts wanneer u dan ook gaat landen.

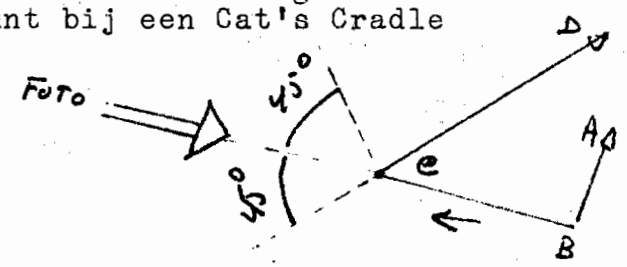
4.7.6. Startpunt mag op midden van een been liggen, indien de driehoek groter is dan 300km, ook voor een driehoek waarvan het kortste been minder is dan 28% van de totale afstand.

7. Bijzonder belang wordt gehecht aan fotobewijzen van de keerpunten

7.1 en 7.2 correct gebruik van het formulier en fotograferen ervan.

7.4 Gewoon keerpunt en Keerpunt bij een Cat's Cradle





N.B. Negatieven volstaan! Afdrukken van foto's is niet noodzakelijk .

8.1 puntenverdeling gelukte proeven :
"G.O." omvat ook H/T vlucht = 4 p/km

9. Goedkeuring van de proeven
Er wordt nogmaals op aangedrongen om het reglement perfect te volgen en het tijdslimiet te respecteren.

10.3 ter : dient als volgt gewijzigd te worden :
" proeven gevlogen alleen aan boord worden in de categorie eenzitter gerangschikt volgens de lijst v.d. handicapfactor in bijlage van het reglement".

ALGEMEEN

Alle proeven dienen gestuurd te worden naar :
Jos AERTS Rodenberg 8 3980 TESSENDERLO Tel 013-663016

In verband met controle verzoek wordt volgende planning aangehouden 30/9 Einde wedstrijd, 15/11 controle door Jos Aerts, 1/12 Einde periode voor nazicht van de voorlopige uitslag door de Sportcommissaris verantwoordelijke van de club. Zonodig met beroep op de jury. 15/12 publicatie van de definitieve uitslag van het lopend jaar.

Het gebruik van nieuwe formulieren die ter plaatse werden rondgedeeld is verplichtend. Het formaat is zodanig gemaakt dat men er gemakkelijk fotocopieën van kan laten maken. Jos Aerts beschikt nog over een beperkte stock.

Mededeling van het Nationaal Geographisch Instituut

" Op aanraden van de Regie der Luchtwegen zal het Nationaal Geographisch Instituut opnieuw een kaart op schaal 1:250 000 uitgeven voor VFR vluchten. De Kaart zal in twee bladen worden ingedeeld.

Daar deze kaart blijkbaar aan een dringende vraag beantwoordt, zal ze voor eind April 1983 verschijnen.

Indien deze kaart het verwachte succes boekt, overweegt het Instituut op korte termijn(1984-85) het opstellen van een nieuwe topographische ondergrond. Hierop zouden de vereiste aeronautische overdrukken eventueel aangebracht worden.

De nieuwe kaart is het resultaat van talrijke vergaderingen met potentiële klanten. Het NGI hoopt hiermee ook aan uw wensen tegemoet te komen.

Wij zijn vanzelfsprekend graag bereid te luisteren naar de bevindingen en suggesties van de gebruikers hieromtrent.

De prijs van de volledige kaart is vastgesteld op DRIEHONDERDVIJFENTWINTIG (325) Belgische frank.

De kaart wordt ongevouwen geleverd. Zij kan op het volgend adres aangekocht worden: Dienst Kaartverkoop NGI, Louizalaan 306-310 1050 BRUSSEL, Telefoon 02-648 52 82 .

Met de hoop de piloten hiermee van dienst te zijn ,

Hoogachtend

get.

E. LIBERT
Adjunct Administrateur-Generaal

L A A T S T E N I E U W S .....L A A T S T E N I E U W S .....!!!!

ZOjuist vernamen we dat het Bestuur der Luchtvaart haar toestemming heeft verleend aan de Zweefvliegklub BRUGGE om haar zweefvlieg-activiteiten te kunnen beginnen op een nieuw vliegveld adres: Industrieterrein "BLAUWE TOREN" Monnikewerve 11 8000 BRUGGE Tel. 050-321687.
De activiteiten zullen ongeveer begin Mei 83 starten met lierstart. We wensen hen een goede start and Many Happy Landings !!!!!!

LIJST VAN ERKENDE GENEESHEREN VOOR DE KEURING VAN ZWEEFVLIEGPILOTEN

ADAM A. Pr. Albertlei 7B 2600 BERCHEM 03-2309103
BROUX G. Vaartstraat 42 1800 VILVOORDE 02-2514380 Iutbr. 287
CEUSTERS R. K. Astridlaan 35 3290 DIEST 013-332647
COOLENS J.L. Mgr. v. Waeyenberghlaan 5 B6 3000 LEUVEN 016-
COPPE J. Hoogboomsesteenweg 1 2130 BRASSCHAAT 03-6515531
DE GRAEF P. Sparrenhof 11 3290 DIEST 016-333535
DELEYN M. Heirnislaan 29 9000 GENT 091-255068
DENOLF J. J. Hostelaan 1 8880 TIELT 051-401686
DEPAEP J. J. Moretuslei 204 2610 WILRIJK 03-8277770
D'HOOGHE Lange Rei 71 8000 BRUGGE
DOOM H. Torhoutsesteenweg 463 8400 OOSTENDE 059- 705734
GEUDENS L. . SteenWeg op Tielen 9 2300 TURNHOUT 014-417562
GEERAERTS G. Liersesteenweg 210 2800 MECHELEN 015- 200972
HOUBEN P. Sledderweg 35 3600 GENK 011-350396
JANSSEUNE R. Belgiëlei 81 2000 ANTWERPEN 03-2390280
JOLIE P. Bloemistenstraat 12 8500 KORTRIJK 056-354526
KRIEKEN G. St Truidersteenweg 443 3703 TONGEREN 012-233041
LERUT H. O. L. Vr. Broederstraat 5 3300 TIENEN 016-811182
MESSIAEN G. Noordstraat 67 8500 KORTRIJK 056-354027
OSTYN Ter Muursevest 101 3000 LEUVEN 016-222310
PUT M. Kroonstraat 25 3960 BEVERLO 011-342361
PEETERS J. Patriottenstraat 108 2300 TURNHOUT 014-416655
RATHE Brusselbaan 82a 1790 HEKELGEM 053-667183
ROMBAUTS W. Haachtsebaan 18 2870 PUTTE 015-234097
TEULINCKX R. Nieuwstraat 36 3180 WESTERLO 014-544111
VAN BAELEN J. Oude kerkweg 72 2390 WEELDE 014-656199
VAN DE CRUYS J. Varendonksteenweg 23 3170 HERSELT 014-547462
VANDENHOVEN Jules Maloulaan 63 1040 ETTERBEEK 02-6481466
VAN ELST J. Groenstraat 22 2740 RETIE 014-378011
VAN HOUDT Marc Kauwendaal 10 2580 MECHELEN 015-208788
VAN LISHOUT J. Schoolbergenstraat 38 3200 KESSEL LO 016-259555
VAN RENTERGEM E. Frayerstraat 49 9220 MERELBEKE 091-308668
VAN VLERKEN E. Dorpstraat 58 9209 SERSKAMP 091-696252,695867
WAERZEGGERS J St Truidensestwg 94 3500 HASSELT 011-270725
WELKENHUYZEN R. Weyvestraat 37 3520 ZONHOVEN 011-813634
WILLEMS P. Graaf Jan Dijk 162 8300 KNOKKE HEIST

V R A A G E N A A N B O D

TE KOOP : Ka2-1955 Volledig geinstrumenteerd, breukvrij, nieuw gebouwde aanhanger, Radio RADAIR 10S + Power Pack. Zeer goede toestand.
Gebr. A.en E. BUSSE Zavelvennestraat 136 3500 HASSELT
Tel. 011-211685

GEVRAAGD Tweedehandstweezitter of eenzitter
R. VENKEN Sportlaan 50 3650 DILSEN

AANBOD Overtrekken voor zweefvliegtuigen in simili
INT. BUYING OFFICE Normandiëstraat 38 1080 BRUSSEL
Tel . 02-4242580

KONINKLIJKE BELGISCHE AEROCLUB

SPORTCOMMISSIE
14 Maart 83

C BREVET

CREMERS J., PAREDIS R., en VAN HAECKE E.,

Theoretisch en Practisch Examen zweefvliegvergunning

COSTANTINI R., DE KOCK H., DE MEUTER P., VAN MULDERS J.,

Kwalificatie "Met Passagier "

BOONP., POELMANS J., VAN CALSTER B.,

Bevoegdheid Hulp-Instructeur

BEERTS Luc Diest Aeroclub

Bevoegdheid Instructeur

AERTS Jos DAC N°48/82
DE BRUYN Jan ACK N° 49/82
HOLSTEYNS Herman ALB N°50/83
MANGELSCHOTS Paul ALB N°51/83

FAI KENTEKEN : Zilveren Brevet (D)

Hoogtewinst : VAN HAECKE E., VAN TIGCHELT J.,

Duurvlucht : CARRE F., DE BAKKER A.

Afstandvlucht : MAES G.,

Volledig Brevet : DOCHY Christian GZS

Gouden Brevet (E)

Hogtewinst 3.000m ARTEEL U., ZAC , MAES F. AZM .
Afstand Driehoeksvlucht : ARTEEL U., BEERTS L;, MAES F.,

Bekomen Het Gouden Brevet : ARTEEL U. ZAC , MAES F. AZM

DIAMANT VOOR AFSTAND (F)

ARTEEL Urbain ZAC, MAES Filip AZM, BEERTS Luc, DAC

BELGISCHE DEELNAME IN DE WERELDKAMPIOENSCHAPPEN EN EUROPESE KAMP.

Wereldkampioenschappen Alle Categorieën te HOOBS New Mex. USA

In de Open KLasse : P. BOURGARD Verviers Aviation
In de 15M Klasse : E. DE WACHTER ACKeiheuvel
In de Standaardklasse : E. HUYBRECKX ACKeiheuvel, B. Pieraerts
A.C. de la Meuse H. STOUFFS Aeroclub des Ardennes

EOROPESE KAMPIOENSCHAPPEN DAMES TE ST HUBERT

Anne Marie BERTELS Limb. Vleugels 15M Klasse
Goergette LITT Verveirs Avia tion 15M KLasse