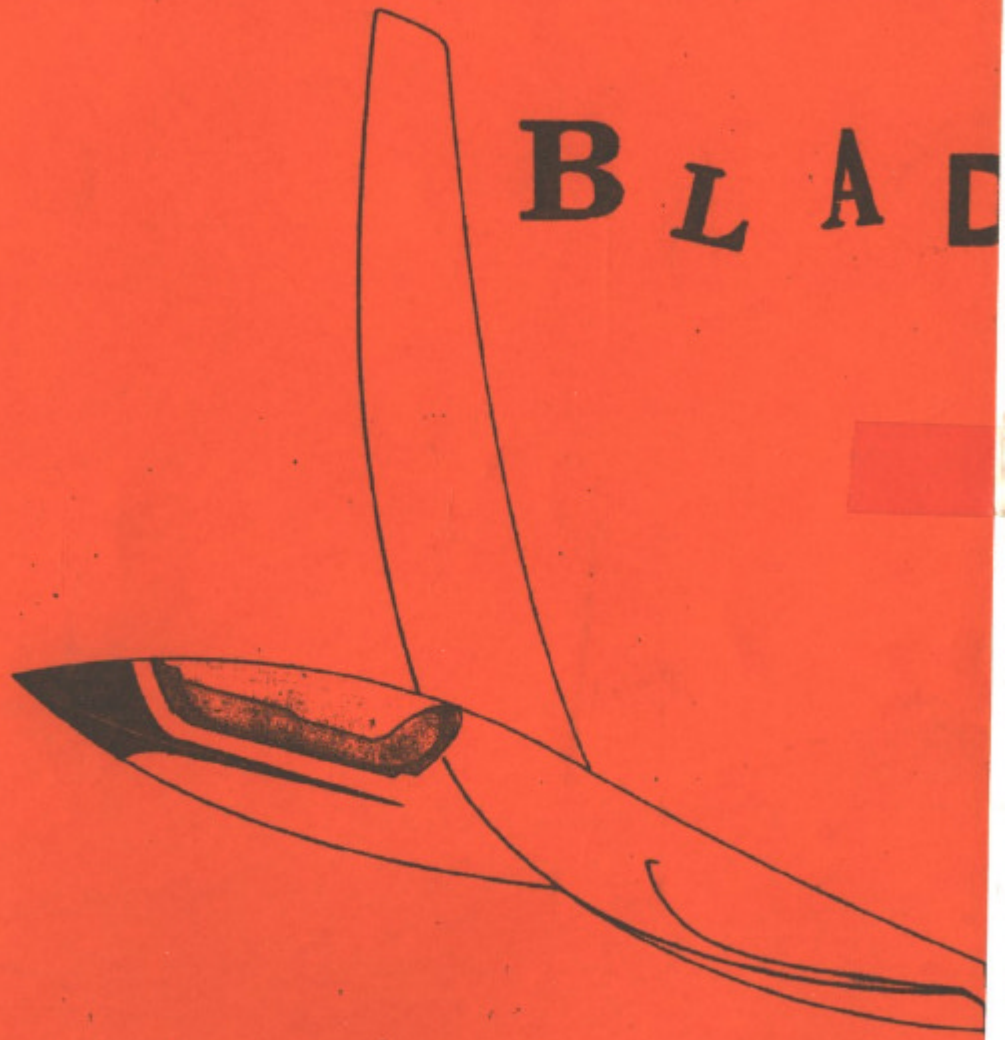
Verantwoordelijke uitgever
I. BAEKE
secretariaat
Liersesteenweg 244
2800 MECHELEN

LIGA BLAD



DRIEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT VAN DE
LIGA VAN VLAAMSE ZWEEFVLIEGCLUBS.

septe
1981 / I

INHOUD

	Blz.
Van de redactie	2
BLOSO Nieuws	3,4
Kon. Aeroclub v. Belg.	5,6
Belg Zweefvl. Fed.	7,8
Charronbeker	9
Inlasblad	11-14
To Fly	15
Safety First	16-18
Uit de Oude Doos	19-23
Koopjes	

Medewerking : Jeff Keustermans Kemp ACL.

VAN DE REDAKTIE

De Beheerraad van de Vlaamse Liga heeft besloten in het voorjaar een symposium te houden tijdens dewelke de sportcommissarisse in de voormiddag in werkvergadering bijeen komen terwijl de namiddag voorbehouden zal zijn aan een groter aantal leden waarbij er een filmvoorsteeling, 'n paneelgesprek en de traditionele prijsuitreiking zal plaats hebben.

Voor wat de Instructeurs betreft deze zullen in het najaar nog uitvoerig kunnen vergaderen over de gebruikte opleidingsmethoden en de daarbij samenhangende problemen. Ook de Hulp Instructeurs zullen hierbij uitgenodigd worden .

Artikels voor dit blad zijn steeds welkom Zelfs tekeningen worden in dank aangenomen. Wie goede suggesties heeft mag ze ook gerust laten horen. Het volgende nummer zal rond nieuwjaar verschijnen.

BLOSO NIEUWS

De reeks 'Eigen Uitgaven' van het BLOSO werd aangevuld met een werk geschreven door Wilfried Wijn, getiteld "Naar Sint Jacob fietsen", waarin het fietstoerisme in zijn diverse aspecten wordt behandeld.

Het fietstoerisme is de laatste jaren uitzonderlijk populair geworden. Nochtans ontbrak een handleiding waarin deze sport doorgelicht wordt en technische en practische begeleiding wordt gegeven aan de vele fietsers. De auteur zelf fietstoerist met vele jaren ervaring en met een leidinggevende functie in het fietstoerisme als voorzitter van een belangrijke fietsclub, heeft in dit werkje de zin en de bedoeling van het fietstoerisme onderlijnd. Hij doet dit niet op een droge en technische manier , maar stelt vlot eenvoudig de zaken op punt.De technische kant van het fietsen en de fiets, de voorbereiding en uitrusting en de practische kant van grote tochten worden met kennis van zaken besproken.

Naar aanleiding van zijn fietstocht naar Santiago de Compostella geeft de auteur ook een historisch overzicht van deze eeuwenoude bedevaart. Zijn eigen ervaringen vormen een prettige afwisseling in het geheel van technische, practische en historische gegevens. Wilfried Wijn verbindt hier de sportieve waarden van het fietsen en het fietsteorisme met de culturele waarden van de tocht naar Santiago de Compostella. Hij verbindt sport en cultuur. Deze handeling zal zeker velen nuttig zijn bij hun bedrijvigheid op de fiets.
"Naar St Jacob fietsen" telt 95 bladzijden en kost 200fr. Het kan besteld worden door storting op rek. N° 000-2005308-27 van het Nat. Sportfonds,Ned.Sektor 1000. BRUSSEL
(Med. van het BLOSO)

Het nummer 3, jaargang 81 van SPORT - het driemaandelijks tijdschrift van het BLOSO - werd zopas gepubliceerd. Voor de liefhebbers van korfbal is dit nummer zeker een 'must'. Onder de rubriek "Kent U deze sport" vindt u uitvoerige informatie betreffende de spelregels, de techniek en taktiek, enz...

Wie vragen heeft in verband met sportvoeding, krijgt hierop een deskundig antwoord van Dokter Dries Claes. In zijn artikel wordt nader ingegaan op de sportvoeding in het algemeen, het dieetvoor, tijdens en na de wedstrijd, en het verband tussen het dieet en het lichaamsgewicht.
Onder de rubriek "Mindervaliden - sport" werden ditmaal twee artikels opgenomen , namelijk: "Mindervalidensport in Vlaanderen" van J. Vanlerberghe en "Geneeskunde en gehandicaptensport" van de hand van Dokter D.Jaeken. In dit laatste artikel wordt onder meer gesprken over de sportmedische begeleiding van de gehandicapte en de blessuren die tijdens de sportbeoefening kunnen ontstaan.
Voor wie alpinisme als sport beoefent is er het artikel van Marc Boedts, getiteld: "Alpinisme:het totale avontuur". Hierin verneemt u iets meer over de verschillende specialiteiten die er bestaan in het alpinisme, o.a. het rotsklimmen, ijsklimmen, expeditieklimmen, enz....
Verder in dit tijdschrift vindt U de traditionele rubrieken zoals Clearing House, BLOSO werking, sport-informatief, enz.....

Dit nummer kost 100 fr,- , een jaarabonnement (4 nummers) 250 fr,-, een abonnement op het Documentatiedossier (een verzameling van BLOSO-publicaties, waaronder "Sport") kost 500fr,-.. Men kan abonneren door storting of overschrijving van het vereiste bedrag op rekening nummer 000-2005308-27 van het Nationaal Sportfonds, Nederlandstalige Sector, 1000 BRUSSEL.

Med. BLOSO)

***

KONINKLIJKE BELGISCHE AERO-CLUB

SPORTCOMMSSIE VERSLAG VAN 30 JUNI 1981

Behaalden hun "B" brevet :

DAEMS J.
DUA E.
GORREBEECK G.
HANNES J.
VAN HOUTTEGHEM A.

"C" BREVET

BITTNER A.
CUYPERS B.
DAEMS J.
DE COOMAN G.
DUA E.
GORREBEECK W.
HYUSMANS R.
LESAGE J.
LEVECQ Ph.
MARNEF R.
POULIART W.

Theoretisch examen van zweefvliegpiloot

ARNAUTS ,A.
CLAESEN R.
DAEMS J.
EYKENS G.
MADEMAN E.
MARTENS J.
NOTE H.
NOTE R.
SEPTFONTAINE F.
MARNEF R.
DE COOMAN G.
DELBARRE J.
DE MEY L
DETREZ D.
UMMELS S.
VAN AERDEN F
VAN LERBERGHE L
VENKEN R.
WIJNANTS B.
TAEYMANS F.
DE BAKKER A.

Vergunning zweefvliegpiloot Zonder passagier

ARNAUTS A.
DAEMS J.
DAMMEN S.
DE BRUYCKER J.
DE COOMAN G.
DELBARRE J.
DUA E.
FRANSEN A.
MARNEF R.
UMMELS S.
WENSELAERS W.

Vergunning met Passagier

CLAESEN R.
DE CORTE H.
DENO L.
DE SCHEPPER J.
DIERICK M
LEMMENS A.
TAEYMANS F.
VAN DE KERCKHOVE D.
VAN VLERKEN E.
VENKEN R.

KWALIFIKATIE INSTRUCTEUR

ROOSENS P.(regularisatie)
SERVRANCKX A.
THIEREN G.
VAN NITSEM L.

FAI PRESTATIE's

Zilveren Kenteken (D)

Hoogtewinst :
ADAMS G.
DAEMS J.
DIERICK M.
TAEYMANS F.
TAEYMANS L.
THYS P.
VENKEN R.
VERVLOET G.
WENSELAERS W
DAMMEN S

Duurvlucht :
ADAMS G.
DAEMS J.
DAMMEN S.
DELBARRE J.
DIERICK M.
FRANSEN A.
GORREBEECK W.
UMMELS S.
TAEYMANS F.
TAEYMANS L.

Afstandsvlucht:
ADAMS G.
DAMMEN S.
DIERICK M.
TAEYMANS F.

Toekenning Zilveren Kenteken

ADAMS G.
DAMMEN S.
DIERICK M.
TAEYMANS F.
TAEYMANS L.

Toekenning Gouden Kenteken :

DE SCHRIJVER M.

BELGISCHE ZWEEFVLIEGFEDERATIE

VERENIGING ZONDER WINSTGEVEND DOEL

Maatschappelijke Zetel :

Montoyerstraat 1 — 1040 Brussel

De Victor Boin wedstrijd welke dit jaar voorbehouden was voor de clubklasse en de tweezitters (kunststof uitgesloten), werd ingericht door de Limburgse Vleugels op 15 Augustus jl.
De sfeer was goed, de inrichting perfekt en ondanks het slechte weer werden toch aanzienlijke afstanden afgelegd. Het verschil tussen de klassieke Ka6e en de Mistral is echter te groot.Dit neemt niet af dat de winnaar het verdient heeft. Het was vooral belangrijk de juiste richting kiezen en voorzichtig vliegen.In ieder geval de beste heeft gewonnen.
De proef was een cat's Cradle gaande naar Visé, Vliegveld Goetsenhoven, Geel West en Nederweert.

Uitslag:

1	SCHOK Paul KLu.ZC. Volkel(N)Mistral C	247 km
2	TAEYMANS S. ACKeih Ka6e	186 "
3	THOMASSEN J. L.Vl. Ka6E	144 "
4	HUYBRECKX E. ACKeih Ka7	133 "
5	MOL Leon Limb. Zweefclub(N)Sagitta	113 "
6	HEESACKERS M. Eindh.A.C. (N) Ka 13	101 "
7	PELZERS M. 1 Limb Zweefclub (N) Ka7	81 "
8	GEENEN M. Eindh. A.C. (N) Ka6e	62 "
9	AERTS R. Kemp AC Ka2	33 "
10	LAUWERS A. Kemp. AC Ka6e	33 "
11	SERVRANCKX A. Aé v. Aalst L-Spatz15m	33 "
12	BAEKE M. Kemp. AC Ka6CR	31 "
13	VAN STRATEN F. Z.V.C. Uden (N) AstirJ.	30 "
14	VAN GAAL J. Limb. Vl. Ka 13	30 "
15	THYS J. Limb. Vl. Blanik	28 "
16	ROGGEMAN D. Aé Cl v. Aalst Zugvogel3B	26 "
17		

17	JENNI[illegible] R.	AC Keih. Club Lib.	26 km
18	LIEVI[illegible]S J.	AéCl v. Aalst Ka8b	9 "
19	WOUTI[illegible]S J.	Kemp. AC Ka-6B	7 "
20	GOVEL[illegible]S P.	AC Keih. Ka 7	6 "
21	VANDENBORNE F.	Kemp AC Ka2	5 "
22	WESTERHOUT E.	Delftsche StCl(N)Ka7	5 "
23	TROFFAES G	Aé Cl v. Aalst Ka6CR	0 "

Speciale prijs voor de eerst geklasseerde twee-zitter die ging naar :

HUYBRECKX Eddy met Van Buggenhout Jan van de AC Keiheuvel met 133 km.

* * *

groep josi centrale verzekeringsmaatschappij 1309

Algemene vertegenwoordiging — Zee- en transportverzekering — Motorrijtuigenverzekering — Burgerrechtelijke aansprakelijkheid — Brand en andere schade aan goederen — Rechtsbijstand

Ondernemingen toegelaten onder nr 0028 voor de takken Ongevallen en Ziekte — Motorrijtuigenverzekering — Zee- en transportverzekering — Luchtvaartverzekering — Brand en andere schade aan goederen — Burgerrechtelijke aansprakelijkheid — Rechtsbijstand (K.B. van 4-7-1979 — B.S. van 14-7-1979) Bericht ingeschreven overeenkomstig het K.B. nr 225 van 31-12-1934

Koloniënstraat 11 - 1000 Brussel
Tel. 02/512.17.52

beheer : KINTHEY

LUCHTVAART

VERZEKERING

CHARRONBEKER

1 9 8 1

stand op 1.9.19[illegible]1

EENZITTERKLASSE

1.	HUYBRECKX Eddy	ACKeih	15M	4.549	pt.
2	HUYBRECKX Mark	"	Open	3.956	"
3	BERTELS AnneM.	LVl.	15M	3.876	"
4	TAEYMANS Leo	ACKeih	Club	2.278	"
5	AGEMANS Ach.	AZM	15M	1.926	"
6	MEEUSEN Herman	KempAC	ST	1.854	"
	BAEKE M.	"	ST	1.854	"
8	GOVERS P.	ACKeih	Club	1.842	"
9	ZEGELS B.	"	Open	1.576	"
10	GRARE K.	AZM	ST	1.446	"
11	VERDONCK H.	ALB	ST	1.150	"
12	HUYGENS M.	AZM	ST	783	"
13	HUYBRECKX Maurice	ACKEih	ST	770	"
14	VAN DOMMELEN Karel	AZM	ST	700	"
15	KENNES Ad	KempAC	Club	618	"
16	VERHEYEN L.	AZM	Club	617	"
17	VAN LOOY W.	"	ST	559	"
18	FINE J.	"	ST	558	"
19	FRANSSENS J	"	ST	548	"
20	GEUDENS P.	"	ST	538	"
21	VAN CAMP R.	"	ST	535	"

22	FRANSSEN Aug	AZM	Club	452	pt.
23	DE COOMAN G.	"	"	415	"
24	PEETERS C.	"	"	402	"
25	VAN DIJCK Fr.	"	ST	380	"
26	VAN SEBROECK C	"	ST	374	"
27	FRANSSENS C.	"	ST	345	"

TWEEZITTERSKLASSE

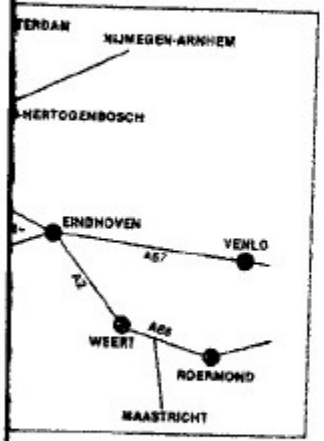
1	HUYBRECKX Mark	ACKeih	Twin	606	pt.
2	VAN DIJCK Fr.	AZM	"	441	"
3	HAESAERTS L.	"	"	264	"

De bewijsstukken dienen uiterlijk 15 nov in het bezit te zijn van het secretariaat van de Liga.

Het Belgisch Kampioenschap Zweefvliegen OPEN, 15M en STANDAARDKLASSE wordt in 1982 ingericht door de Aéroclub des Ardennes te St Hubert en gaat door van 20 t/m 30 Mei .

Beekse Bergen bruist het gehele jaar door...

Avontuur in het safaripark
Sensaties in het Imax-filmtheater



Avontuurlijk dagje uit in najaar, kerstvakantie en voorjaarsvakantie

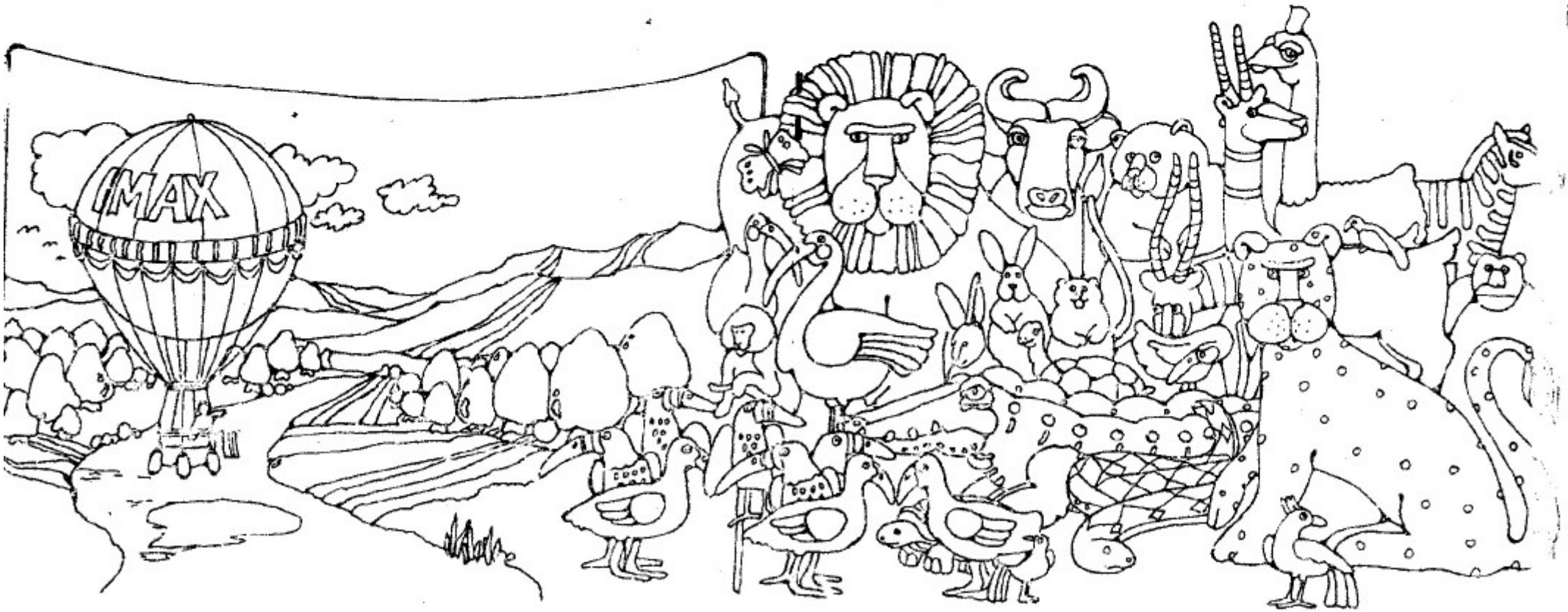
Beekse Bergen biedt dit najaar, in de kerstvakantie en in de voorjaarsvakantie aantrekkelijke mogelijkheden om er eens een dagje helemaal uit te zijn.

Een gecombineerd bezoek aan het spannende safaripark én het pas geopende sensationele Imax-filmtheater is dan mogelijk.
Ook kunt u het safaripark of het Imax-filmtheater afzonderlijk bezoeken. Tevens kan o.a. gezorgd worden voor koffie met gebak, een uitgebreid twaalfuurtje, warme lunch of snertmaaltijd.

Het **Imax-filmtheater** is juni j.l. geopend en is een Europese primeur. In een overdekt theater staat een reuze scherm zo hoog als een flatgebouw van 6 verdiepingen en zo breed als 5 woningen. Het heeft een zittribune met comfortabele stoelen en een geluidssysteem met 6 kanalen stereo.
Op het grote scherm wordt de prachtige 27 minuten durende film 'To Fly' vertoond. Op duizelingwekkende wijze ondergaat u de sensaties van een ballonvaarder, stuntvlieger, en straaljagerpiloot.

Een trip door het **safaripark** is een leuke en spannende gebeurtenis. U komt er leeuwen, giraffen, olifanten en neushoorns tegen. De apen maken de gekste capriolen. De jachtluipaarden sluipen door het gras. Plotseling staat een kameel naast de auto. Houdt uw fototoestel gereed want er gebeuren de meest onverwachte dingen. Het safaripark is nog aantrekkelijker geworden door de toevoeging van een wildpark, waardoor de oppervlakte meer dan verdubbeld is. Daar lopen o.a. kangoeroes, oerpaarden, unieke hertensoorten, Europese bisons enz.

U ziet dat een dagje Beekse Bergen een uniek dagje uit is, dat u niet snel zult vergeten.



Groepen of verenigingen kunnen wij de volgende arrangementen aanbieden (minimaal 20 personen):

1. Combinatie-bezoek Imax-filmtheater én safaripark (met eigen autobus) f 9,— p.p.
   f 8,— p.p. (tot 12 jaar)
2. Imax-filmtheater f 5,— p.p.
3. Safaripark (met eigen autobus) f 6,— p.p.
   f 4,— p.p. (tot 12 jaar)

(Kinderen tot 4 jaar gratis.)

Eén op de 20 personen heeft gratis toegang.

Voor arrangementen 1 en 2 is reservering noodzakelijk in verband met het aantal plaatsen in het Imax-filmtheater.

De voorstellingen van het Imax-filmtheater zijn in oktober en november op dinsdag, woensdag, donderdag én zondag.

Tijdens de herfstvakantie (17 t/m 25 oktober '81), de kerstvakantie (24 december t/m 3 januari) en de voorjaarsvakantie (20 t/m 28 februari 1982) worden elke dag voorstellingen gegeven. Voor groepen vanaf 200 personen bestaat de mogelijkheid om in overleg op andere dagen te reserveren voor het Imax-filmtheater.

Een bezoek aan het safaripark is overigens het gehele jaar mogelijk. Eerste Kerstdag zijn wij gesloten.

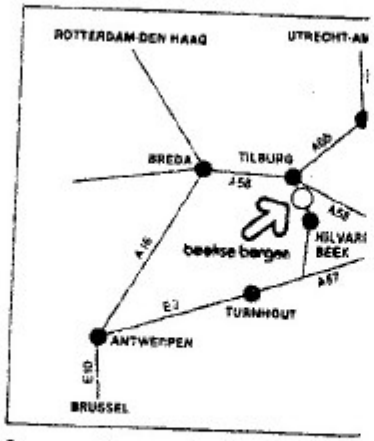
De arrangementen kunnen worden uitgebreid met o.a.:

A. Koffie met gebak f 3,50 p.p.
B. Twaalfuurtje f 5,50 p.p.
   broodje ham, broodje kaas, krentenbol, kroket en kop koffie
C. Warme lunch f 8,50 p.p.
   kop groentesoep, pasteitje met kippe-ragoût, perzik, ananas, gebakken aardappelen, kop koffie
D. Snertmaaltijd f 6,— p.p.
   erwtensoep (onbeperkt) met worst en kluit, roggebrood met spek

Deze prijzen zijn inclusief BTW en alléén in combinatie met één van de arrangementen.

Voor nadere informatie en reservering kunt u dagelijks tussen 10.00 en 17.00 uur onderstaand telefoonnummer bellen, ook in het week-end.

Beekse Bergen
Postbus 42
5080 AA HILVARENBEEK
Tel: 013-35 82 25



beekse bergen

Safaripark en recreatiepark, tussen Tilburg en Hilvarenbeek

Film "TO FLY"

In het midden van deze uitgave vindt u een uitneemblad wat een folder is van het recreatieoord De Beekse bergen. Dit werd gedaan om twee redenen. Allereerst is er de permanente wedstrijd met onze noorderburen gedurende het seizoen van 1982 waarbij men een driehoek dient te vliegen met de Beekse Bergen als keerpunt. De beste driehoek krijgt als eerste prijs :
Met 2 personen 8 dagen Washington inclusief verblijf in een goed hotel en een flinke toelage zakgeld. Ontvangst in het Smithsonion Air en Space museum waar de bakermat is van de beroemde Imax film TO FLY.
De tweede reden is juist een bezoek brengen aan dit recreatieoord waar deze film op een gigantisch scherm (zo ver het oog reiken kan in de breedte) vertoond wordt op bepaalde dagen van de week en ook op zondag. Van al de commentaren die we tot nog toe te horen kregen zowel van zweefvliegers als leken waren gewoonweg fantastisch. Bij gevolg laten we het aan u over om er ook eens kennis mee te maken.

★★★★★

De Liga beschikt tevens over een 16mm film over de wereldkampioenschappen zweefvliegen 1963 en 1965 De film is zwart wit en zonder geluid duur ongeveer 25 min ieder.

Men beschikt eveneens over twee video casetten over de werledkapioenschappen 1981 en zweefvliegen algemeen

Inlichtingen : Secretariaat

SAFETY FIRST

Zojuist ontvingen we een overzicht van de ongevallen welke in 1980 in Engeland bij het zweefvliegen zijn voorgevallen.
Liefst 177 ongevallen op één jaar!!!

5 Dodelijke ongevallen
5 ongevallen zwaar gewond
23 ongevallen licht gewond

2 van de 5 dodelijke ongevallen waren het gevolg van " ongewild in tolvlucht geraken dicht bij de grond".

Vooral ongevallen bij buitenlandingen stegen aanzienlijk van 32 naar 42 of een vermeerdering van 31%

Bij buitenlandingen koos men steeds het veld groot genoeg , maar bleek te klein te zijn door fouten in de naderingsprocedure. Ongevallen die zich voordeden vanaf het raken van de grond kwamen meestal voor vanwege verraderlijke factoren zoals :natte vleugels, hellend vlak, wind gradient,of obstakels die men niet gezien had.

Te veel landen of liever niet bewust zijn van zijn snelheid waren hoofdoorzaken van verschillende ongevallen. Uit de onerzoeken bleek dat in deze gevallen de naderingssnelheid niet dikwijls genoeg gecontroleerd werd. In achttien ongevallen was de oorzaak dat het afronden niet op het juiste moment gebeurde . Wat vooral duidelijk bleek, dat men minstens een tiental buitenlandingen op zijn aktief dient te hebben om min of meer veilig op afstand te kunnen gaan.
Naar schatting werden er ongeveer 2000 buitenlandingen gemaakt waarvan 55 met ongevallen,dit is 27 per 1.000of 1 iedere 36 buitenlandingen.

Uit dit alles kan men besluiten dat veel ongevallen veroorzaakt worden door piloten die weinig ervaring hebben. Zolang men terug op eigen veld landt loopt alles gesmeerd, maar zodra men zijn eigen circuit dient uit te zetten, en daarbij nog letten moet op een hoop extra dingen zoals de windrichting, obstakels, toestand rond het veld, hoogte schatten, lengte schatten enz. dan wordt diezelfde piloot een gevaarlijke piloot. Begaat hij daarbij nog 'n paar naderings fouten dat bestaat de kans groot dat er brokken gemaakt worden.

Om dit gebrek aan kennis en ervaring op te vangen kan men veel meer doen dan men tot nog toe gedaan heeft.
Beginnen met de opleiding aan te passen. Situaties simuleren waar de piloot vlugger zal moeten beslissen in toestanden die niet alle dagen voorkomen, zoals kabelbreuk op lage hoogte, landingen met sterke zijwind, landen op korte terreinen, nauwkeurige precisielandingen vooral bij ngewone weersomstandigheden.Zodoende worden gebreken gemakkelijker opgespoord wat slechts ten goede kan komen van de piloot zelf.
Het uitzoeken van een landingsveld kan het best geoefend worden met een motorzwever.

Uit deze 177 ongevallen publiceren we er een aantal die bedenkingswaardig zijn en we beginnen met de ongevallen met dodelijke afloop.

1. Vliegtuig : Capstan , Leeftijd van de Piloot21
   Na drie checkvluchten en een solovlucht in bijna kalme vliegomstandigheden, werd de piloot gezien in rugwindbaan. Het toestel dook plotseling vertikaal naar beneden tot zelfs voorbij vertikaal , rolde hernam zich en kwam op de rug , om vervolgens steil naar de grond te duiken Er waren geen sporen die er toe konden leiden dat er iets mis was met de besturing voor het ongeval.

2. Vliegtuig : Astir CS Piloot 45 700 vlieguren
   Na het loskoppelen van een slepvlucht op ongeveer 1300 voet, keerde hij terug naar het veld. Tijdens circuit verdween het echter achter een heuvel. Uit de ooggetuigen welke geen piloten waren kon worden opgemaakt dat het toestel in tolvlucht de grond raakte

3. Vliegtuig : SD3 B15 Leeftijd 52 155 uren.
   Het toestel werd gezien in circuit op ongeveer 400 à 500 voet en vloog traag. Na een bocht ingezet te hebben gerakkte het in tolvlucht die fataal eindigde op de grond.

4. Mini Nimbus Leeftijd 31 ervaring 150 uren
   Tijdens de wedstrijd in finale op ongeveer 12 km van de aankomst. De omstandigheden hebben uitgemaakt dat het toestel in tolvlucht de grond raakte met de neus vertikaal naar beneden. Het wiel was nog ingetrokken en de knuppel neutraal .

5. Piloot sprong uit zijn zweefvliegtuig en trok zijn valscherm niet open. Volgens het onderzoek bleek het toestel helemaal niets te mankeren.

✲✲✲

UIT DE OUDE DOOS

Anno 1937

Een belangrijk feit in 1937 was de oprichting van de Sportcommissie op 15 Maart 1937 in e schoot van de Kon. Aeroclub van België(later z u het Kon. Belgische Aeroclub worden)De eerste voorzitter was de Generaal Iserentant.

Tijdens de paasvakantie organiseert de Aeroclub van België een 14 daagse zweefvliegkamp te Frasnes in Zuid België maar er kwamen slechts 3 toestellen opdagen. Van in het begin werden er reeds twee toestellen licht beshcadigd. Louis de San aan boord van zijn"Professor" was de enige die een paar prachtige vluchten kon realiseren.
In Augustus organiseerde de zweefvliegclub Le Milan(de Wouw) een zweefvliegkamp te St Hubert. Weeral Louis de San wist van zich laten horen en toen een hoogtevlucht van 1460 meter te presteren Hij lukte dit na slechts tot 230 meter hoog gesleept geweest te zijn.Dit had meteen een belgisch rekord moeten zijn. De 3 Septemebr lukte Paul Moers met een Grunau Baby een afstandsvlucht van St Hubert naar Nassogne zijnde 10km 400.De 4 de Sept. lukte piloot Neyens met hetzelfde zweef - vliegtuig een afstandsvlucht van 14km500 en landde te Baillonville. Dit waren trouwens de eerste sleepvluchten uitgevoerd te St Hubert.
Op 9 Sept. werd het zwwefvliegtuig Austria van Kronfeld afgeleverd te België en kwam van Engeland.
Voor het eerst werd dit jaar de alombekende wedstrijd van de Rhön van 1 t/m 18 Juli internationaal betwist. 32 Piloten uit 7 verschillende landen namen met 26 zweefvliegtuigen deel.
Ondanks dat het toen ook soms slecht weer was, werden verschillende afstanden van meer dan 350km afgelegd, o.a. door Dittmar en Hanna Reitsch.

Hoewel de zweefvliegerij in België in 1938 geen denderende vooruitgang boekte, noteren we toch de oprichting van een nieuwe zweefvliegclub "Les Ailes de Belgique" met zetel te Brussel,Avenue du Pantheon 82. Deze club bouwde onmiddellijk twee zweefvliegtuigen maar verdween later weer in de anonimiteit vooral door het uitbreken van de tweede wereldoorlog.
Duitsland bezat in datzelfde jaar 35.000 zweefvliegers Tijdens de zweefvliegwedstrijd op de Rhön van 24/7 tot 7/8/38 werden 63 zweefvliegtuigen ingeschreven, waarvan 8 tweezitters. Het waren voornamelijk volgende types: Rhön Adler, Minimoa, Condor en Reiher. Meerdere vluchten van boven de 300km werden geregistreerd. De 28 Juli lukten niet minder dan 17 piloten de doelvlucht van de Wasserkuppe naar Berlijn een afstand van 330 km. Men vloog in die tijd vlot in de wolken en dan liefst in een cumulonimbuswolk. Zo werd een hoogte van 8020 m bereikt.Dit rekord werd behaald door Drechsel met een Go3. In de tweezitter klasse behaale Romeis en Schilling meer dan 8.000 m , maar de bliksem sloeg in hun toestel en ze dienden dit te verlaten door gebruik te maken van hun valscherm. Tijdens deze 14daagse wedstrijd totaliseerden de deelenemrs een afstand van 76.000 km over 2.750 vlieguren, met 1300 starts.Winnaar werd Spaethe met ReiherI Grootste afstand voor Spaethe met 445 km.

De FAI beslist zich akkoord te verklaren dat het zweefvliegen opgenomen zou worden als olympische sport. Helaas met het uitbreken van de 2de wereldoorlog in 1940 zou er niets van in huis komen en nu zeker niet meer.

Op 5 Aug 1938 behaalde Walter Drechsel(Duitsland) op de Wasserkuppe het wereldrekord absolute hoogte met 6.687 m. met het zweefvliegtuig Göppingen 3"Minimoa".

Vermits na de 1ste wereldoorlog Duitsland geen motorvliegtuigen mochten bouwen, lanceerden ze zich hals over kop in de zweefvliegrij. In 1920 waren reeds meer dan 20 deelnemers in de Rhönwedstrijd. De vluchten duurden slechts enkele minuten. De zweefvliegtuigen van toen hadden 10 tot 12 m2 vleugeloppervlakte Het leeggewicht lag toen tussen de 60 à 70 kg. Het glijgetal amper 10 à 12 en de start gebeurde met rubber kabel. In 1921 werd het duurrekord reeds 21min 34 sec. In 1922 werden reeds vluchten van meer dan 3 uur genoteerd. In datzelfde jaar begonnen de fransen zich ook intensief te interesseren in de zweefsport.De eerste vluchten werden uitgevoerd te Cambregasse. Het terrein bleek echter niet geschikt en men ging naar Mancyrol en behaalde reeds een duurvlucht van 3u 22min. In 1923 in Vauville vloog Barbot 6 uur 4min. Victor Simonet (Belg) met een zweefvliegtuig Poncelet-Sabca haalde 4 uur 22 min.
In 1925 tijdens de tweede meeting van Vauville versloeg de Majoor DAMBLON(belg) het wereldrekord duurvlucht en behaalde 10uur 41 min in hellingstijgwind Nadien verbeterde Colonel Massaux(belg) en haalde 10uur 43 min. weer met het zweefvliegtuig Poncelet Sabca van belgische makelij. Hier deed Victor Simonet een dodelijke val nadat de kabel van het hoogteroer het begaf. Hij was toen reeds meer dan 6 uur in de lucht. In 1927 deden de duitsers reeds de eerste sleepstart met een motorvliegtuig. Terwijl in andere landen enorme sommen aan subsidies werden uitgedeeld om de zweefvliegsport te bevorderen gebeurde er in België niets of bijna niets.Slechts in 1930 dank zij Minister Maurice Lippens toen Min. van verkeerswezen werden er initiatieven genomen om deze sport te bevorderen. De alombekende duitser Hirth met zijn zweefvliegtuig Kassel werd uitgenodigd om enkle demonstratie's te geven in België. Hij startte vaop de Kesselberg bij Leuven en bleef een uur en 3min en 5 sec boven.

In 1931 werd de Centrale Sectie Zweefvliegen in de schoot van de Belgische Aeroclub gesticht.De leiding werd toevertrouwd aan de Colonel Massaux.Van1932 tot 1935 vormden zich meer en meer nieuwe clubs. In 1936 vestigde Louis de San een nieuw rekord maar dit kon niet erkend worden omdat er geen officiële tijdopnemer aanwezig was.

De eerste afstandsvlucht in België werd gedaan in 1936 door Paul Moers met een Grunau Baby met een afstand van 10km 300 van St Hubert naar Nassogne terwijl Neyens 14km 500 aflegde van Harsin naar Baillonville.
Dank zij een subsidie van 75.000fr(vooroorlogse muntwaarde) kon de Centrale Sectie Zweefvliegen blijven voortbestaan. Er bestonden toen 9 clubs
Le Club de Tirlemont Le Milan
La Section Gantoise de Vol sans moteur
Le Cercle brugois d'Aviation sans moteur
Le club Vilain XIII de Bruxelles
De Scheldemeeuw van Antwerpen(later de AZM)
Le Planeur van Luik
Le Cercle de vol à voile , l'Entre Sambre et Meuse
Le club aéronautique carolorégien
Le club de vol sans moteur de Verviers Aviation
Al deze clubs tezamen beschikten toen over een 20 tal zweefvliegtuigen en een honderdtal zweefvliegers.

- 0 -

Zo schreef Louis de San over het zweefvliegen in 1937 in La Conquete de L'Air

1931. Ik herrinner het me nog heel goed juist alsof het gisteren was, mijn eerste instructeur , ridder Jean de Wouters d'Oplinter, mijn club, de Katholieke Universiteit, mijn eerste vliegkamaraden, we waren met tachtig en we bleven over met twee.!
Al dat enthousiasme dat werd uitgedoofd Waarom?
Ik zelf was nochtans niet een van debeste . Ikkon onmogelijk fatsoenlijk vliegen met de Zögling en landen lukte me slechts na de 30ste vlucht. Maar ik hield vol terwijl al de andere hoewel meer bekwaam het reeds opgaven. Ze verdwenen de een na de andere Niet opgewassen voor de moeite en de inspanningen die dienden geleverdte worden . Velen dachten een gemakkelijk sport gevonden te hebben en hoopten op prachtige uitslagen maar het viel tegen en ze gaven het op. Door al deze moeilijkheden heen bleef er echter een kleine groep over die bleken uit het juiste hout te zijn gesneden. Ik heb er nooit spijt van gehad.

Section Gantoise de Vol sans moteur

Deze eerste zweefvliegclub in het vlaamse land werd opgericht in 1931. Op 2 Sept amper 6 maande na de oprichting nam men al deel aan de zweefvliegwedstrijd te Hebronval . Resultaat 17 A's en 2 B brevetten . Men behaalde de eerste plaats in de algemene rangschikking en eveneens de eerst plaats in de beker Victor Simonet. 1631 vluchten werden geregistreerd in 1931.
In 1932 werd een tweede zweefvliegtuig aangeschaf . Het werd een Cassel 12. Als eerste club in Belgi werd een zelf gebouwde lier in gebruik genomen. Tijdens de zomermaanden verhuisde men naar het Zoute voor hellingvluchten langs de duinen. In september tijdens de wedstrijd van Hebronval lukte een piloot van de club een duurvlucht van 1uur45 Met 835 vluchten sloot men het jaar '32 af.
In 1933 bouwde deze club haar eigen hangar . De drie zweefvliegtuigen die de club bezat konden er nauwelijks in.Er diendt vermeld dat de mil. overheid de hangar zelf leverde. Mede dat de hangar niet bestand was tegen slecht weer werd een tweede hangar gebouwd deze keer volleidig met eigen middelen.Het jaar Werd afgesloten met 360 vluchten.
In 1933 bouwde men liefst drie motorzwevers. De eerste vlucht had plaats op 18 Juni . In April 1934 had men reeds een eerste proefvlucht gedaan Gent - Parijs - en terug. Tijdens de zomermaanden organiseerde men de eerste meeting en zelfs Helène Boucher was er aanwezig. De bouw van een nieuwe hangar werd een noodzaak en dank zij de persoonlijke inzet van de leden kwam ze er ook.'34 werd afgesloten met 623 zweefvluchten en 77 uren met de motorzwevers. In 1935 op uitnodiding van Nederland delegeerde de club liefst 5 motorzwevers naar de noorderburen. In de zalen van de Beurs te Gent werd zelfs een tentoonstelling ingericht. Het aantal vluchten stagneerde met 685 terwijl de motorzwevers 125 uren 35 min scoorden.

****

KOOPJES !! **********

Zweefvliegtuig JANTAR STANARD 2 Kenletters OO-ZGN Bouwjaar 1979 enkel door eigenaar gevlogen . Hoogtemeter, kompas, snelheidsmeter, Libelle 3 vario's, batterij, radio ATR 720, baro OK, fotoapparaat, Hulpwielen, beschermdoeken en aanhangwagen Brauchle.
Te bevragen: G. NEYT Aardeken 4 B-9068 ERTVELDE

NARCO Draagbaar Zender - Ontvanger VHF 720 kan.
10 W zendvermogen

en

ZEPP AERO draagbaar zuurstof apparaat

Te bevragen : Secretariaat van de Liga
Liersesteenweg 2800 MECHELEN Tel 015-200682

ASW - 15 met gesloten aanhanger en basisinstrumenten
Tel. 051- 20 9510