

L I G A B L A D

TIJDSCHRIFT VAN DE
LIGA VAN VLAAMSE ZWEEFVLIEGCLUBS

NUMMER 1
APRIL '80

Secretariaat
Ter Rivierenlaan 2B17
2100 DEURNE
031/255782

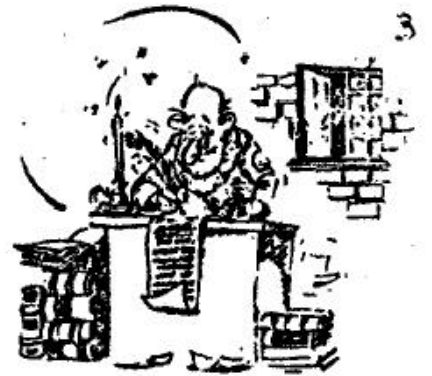
INHOUD

L I G A B L A D N R 1

Van de redactie	3
Secretariaatnieuws	5
Vraag en aanbod	7
Blosonieuws	8
Reglement "CHARRON"-beker	9
Blosonieuws	17
SPORTCOMMISSIE	18
Safety first	20
Zweefvliegen uit de oude doos	23

APRIL '80

Van de Redactie...



Eindelijk dat toch een eigen ligablad!

Eenvoudig was dit niet . We zijn immers geen beroepsjournalisten. En er dienen allelei voorwaarden vervuld om onder andere goeie tarieven bij de post te kunnen bekomen enz.

We hopen niettemin dat het u zal bevallen.

We rekenen echter op de medewerking van leden van clubs. Diegenen die zelf een clubblad uitgeven weten wel hoeveel werk dit vergt.

Ook alle opbouwende kritiek is welkom.

Wie bezorgt ons een passende tekening met titel voor de voorpagina ?

Bekroonde en niet bekroonde tekeningen worden niet teruggestuurd en blijven eigendom van de Liga.

Hebt u voorstellen kom er mee voor den dag.

Artikels van clubbladen zullen overgenomen worden zo de clubs er om vragen.

Uitgegeven door :

LIGA VAN VLAAMSE ZWEEFVLIEGCLUBS

Secretariaat :

Ter Rivierenlaan 2B17
2100 D E U R N E
tel : 031/255782

Redactie

Baeke Martin

Lay-out

Keustermans Jeff

~~SECRETARIAAT NIEUWS~~

ZWEEFVLIEGSYMPOSIUM 16 MAART 1980

Tijdens het symposium dat op 16 maart 1980 werd gehouden in het cultureel centrum "DE WARANDE" te Turnhout, werden volgende piloten gehuldigd :

FRANS VAN DYCK van de AZM, gouden medaille van de lichamelijke opvoeding en sport, dit voor zijn meer dan 40 jaar actieve zweefvliegcarrière.
KAREL VAN DOMMELEN en ACHILLE AGEMANS van de AZM, zilveren medaille van de lichamelijke opvoeding en sport voor hun meer dan 25 jaar ononderbroken functie van respectievelijk voorzitter en beheerder van AZM.

M. BLUEKENS van AC Keiheuvel behaalde de 4de plaats in de Duitse Nationale kamp.

B. ZEGELS, M. BLUEKENS en E. HUYBRECKX, allen van AC Keiheuvel behaalden ieder in hun categorie de 1^o plaats in de Europacup 79 van Angers.

Eddy HUYBRECKX behaalde op nationaal vlak de 1^o plaats in de Charronbeker in de Standaardklasse en krijgt als eerste jongere de prijs Kinthey, dit voor de tweede maal.

Gaston PEETERS van Diest Aeroclub behaalde op nationaal vlak de eerste prijs in de Tweezitterklasse.

De prijs Aviabel (oudste deelnemer die het best gerangschikt is) komt toe aan Dr Jerome GERMIS geboren 24 januari 1908 van de GZS met zijn 15de plaats in de Renklasse van de Charronbeker.

De prijs FN voor de sleppiloot van het jaar valt alle 4 jaar te beurt aan een lid van de Vlaamse clubs. Deze keer kwam hij toe aan Walter Schepens.

Mon VAN GESTEL en Maurice HUYBRECKX ontvingen het erediploma van de Koninklijke Aeroclub van België.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BEHEER

Het jaar 1979 was zeker geen jaar van uitstekende prestaties gezien de weersomstandigheden die lager lagen dan normaal. Nchtans mogen we terugblikken op een belangrijke vooruitgang op alle gebied.

Het vliegtuigenpark in de clubs werd aanzienlijk uitgebreid en ook het ledenaantal nam steeds toe.

Op 31 december 1979 was de toestand van de leden in de clubs als volgt :

	<u>oefenverg.</u>	<u>Zweefvlverg</u>	<u>tot.aant.Leden</u>
AEROCLUB AALST	41	19	60
ALBATROS	55	24	79
ANTW ZW.CL.MEEUW	13	18	31
AC BRASSCHAAT	17	20	37
DIEST AEROCLUB	31	26	57
GHEENT AVIATION CL	21	14	35
GENTSE ZW SCHOOL	47	22	69
AEROCLUB KEIHEUVEL	25	40	65
KEMPISCHE AEROCLUB	24	29	53
KORTRIJK FL CLUB	25	16	41
LIMBURGSE VL.	18	18	36
R.A.A.C.	1	5	6
ZOUTE A.C.	26	14	40
T O T A A L			609 leden

Momenteel zijn er 562 leden. Deze vermindering is te wijten aan de hernieuwing van de lidgelden in sommige clubs.

De toestand van de brevetten is als volgt :

55 B-brevetten en 55 C-brevetten werden afgeleverd.
21 proeven afstand "D", 45 proeven hoogte "D",
16 proeven duurvlicht "D".

Volledige "D" : 16.

Zweefvliegvergunningen 37 en 203 oefenvergunningen.
8 proeven werden toegekend voor het gouden kenteken.

Volgende piloten behaalden een diamant : J.THYS(L. VL.), C.CELIS (DIEST), M. SOMERS (DIEST) en P.

WINTHORST (KEMP.)

Er werden 20 bevoegdheden Hulp Instructeur afgeleverd en 3 bevoegdheden Instructeur.

Lud DEPRETER van de Albatros vestigde 6 Nationale Rekords in Narromine Australië :

1)	Driehoek snelheid	500 km	2zitter	95,55 km/u	20/1				
2)	Driehoek snelheid	100 km	2zitter	101,5 km/u	21/1				
3)	Afstand HT	532 km	2zitter		23/1				
4)	Snelheid HT	500 km	2zitter	85,81 km/u	23/1				
5)	Afstand HT	600 km	1zitter		24/1				
6)	Driehoek snelheid	300 km	2zitter	89,59 km/u	27/1				

-de secretaris-

=====

VRAAG EN AANBOD

Te KOOP : Piper PA-19 Cub Cel. 719 Mot 160
CO-JAP Te Levrager: H. VANDENBERGH
Tel. 031-63 11 55 alleen op W.E.

Te Koop: Zweefvliegtuig SB 5 te Levrager.
P. de Bragucville Kempische Aeroclub.

Couragel: K-6 te reviseren of gedeeltelijk
beschadigd.
Secretarisat van de Liga.

Te Koop: Jakkels te Levrager Antwerpse Zweefclub
Bogwe Vliegveld Oud Turnhout.

BLOSO Nieuws...

Buitenlands zweefvliegekamp.

Jaarlijks houdt BLOSO een zweefvliegsportkamp in HIRZENHAIN. (West-Duitsland). De begeleider is een Belgisch zweefvlieger. Vooral voor jonge zweefvliegers is dit zeer interessant. Te Hirzenhain komen jaarlijks jongeren van verschillende landen bijeen om deel te nemen aan een of ander sportkamp. Ook gevorderden zijn welkom. De maximum leeftijd is 25 jaar. Vertrek en aankomst gebeuren in het centraal station te Brussel en de reis gaat uiteraard per trein. Voor meer inlichtingen kunt U terecht op het secretariaat of bij BLOSO, Dienst buitenlandse sportkampen.

Sport.

Het nummer 2 van "SPORT" (1980), driemaandelijks tijdschrift van BLOSO, is zojuist verschenen. In dit nummer vindt u o.a. volgende artikels en rubrieken: Interviews met Dokter J. Rogge, arts, ex-topzeiler en ondervoorzitter van het Belgisch Olympisch en Interfederaal Comité en met Stephan Volcke, voorzitter van de Belgische Volleybalverbond; een beschouwend artikel over bevolkingsdeterminanten en het sportbeleid in Vlaanderen van de hand van de heren Claeys en Veys: een kennismaking met de aktie "Pilootgemeente"; verslagen rond het thema "schoolsport"; Marc De Meyer die stelt dat mindervalidsport evenwaardig is; een sportgeneeskundig artikel over "Vrouw en sport" en verder Hoge Raad, Raad van Europa, BLOSO-werking en Sport-Informatief. Een brok interessante sport-literatuur.

Dit nummer kost 100,- F, een abonnement (4 nummers) 250,-F, een abonnement op het Dokumentatiedossier (een verzameling van een aantal BLOSO-publicaties

waaronder "SPORT") kost 450,- F. Men kan abonneren door het vereiste bedrag te storten op postrekening NR 000-2005308-27 van het Nationaal Sportfonds, Nederlandstalige Sektor, 1000 - Brussel.

De artikels die U in het nummer 1 kan vinden zijn ondermeer: Interview met Urbain CLAEYS, sport-attaché en Staf VERSLUYS, zeiler en zeilbootbouwer; een reportage van een kindhappening (BLOSO-apotheose van het "Jaar van het kind"), Sport voor Allen: Landelijke Schoolsportprogramma-Aktie Sportieve School gezien vanuit het NSVO en ROOS - Internationale Schoolsportfederatie - Sportbrevetten als middel tot sportpromotie; Hoge Raad - Raad van Europa - Clearing House - Mindervalidesport - Sportgeneeskunde.

Nieuwe BLOSO uitgave: Badminton, totale sport.

Bij het B.L.O.S.O. is een nieuw boek verschenen: "BADMINTON, TOTALE SPORT" van Roger VAN MEERBEEK. Badminton is een ideale sport omdat het eenvoudig als ontspanning, ofwel als competitie kan beoefend worden. Het kan door iedereen, jong en oud, man of vrouw, gespeeld worden. Alle facetten van het badmintonspel komen in het boek aan bod; de talrijke schema's en verklarende tekeningen geven aan dit boek een hoge gebruikswaarde. Foto's verhelderen de vlot geschreven tekst. Belangrijk is dat VAN MEERBEEK niet enkel de zuiver technische aspecten van de badmintonsport bespreekt, maar ook oog heeft voor konkrete spelsituaties. Dit boek, (260 BLZ) kan besteld worden door storting van 200 frank op postrekening nr 000-2005308-27 van het Nationaal Sportfonds, Nederlandse Sektor, 1000 - Brussel. **GELIEVE OP HET STORTINGSFORMULIER DE TITEL VAN HET BOEK TE VERMELDEN.**

VAN DE K.B.A.C.

BIJLAGE TOT HET VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN
17 MAART 1980

1. BEWIJS B

CAPIAU JOHAN 1963 DESTELBERGEN (HEUSDEN)
CARPELS BRUNO 1962 KOKSIJDE (OOSTDUINKERKE)
COOMANS LEO 1941 TESSENDERLOO
SERVRANCKX ANN 1963 VILVOORDE
TAEYMANS FRANCISISCUS 1943 BEERSE
VAN DER WIELE GERRIT 1950 KORTRIJK
VAN HOUTTE JACKY 1963 HASSELT
VERLINDEN GUSTAAF 1935 ZOERSEL
VERSTUYFT WILLY 1945 KEERBERGEN

2. BEWIJS C

TAEYMANS FRANCISCUS 1943 BEERSE

3. VERGUNNING BESTUURDER (zonder mede-inzittende)

GOVAERTS JORIS 1954 BORSBEEK

4. VERGUNNING BESTUURDER (met mede-inzittende)

PIETERS ANDRE 1951 ZICHEM
SLEGTEN BERNARD 1960 MAASMECHELEN

5. VERGUNNING BESTUURDER (theoretisch examen)

SERVRANCKX A. VILVOORDE

6. INSTRUCTEUR

VAN BREE G. BRUSUM (NL)
Gelijkstelling met NL bevoegdverklaring

7. INSTRUCTEUR (theorie)

LIEVENS JOHAN HAALTERT
ROGEMAN DIRK BAARDEGEM
TROFFAES GUIDO EREMBCEGEM

8. ZILVEREN PRESTATIEBREVET

MEEUSEN HERMAN
PEERS KAREL HECHTEL

9. IN HET BUITENLAND UITGEVOERDE PRESTATIES

3. Nationale records

DE PRETER LUC KEERBERGEN
te Narromine (Australië)

Eenzitter

2/1/80 : 99,61 km/u over een afstand HT
van 200 KM.

10/1/80 : 109,4424 km/u op driehoek van 400 km

Tweezitter

20/1/80 : 85,93 km/u over een afstand HT
van 200 KM.

SAFETY FIRST !!

Ieder jaar worden er een aantal toestellen aan diggelen gevlogen. Vele van deze ongevallen had men kunnen voorkomen indien men beter had opgelet of meer ervaring had gehad.

Hierna herkennen we een paar specifieke ongevallen uit het Nederlandse tijdschrift "Thermiek".

1. ASW-19

Lierstart normaal, vlucht normaal. Vrijwel gelijktijdig met ASK-13's en één Std. Cirrus op circuit (achter beide ASK-13's). Hoog aanknopingspunt : hoogte 190 m. Laag aanknopingspunt : hoogte 150 m. Op dit punt wiel uit geselecteerd. Normaal base leg gevlogen of final gedraaid op 100 m hoogte. Daar landingsveld bezet was met 2 ASK-13's (een op very short final), besloten het veld naast de start- en landingsplaats te nemen. Tijdens verder vervolg van final, de onderstelhandel genomen i.p.v. remklephandel en een normale daalhoek ingezet. Hierbij veel en veel te laat gerealiseerd dat snelheid veel te hoog opliep om een landing uit te kunnen voeren. Laag over de grond vliegend, richting lier, 2x de grond geraakt. Pas ter hoogte van de lier geconstateerd dat de snelheid nog steeds veel te hoog was en op deze manier beslist geen landing gemaakt kon worden. Vliegtuig vervolgens opgetrokken en met een snelheid tussen de 75 en 80 km/uur een bocht gemaakt van 180° waarna het veld opnieuw in tegengestelde richting aangevlogen en geland op een hobbelig grasveld met normale snelheid en wiel in. Na de buiklanding pas tot de ontdekking gekomen dat ik de wielhandel heb gepakt om de remkleppen te selecteren, hetgeen uiteraard resulteerde in het intrekken van het wiel en het niet uitkomen van de remkleppen.

ERVARING :

ZVB, C-brevet, 781 starts 242 uur

PERSOONLIJK LETSEL :

geen

SCHADE :

Onderzijde romp tot aan wielbak gegroefd. Scheur in langnaad ondekant romp t.p.v. stuurkuip.

CONCLUSIE :

Gezien de aard van dit ongeval behandelen wij hieronder punt voor punt een aantal aspecten.

- a) Vlieger heeft veel te laag gezien dat zijn snelheid veel te hoog was. Met de nieuwe generatie zweefvliegtuigen (kunststof) is het frequente raadplegen van de snelheidsmeter een eerste vereiste, hetgeen vaak nagelaten wordt. Men heeft geleerd op neusstand en geluid te vliegen, terwijl de snelheidsmeter als bijzaak beschouwd werd en nog wordt in de opleiding. Dit vloeit voort uit de tijd van vlak voor en na de oorlog toen met de E.S.G. gevlogen werd die geen instrumenten bezat. De moderne zweefvliegtuigen zijn dermate geruisloos en qua snelheid zo gevoelig voor zeer kleine neusstandveranderingen dat het steeds weer checken van de snelheidsmeter een onontbeerlijke noodzaak is geworden.
- b) Het is de commissie opgevallen dat de vlieger met bijna 800 starts nog steeds geen zilveren C-brevet heeft.
- c) Gezien het verloop van de vlucht kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat het zweefvliegtuig met de vlieger heeft gevlogen i.p.v. andersom. Bij het overcrossen van zweefvliegers op kunststof dient men erop te letten of dit verschijnsel zich voordoet.
- d) Al met al is de commissie van mening dat de vlieger gezien zijn behoorlijk aantal starts en uren maar nog zonder zilveren C, toch niet rijp was voor het vliegen op een geavanceerd zweefvliegtuig.

2. ASK-13

Leerling gebriefd op bochten draaien. Speciaal gewezen op juiste hoogte het circuit te beginnen en vooral te letten op snelheid in laatste bocht naar final, aangezien hij lichte neiging had daar langzaam te vliegen. Vluchtverloop normaal, circuit en eindnadering normaal.

Bij landing echter werd niet afgevangen, waardoor de ASK-13 op zijn schaats terecht kwam en weer opstuitte. Door deze reactiekracht schrok de leerling en trok toen aan de knuppel, waardoor de ASK-13 overtrokken raakte en echter met de staartslof eerst weer in aanraking kwam met de grond.

ERVARING :
59 starts, 8 uur

PERSOONLIJK LETSEL :
geen

SCHADE :
Stuikbreuken in romp bij schaats

CONCLUSIE :
De leerling zal door deze beginnersfout en het daaruit voortkomend gevoel in zijn achterste nimmer meer vergeten af te vangen.



uit de oude doos

- We lezen dat op 22 Aug 1930 de bekende Duitse zweefvlieger Kronfeld met zijn zweefvliegtuig "WIEN" met 23 m spanwijdte, vertrokken vanop de Wasserkuppe een afstand wist af te leggen van 161 km wat toen een wereldrekord was.

- Op 22 Januari 1930 vloog de Duitser Hirth met een zweefvliegtuig van het type Kassel op uitnodiging van de Luchtvaartadministratie vanaf de Kasselberg te Leuven, en dank zij de officiële tijdopnemer de Colonel Jules Smeyers, werd de vlucht als Belgisch rekord geregistreerd met één uur drie min. en vijf sec. Het artikel vermeldt nog dat de leden van de Leuvense Luchtvaartsectie de orde verzekerden.

- De eerste pogingen met zweefvliegtuigen hadden veel eerder plaats N.L. in 1923. Toen reeds deden Victor Simonet en Kapitein Lambert geholpen door Majoor Massaux hun eerste vluchten, slechts van korte duur, vanaf de hellingen van Remouchamps bij Visé. In 1924 op 26 Dec. na 'n paar vruchteloze pogingen, vloog de Luit. Demblon met een zweefvliegtuig, ontworpen door de Ingenieur Raoul de Glyne gebouwd door de Technische Groep van de Mil. Lucht van Brussel. De totale tijd van de vlucht bedroeg 35 min. 4 sec. 4/5.

Op 26 Juli 1925 vloog Majoor Massaux tijdens een meeting te Vauville in Frankrijk gedurende 10 uren en 19 min. aan boord van een zweefvliegtuig Poncele Vivette gebouwd door Sabca. Dit werd meteen een wereldrekord. De Luit. Demblon bleef eveneens 10 uren in de lucht maar brak zijn toestel bij de landing. Hierbij bleef het dan omdat men de mening was toegedaan dat ons vlakke België niet geschikt was

voor het zweefvliegen. Na de vluchten v n de Kasselberg in 1930, ging men naar het Zoute aan de kust. Hirth deed er verschillende vluchten maar de wind zat steeds ongunstig. Vervolgens vloog Mej. Lippens, Majoor Massaux en de heer Ledure. Het bleef echter bij korte vluchten.

Op 18 Oct 1929 onder voorzitterschap van Majoor Massaux werd in de schoot van de Zeroclub van België een zweefvliegcommissie opgericht. Juffrouw Lippens werd eveneens verzocht deel uit te maken van deze commissie en werd aangesteld als Onder-Voorzitster. Tijdens de zitting van 1 Februari 1930 werd het voorlopig reglement van de Sectie Zweefvliegen in de schoot van de Aeroclub van België aangenomen.

De eerste lijst van wereldrekords werd door de F.A.I. in Juni 1929 te Kopenhagen gepubliceerd als volgt:

Klasse D Zweefvliegtuigen

Duurvlucht : (Duitsland Ferdinand Schulz met de zwever Westpreussen te Rossitten 3 mei 1927 , 14uren 7 min.

Afstand in rechte lijn : Duitsland, Johannes Nehring met zwever Darmstadt te Ubstadt op 25 april 1929 afstand 72,200 Km.

Afstand in gesloten omloop : Duitsland, Ferdinand Schulz, op Westpreussen, te Rositten , 3 Mei 1927, afstand 455km 800.

Snelheid in gesloten omloop : Ferdinand Schulz, te Rositten , met de Westpreussen, op 5 Mei 1927, met een snelheid van 54km 545 per uur (n.v.r.d. de afgelegde afstand werd niet vermeld;

Absolute hoogte : Johannes Nehring, met Darmstadt, te Ubstadt, op 25 April 1929 , hoogte 1.209 meters.