

# ligablad

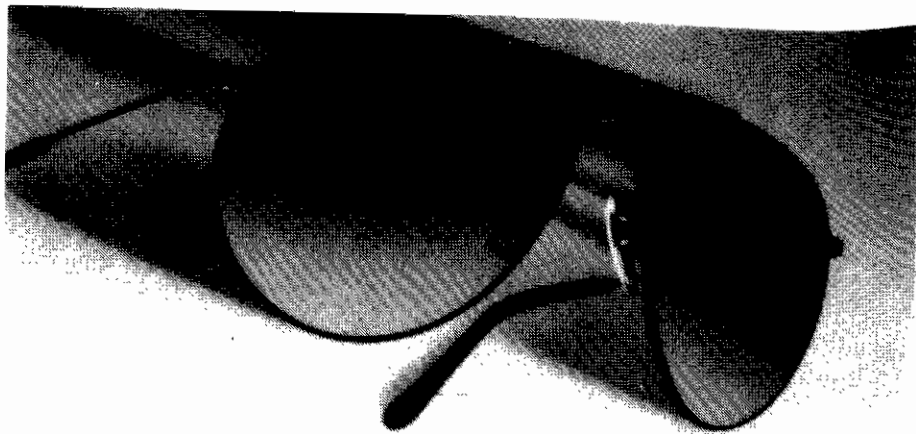


Driemaandelijks tijdschrift van de  
**liga van vlaamse zweefvliegclubs**  
vereniging zonder winstoogmerk

9de jaargang - nummer 34  
april-mei-juni 1988

verantw. uitg. : P. Pauwels, G. Ivanowlaan 70, 2100 Deurne

kantoor van afgifte : Mortsel 1/1ste afd.



## SERENGETI DRIVERS.

De enige 'DRIVER'-zonnebril die automatisch overschakelt...

OPTIEK - KONTAKTLENZEN

# André Maes

Bredabaan

2060 Merksem

# 624

Telefoon (03) 646 12 12

# ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de

liga van vlaamse zweefvliegclubs

vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister  
van Cultuur, BLOSO-erkenningnummer : 8.1

### REDACTIE EN CORRESPONDENTIEADRES

Jan HANNES  
Linkestraat 18, 3560 Benngen  
tel. : (011) 43 10 87

### ABONNEMENTEN :

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

### ADVERTENTIETARIEVEN :

Seintjes en koopjes vanwege de leden  
worden gratis geplaatst.  
Voor commerciële advertenties gelieve  
contact op te nemen met het secretariaat.



### SECRETARIAAT :

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

### BETALINGEN :

Op bankrekeningnummer  
068- 2033341 - 54 ten name van v.z.w.  
Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

### VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

P. Pauwels, secretaris  
George Ivanowlaan 70, 2100 Deurne

9de jaargang - nummer 34  
april-mei-juni 1988

## INHOUD

- 4 Van de redactie
- 5 Mededelingen
- 6 Overzicht zweefvliegtuigtypes
- 7 Glasvezel - Koolstofvezel
- 9 Commissie ongevallenrapportering
- 11 OSTIV-Award «Joachim Küttner»
- 12 Wedstrijdnieuws - Kiewit Cup
- 14 Barron Hilton Cup
- 15 Veiligheidsmelding valschermen
- 17 Het verre verleden. . .
- 19 K.B.A.C. Sportcommissie
- 20 Het hoekje van de boekenvreter
- 21 L.C.K.-nieuws
- 22 Wedstrijdkalender

### VERLEENDEN HUN MEDEWERKING

F. Bex, P. Boon, J. Jansen, P. Mullaert, P. Pauwels, S. Vander Veken,  
A. van Heesch.

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen.  
Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toe-  
stemming van de redactie

Teksten voor het volgende nummer  
worden op de redactie verwacht  
tegen 15 augustus a.s.

Omslag : De eerste Belgische ASH 25 (00-ZRN)  
van B. Halleux, te gast op het vliegveld van  
Schaffen op 29 april II.

## VAN DE REDACTIE

Bij het verschijnen van dit tijdschrift zijn de eerste wedstrijden en overlandsvluchten reeds achter de rug. Aansluitend hierbij maken wij u nogmaals attent op het Vadecum 1988, uitgegeven door de L.V.Z.C., dat je in de maand april hebt ontvangen. Hou dit Vadecum goed bij, lees het grondig. Vooral het Charron-reglement dat enkele aanpassingen heeft ondergaan met betrekking tot de puntenberekening van de proeven en de mogelijkheid tot het vliegen van Optimax. Wanneer je dit goed volgt, een beetje administratief werk kan geen kwaad, bezorg je de Commissie Charron-Beker aan het einde van het seizoen minder discussie, penalisaties en afkeuren van proeven. Het bespaart je tevens mogelijke desillusies wanneer de uitslag bekendgemaakt wordt.

In dit blad besteden we verdere aandacht aan de eerste Belgische Wedstrijd, de Kiewit-Cup.

Verder wensen we je nog veel vliegenot.

## MEDEDELINGEN

### AANVRAGEN VAN VERGUNNINGEN/BREVETTEN

Zoals reeds meegedeeld werd, zijn er nieuwe aanvraagformulieren in omloop gebracht. Gelieve vanaf heden alleen nog de *nieuwe documenten* te gebruiken.

Gelieve bij de aanvraag van een vergunning of de verlenging ervan *één pasfoto* bij te voegen. Bij nieuwe documenten horen nieuwe foto's, niet?

### VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT

- \* Vliegboekje, 70,- F
- \* Theorie van het Zweefvliegen, K.N.V.v.L.-cursusboek, 880,- F
- \* Stickers :
  - Zilveren C : 30,- F
  - Ga eens zweefvliegen... : 50,- F
  - Zweefvliegers zijn aardige vogels : 80,- F

### PROMOTIEMATERIAAL

*GRATIS ter beschikking van de leden :*

- \* Folder «Zo word je zweefvlieger»
- \* Sticker L.V.Z.C.

*Bovendien zijn er enkele prachtige VHS video-tapes ter beschikking.*

## MEDEDELINGEN

### RAAD VAN BEHEER

Op de beheerraadsvergadering van 3 februari werden o.m. de volgende punten behandeld :

- voorbereiding van de algemene statutaire vergadering;
- werking wedstrijdcommissie : bekendmaken van de wedstrijdkalender, bevestiging van de deelname van E. en G. Huybreckx aan de E.K. te Finland; gebruiksplan voor Cirrus/LS3a; herstelling Cirrus en aanhangwagen LS3a;
- werking Raad van Instructeurs : nabespreking eindejaarsvergadering met begin- en kaderopleiding, samenwerking L.C.K., ongevallenrapportering; er werd besloten een documentatiemap voor instructeurs uit te geven;
- werking commissie Charronbeker : rapport over werking/controle in 1987, bekrachtiging van reglement voor 1988;
- oprichting van een «Commissie ongevallenrapportering» ;
- oprichting van een «Vlaams Zweefvliegfonds» ;
- bespreking van de actuele problemen.

### ALGEMENE VERGADERING

Op 14 maart II. had de jaarlijkse algemene statutaire vergadering plaats. De vergadering keurde het werkingsverslag unaniem goed. J. Hannes bracht verslag uit als rekeningcommissaris, vervolgens keurde de vergadering het financieel verslag goed. De werking werd gerealiseerd binnen de

ingediende begroting. De voorgestelde sluitende begroting voor 1988 werd goedgekeurd. Voor de zweefvliegclub Albatros werd het mandaat van J. Speetjens bekrachtigd als plaatsvervangend lid in de Raad van Beheer in opvolging van Jan Evens. R. Van Eysendeyk en J. Hannes werden aangesteld als rekeningcommissarissen voor 1988.

Uit het jaarverslag vindt u hieronder enkele ken-getallen over de werking in 1987. Ook werd er een overzicht gemaakt van het vliegend materiaal dat operationeel is bij de aangesloten clubs.

### ENKELE CIJFERS OVER 1987

Aantal leden		
met oefenvergunning :	359	
met zweefvliegvergunning :	395	
Aantal starts		
lier :	4.909	15.935
vliegtuigsleep :	11.026	
Aantal km. overland		78.753
Behaalde FAI-brevetten :		
zilver :		18
goud :		3
3 diamanten :		1
Aantal zweefvliegtuigen		
eenzitters		137
tweezitters		47
motorzweefers		3
sleepvliegtuigen		12
lierinstallaties		4



uitsparing voor de doorgang van de stootstang van het hoogteroer. Ook kan de staartvinschaal zodanig geplooid zijn dat de binnenlaag van de sandwichconstructie gescheurd is, zonder dat er vanbuiten iets te zien is. Een eerste onderzoek bestaat er dan in, op een bepaald punt een druk van zowat 5 kg uit te oefenen en na te gaan of de schaal meer doorbuigt dan op andere plaatsen. Indien de betrokken zone te zacht lijkt, boor dan een 6 tot 8 mm groot gat in de schaal en bekijk de binnenzijde met een endoscoop. Stelt men dan schade vast, bv. haarscheurtjes - wat men merkt aan het bleker geworden laminaat - dan moet men die plek herstellen. Hetzelfde moet men doen met het stabilo, waaraan eveneens onzichtbare schade kan zijn ontstaan. Ook hier kan een endoscoop nuttige diensten bewijzen.

Na een grondzwaai moet men ook de vleugelstructuur onderzoeken. Bekijk eerst de buitenkant van de vleugel (boven- en onderzijde) om eventuele wringing te ontdekken die het gevolg is van te ver plooiën van de vleugel-schaal. Onderzoek ook de wortelribben. Als er twijfel rijst over de staat van dat alles, vraag dan een onderzoek door een deskundige aan.

Men kan ook met een muntstuk de vleugel «afkloppen», maar om de specifieke geluiden te onderscheiden, is een geoeftend oor nodig.

Een ander eenvoudig middel is een indringende kleurstof. Wanneer het laminaat beschadigd is, zal de kleurstof in de breuklijn binnendringen. Er werden al gevallen genoteerd waarin zonder opvallende schade aan de bui-

tenzijde toch bleek dat de hoofdlijger volkomen doorgebroken was. Zoiets kan ook bij houten hoofdlijgers gebeuren.

Het onderzoek naar de omvang van de schade moet methodisch en grondig gebeuren en de herstellingen moeten conform zijn aan de voorschriften van de constructeur. Wanneer de schade de bevoegdheid van amateur-herstellers te buiten gaat (zoals in het onderhoudshandboek beschreven is) dan moet de herstelling in de fabriek of bij een erkend reparateur worden uitgevoerd.

Na herstellingen is het van belang, de zwevers opnieuw te wegen om de positie van het zwaartepunt en de minimum- en maximumladingen in de cock-pit opnieuw te bepalen. Na reparaties aan de stuurorganen moeten de roervlakken opnieuw op hun balans worden gecontroleerd, want wijzigingen daarin kunnen de flutter-snelheid nadelig beïnvloeden.

Het is dan ook wenselijk, de natuurlijke frequentie van de vleugel en van de combinatie staartstuk/romp te kennen. Die frequentie kan men meten door gewoon het aantal cycli per minuut te tellen wanneer men de vleugel aan het wippen heeft gebracht of, wat het staartgedeelte betreft, door de torsiefrequentie te meten als men een verticale belasting op de tip van het stabilo uitvoert. Hoewel de test niet bijzonder nauwkeurig is, kan een verandering van de frequentie op potentiële schade wijzen.

Dit zal in een ander artikel worden behandeld.

## COMMISSIE ONGEVALLERAPPORTERING

*In verband met de publicatie van de incident/accident-meldingen van 1987, ontving de commissie een reactie van Kortrijk Flying Club. Op hun verzoek geven wij hieronder hun schrijven volledig neer.*

Betreft : rubriek incident/accident meldingen in het Ligablad nr. 33.

In verband met de publikatie van incident/accident nr. 7, welke U langs niet officiële weg toekwam, gaat dit verslag waarschijnlijk uit van iemand die het gezien heeft van ene die het horen zegen had.

Hieronder wil ik, als oor- en ooggetuige, U de ware toedracht laten kennen en zal dit verslag U nu uit officiële bron medegedeeld worden. Als kampeider van dit opleidingskamp was ik ter plaatse en heb het ganse gebeuren en wat vóórafging zelf kunnen waarnemen.

Op de bewuste dag, na het middagmaal, roept bedoelde instrukteur zijn ploeg samen en bespreekt, aan het bord, grondig de eindnadering ter voorbereiding van de landing. 's Namiddags voert deze instrukteur doelbewust enkele te lage circuits uit om een paar leerlingen, die steeds in dezelfde fout vervallen, te wijzen en aan den lijve te laten aanvoelen welk gevaar dit kan opleveren. Bedoelde instrukteur was met een leerling aan het eerste aanknopingspunt op ca. 250 m hoogte en vangt de rugwindbaan aan. Op dit ogenblik ziet hij een ander lestoestel landen dat op de grond heel bruusk tot stilstand komt. Gekomen aan het tweede aankno-

pingspunt ziet hij de ganse meute leerlingen naar het zopas gelande toestel rennen. Hij veronderstelt dat een ongeval gebeurd is. Na de zijwindbaan en komende in final werkt hij zijn hoogte weg door te slippen om zich achter of naast het pas gelande toestel te plaatsen en zich te vergewissen van wat gebeurd is. Zijn toestel, met intrekbaar wiel uitgerust, raakt de grond vóór het begin der voorziene landingsstrook en waar, tussen het gras verscholen, een dwarse richel van steenslag ligt, door hem niet gekend maar wel door het merendeel der lokale piloten. Het wiel krijgt zo'n harde klap dat het volledig binnen slaat en in gebloekte toestand schuift het toestel onbestuurbaar naar rechts. Op ca. 80 cm van de vleugeltip raakt de aanvalsboord een verkeerspaaltje dat 1 meter boven de grond uitsteekt en het einde van de taxiweg aanduidt.

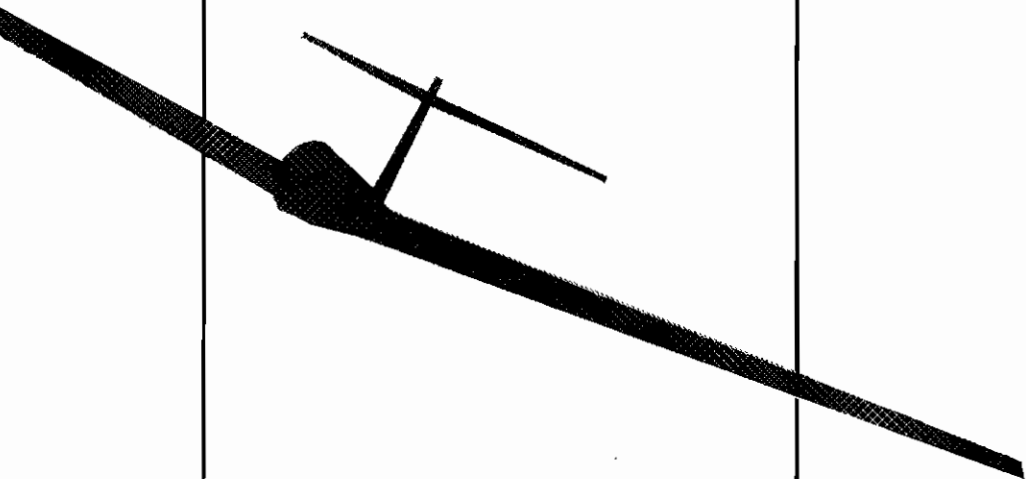
Het vóór hem gelande toestel had bij het aan de grond raken een klapband, kwam bruusk tot staan en een twaalf-tal leerlingen snelden toe om hulp te bieden bij het wegbrengen uit de landingsstrook. Het ganse gebeuren heb ik persoonlijk van A tot Z medege-maakt en ik stuur U daaromtrent een waarheidsgetrouw verslag.

(get.) F. Couckuyt

Reactie van de commissie :

De verantwoordelijken van de commissie zijn enerzijds gelukkig dat er nu een officiële melding van het ongeval is binnengekomen. We moeten echter wel enkele zaken rechtzetten :

# up in the sky with kinthey



group josi  
kinthey, aviation insurer  
rue des colonies 11 1000 brussels  
tel. 02-515.12.20 or 02-515.13.28

- Op de instructeursconferentie van 6 februari ll. waar de ongevallen-rapporten werden beproven, maakte de club geen enkele vermelding van het ongeval.
- Waarom moet er eerst een officieus rapport (dat uit zeer vertrouwelijke bron werd vernomen) wor-

den gepubliceerd alvorens er een officiële melding wordt gemaakt?

- Het spijt ons te moeten vaststellen dat ook nu nog steeds het hiervoor bestemde formulier niet werd ontvangen.

## OSTIV Award «JOACHIM KUETTNER»

De OSTIV heeft het voorstel van dr. Joachim Kuettner aanvaard, en besloten om een prijs uit te reiken aan de piloot die als eerste een afstandsvlucht in rechte lijn aflegt van 2000 km of meer.

De creatie van deze trofee werd ingegeven door het feit dat met de huidige perfo toestellen en gebruikmakend van alle meteorologische verschijnselen (thermiek, golf, hellingstijgwind) het inderdaad mogelijk moet zijn om de kaap van 2000 km te kunnen overschrijven.

Het doel van deze trofee is ondermeer :

- het aanmoedigen tot optimaal gebruik van meteo-gegevens;
- het bevorderen van lange afstandsvluchten;
- het bevorderen van onderzoek inzake vliegt technieken op grotere hoogte.

De proeven dienen te verlopen overeenkomstig de geldende F.A.I.-sportcode. De wedstrijd staat open voor alle piloten.

De deelnemende piloot dient evenwel een gedetailleerd verslag op te maken over zijn vlucht zodat nadien een wetenschappelijke analyse mogelijk wordt.

De eigenlijke trofee bestaat uit een gestyleerd zweefvliegtuig met graveering van de naam van de winnaar en vluchtdata alsook een bedrag van 2.000 DM.

Na de realisatie van de eerste 2000 km zal elke piloot, die de afgelegde afstand met 50 km verbeterd, de hogervermelde beloning in ontvangst mogen nemen.

Alle verdere inlichtingen zijn te bekomen bij het secretariaat van de OSTIV, c/o DFVLR te D-8031 Wessling.

## WEDSTRIJD NIEUWS

### KIEWIT CUP 1988

Op 28/4/1988 ging de 6de Kiewit Cup van start met niet al te beste weersvooruitzichten (althans volgens radio, TV ...) voor het weekeinde. In het totaal meldden zich 15 deelnemers voor deze 1 mei klassieker.

#### Donderdag 28/4

Licht onstabiele lucht met zeer slechte zichtbaarheid. Omwille van veiligheidsoverwegingen werd de proef afgelast.

#### Vrijdag 29/4

Stralend blauwe lucht 's morgens met een grote afscherming die nadert vanuit het oosten en een regenfront in het westen dat echter Kiewit niet zou bereiken in de loop van de dag.

**Proef :** Omloop 123 km - K. - Tessenderlo-Weelde-Tessenderlo-K. Al gedurende het opslepen werd het duidelijk dat de afscherming in het oosten verdween en dat het front vanuit het westen veel sneller naderde dan voorspeld. Van de 13 vertrokken deelnemers slagen er 3 in om de proef rond te vliegen. Winnaar P. Van Dingenen (ACK) - 52,7 km/u.

#### Zaterdag 30/4

Opnieuw stralend blauwe lucht 's morgens na het voorbijtrekken van het (zwak) front. Een nieuwe frontlijn nadert vanuit het zuidwesten gevolgd door een warme luchtmassa.

**Proef :**  $\Delta$  FAI - 154,5 km - K - Nederweert-Weelde-K. Rond de middag

passeert een afscherming tot wanhooft van de meeste deelnemers. Om 13 u. echter klaart het op en wordt er onmiddellijk gestart. Deelnemers rapporteren tot 4 m/s. thermiek gaande tot boven 2000 m. Van de 4 deelnemers die rondvliegen is P. Van Dingenen (alweer) duidelijk de snelste met 94,3 km/u.

#### Zondag 1/5

Niet te geloven maar nogmaals een stralend blauwe hemel in de ochtend. Vanaf 10 u. zijn de eerste cumulusen er al. Dit belooft een superdag te worden.

**Proef :** Omloop 200 km - K - Baarle-Nassau - K - Retie - K. Een opdracht over de vliegveldroute met de bedoeling om 's avonds iedereen binnen of althans dichtbij te hebben met het oog op de prijsuitreiking. Al gauw vormt er zich overbewolking waardoor het alsmaar moeilijker wordt om boven te blijven en bovendien te kampen met een aanwakkerende tegenwind op de benen naar Kiewit toe. Niemand van de 15 deelnemers slaagt erin om te proef te voleindigen. Toch weet Mark Huybreckx (ACK) 188,5 km af te leggen zodat het nog een spannende strijd wordt voor de eerste plaats in het algemeen klassement. Uiteindelijk wint P. Van Dingenen met een verschil van 7 punten of 2 km uitgedrukt in punten van deze laatste wedstrijddag.

Al bij al kunnen we terugblikken op een geslaagde wedstrijd met 3 gelidige wedstrijddagen op 4 dagen. De sfeer was gewoonte getrouw zeer sportief en gemoedelijk. Aan alle deelnemers proficiat, en tot volgend jaar ? (F.B.)

PILOOT	TOESTEL	29/4				30/4				1/5				PUNTEN TOTAAL
		OML 123 KM				$\Delta$ FAI 154,5 KM				OML 200 KM				
1	VAN DINGENEN P.	ACK	DISCUS b	104	52,7 km/u	1	94,3 km/u	1	115 km	4	1175.1			
2	HUYBRECKX M.	ACK	DG-300	104	44,7 km/u	2	128,5 km	5	188,5 km	1	1168.7			
3	BERGER M.	ALB	CIRRUS 75	102	—	—	47,8 km/u	4	174 km	2	907.3			
4	VANWINGENE W.	LK	ASW-19	102	85 km	5	64,6 km/u	3	104 km	7	858.1			
5	HOLSTEYNS/VAN PEE	ALB	LS-1c	100	27 km	9	70,6 km/u	2	87 km	14	628.1			
6	KIMPE M.	LV	STD CIRRUS	102	43,4 km/u	3	53,5 km	9	96 km	11	616.2			
7	REYNDERS/FRANSEN	AZM	COBRA 15	100	88 km	4	0 km	15	96 km	9	425.0			
8	VAN HOUTTE J.	ALB	LS-1d	100	46,5 km	7	58,5 km	7	96 km	9	381.5			
9	DE WIJS B.	KAC	PEGASE A	102	—	—	37 km	12	122 km	3	332.1			
10	HOOGSTEYNS P.	ALB	CL. ASTIR	96	23 km	10	53,5 km	8	96 km	8	320.2			
11	ALBERT P.	LV	CIRRUS 75	102	51,5 km	6	33 km	13	96 km	11	303.8			
12	BONGAERTS E.	ACK	KA 6E	90	5 km	13	43,5 km	10	96 km	6	302.8			
13	SNOECKX/KINET	ALB	KA 8b	76	27 km	8	41 km	11	86 km	5	302.2			
14	SPEETJENS/KINET	ALB	KA 8b	76	22 km	12	53,5 km	6	62 km	15	251.5			
15	DESAIR L.	LK	STD ASTIR III	102	23 km	11	12 km	14	96 km	11	221.1			

## DE «BARRON HILTON CUP»

De «Barron Hilton Cup» werd opgezet door Barron Hilton, voorzitter en president van de Hilton Hotels Corporation, en Prof. Helmut Reichmann.

De deelname aan de BHC staat open voor alle zweefvliegpiloten van alle landen. De wedstrijd loopt over een periode van 2 jaar. Telkens van 15 maart tot 15 september van het daaropvolgend jaar. De deelname is individueel en voor een westrijdvlucht mag vanaf elk vliegveld in Europa worden gestart.

Er zijn 5 wedstrijdclassen, de 3 FAI-klassen (open-, ren- en standaardklasse), en de tweezitters- en clubklasse. De vlucht met de hoogste score telt voor de eindrangschikking in de onderscheiden klassen (er wordt gerekend met een handicapfactor). Het doel van de wedstrijd is het bevorderen van het overland-vliegen en dit op een brede internationale basis.

Gouden, zilveren en bronzen medailles worden uitgereikt aan de best gerangschikte piloten in de 5 klassen. Bovendien worden 5 piloten, samen met een begeleider, uitgenodigd tot het deelnemen aan een zweefvliegkamp op de Flying-M-Ranch van Barron Hilton in Nevada.

Om zoveel mogelijk de piloten de kans te geven om aan dit kamp te kunnen deelnemen kan men slechts eenmaal worden uitgenodigd (zowel als piloot dan als begeleider).

Om het internationaal karakter van de BHC te vrijwaren, mogen er niet meer dan 3 piloten van dezelfde nationaliteit deelnemen aan elk kamp. Zo er

toch meer dan 3 gouden-medaille winnaars zouden zijn uit één land, dan zal de piloot met de hoogste score worden uitgenodigd, de overige plaatsen zullen worden toegewezen aan piloten uit een ander land mits zij minstens 80% van de punten behaalden van de winnaar van de bedoelde klasse. Een dergelijke regeling zal ook worden toegepast zo de winnaar reeds aan een kamp zou hebben deelgenomen. Mocht dit alles leiden tot minder dan 5 uitnodigingen, zal Barron Hilton zelf piloten uitnodigen die voldoen aan de geest van de wedstrijd.



Barron Hilton's uitnodiging omvat naast de vlucht Frankfurt/Las Vegas/Flying - M-Ranch en terug, ook het volledig verblijf. De organisatie van de vliegactiviteiten is in handen van de wedstrijddirecteur, Helmut Reichmann. Uiteraard zullen ook Amerikaanse piloten deelnemen, voor hen geldt een afzonderlijke competitie. Onafhankelijk van de BHC worden eveneens de huidige wereldkampioenen uitgenodigd om deel te nemen aan het kamp.

De drie best geklasseerde piloten per klasse mogen via de nationale zweefvliegfederatie worden aangemeld bij de Duitse Aero Club, vóór 15 oktober, zij nemen het wedstrijdsecretariaat waar.

Voor wat betreft de deelname van onze piloten, zal de Commissie Charon-Beker de in aanmerking komende proeven aanmelden. Het volledig reglement ligt ter inzage op de clubsecretariaten en is uiteraard eveneens te bekomen op het landelijk secretariaat.

Ter informatie vindt u hierbij een overzicht van de beste proeven van de BHC 1986/87 :

standaardklasse :  
△685,2 km - Discus b - Joachim Prohaska (BRD)

renklasse :  
△731,8 km - LS6 - Hans Obermayer (BRD)

openklasse :  
△884,5 km - ASW 22 - Hans Grosskinsky (BRD)

clubklasse :  
△585,6 km - Mü 22b - Heiko Hertrich (BRD)

tweezittersklasse :  
△685,2 km - Janus b - Gerd Uwe Staubach/R. Gansow (BRD)

## KOOPJES

Valscherm «Skylark-R» van 1987  
A. Truyens, tel. (014) 21 37 27

Friebe vario (2 m) 4.000,-F  
Batterijen 12V/6A 1.200,-F  
J. Van den Berghe, tel. (056) 21 63 78

## VALSCHERMEN

Air Enterprises B.V. uit Breukelen meldt ons in zijn Safety Bulletin 88-13 dat de reserve valschermen van het type «SECURITY - G.Q. - Reserve Parachute 79A1684» ONMIDDELIJK buiten gebruik moeten worden gesteld ingevolge Airworthiness Directive 88-05-08.

Dit ingevolge van het afnemen van de stofsterkte door de chemicaliën die verwerkt zijn in de marquissette van de stuurpanelen.

Neem hiervoor contact op met een erkend valschermttechnicus.

# Gordelen moet je doen!

4 SEPTEMBER

HOLLAND HEEFT ZIJN ELFSTEDENTOCHT,  
NEW YORK ZIJN MARATHON...

EN VLAANDEREN HEEFT DE GORDEL.

Schrijf vóór 11 augustus in tegen 50 i.p.v. 100 BF per persoon.  
Gebruik hiervoor het speciale Gordelinschrijvingsformulier.

Voor meer inlichtingen en inschrijvingen:  
bel 02/380.44.44.

De Gordel, Dorpsstraat, 1640 Sint-Genesius-Rode.

*de  
gordel*  
DE BLOSO SPORT  
KLASSIEKER.



knack

becel

bt On productie BLOSO BHI Maak er een trenu islapje van

## HET VERRE VERLEDEN : DAEDALUS EN ICARUS

Gaat het alleen om een legende of kan er enige waarheid steken in dit verhaal over de eerste zweefvlieg-poging?

De meeste antieke beschavingen bevatten mythen die meestal als eigenaardige verzinsels worden afgedaan. Maar de laatste tijd heeft men toch ingezien dat zij, als ze al niet op de werkelijkheid berusten, toch een schildering geven van de levensomstandigheden in de tijd waarin ze ontstonden. Een van de elementen die men er vaak in terugvindt, is dat van de vliegende mens. De meest bekende legende is natuurlijk die van Daedalus en Icarus, een verhaal dat een grote invloed had op de kunst en de literatuur, en uiteraard ook op de eerste luchtvaartgeschiedenis.

Even korte herinneringen aan de legende, neergeschreven in de «metamorfosen» van Ovidius - naast de vele andere verhalen die bij diverse klassieke schrijvers terug te vinden zijn : Daedalus - zijn naam betekent «knappe kop» - was een buitengewoon handige ambachtsman aan het koningshof van Athene, ongeveer 4000 jaar geleden. Als gevolg van een ernstig misdrijf moest hij asiel zoeken bij Koning Minos van Kreta, die hij echter ook tegen zich innam, zodat hij ook uit Kreta weg wilde. Maar Minos' schepen werden streng bewaakt, zodat Daedalus, samen met zijn zoon Icarus, de vlucht vanaf het eiland Kreta door de lucht plande. Hij vervaardigde een stel vleugels van vogelveren, waarvan de grootste aan elkaar waren genaaid, terwijl de kleinere met was werden bevestigd. Elke vleugel

was gebogen, net als die van de vogels.

«Mijn zoon, let op! Vlieg nooit te hoog, want de zon kan de was doen smelten, en ook niet te laag, of de veren worden nat van het zeewater!» zei Daedalus. «Vlieg geen eigen koers, maar volg dicht bij mij», riep hij nog, toen ze in noordoostelijke richting wegvlogen, naar de archipel van de Cycladen toe. Alles ging goed gedurende zowat 300 km, tot de jonge Icarus, vol overmoed omdat zijn vleugels zo goed werkten, te hoog steeg, zodat de zonnewarmte de was inderdaad deed smelten en de jongen in zee stortte en verdronk.

Hij werd begraven op een eiland dat nu nog Icaria heet. Daedalus zette zijn vlucht in westelijke richting voort en bracht zijn laatste levensjaren door op Sicilië en Sardinië als een zeer gevierd architect en uitvinder.

De Griekse legenden verdienen nader onderzoek, en terwijl de enen het verhaal van Daedalus wel beschouwen als iets meer dan de droom van een Griekse verteller, zien anderen er alleen een parabel in over de overmoed van de jeugd en het dwaze non-conformisme.

Maar voor ons, zweefvliegers, is de tijd rijp om na te gaan of er misschien toch niet een meer letterlijke betekenis in het verhaal zit.

De feiten zijn bemoedigend :

1. Kreta ligt op de route die door de ooievaars en andere trekvogels in noordoostelijke richting wordt gevolgd.
2. De eilanden hebben bergen van nagenoeg 1000 meter hoogte.

3. Er werden in die streken al lenticularissen waargenomen en ook prachtige cumuli congesti op behoorlijke afstand van elkaar komen er frequent voor.
4. Het Kreta van Minos was een land met een zeer geavanceerde cultuur, met archieven, gebouwen met talrijke verdiepingen, sanitair en een stelsel van maten en gewichten. Men kon er zeker het materiaal vinden om een eenvoudige hellingzwever en misschien zelfs een lichte houten zwever met drie-assenbesturing te bouwen.
5. Daedalus was een knappe ambachtsman, aan wie onder meer de vervaardiging van bewegende poppen wordt toegeschreven en van wie verteld wordt dat hij problemen kon oplossen waar niemand anders weg mee wist.
6. Volgens de legende haalde Daedalus zijn inspiratie uit de bestudering van de vogels - wat ook het geval was met Le Bris, Lilienthal en Pilcher, de voorlopers van de succesrijke experimenten van de gebroeders Wright.
7. In bepaalde versies van het verhaal wordt gemeld dat ze van een hooggelegen plaats vertrokken, welk detail voor zweefvliegers van belang is, maar niet voor hen die er alleen maar een parabel in zien.

Natuurlijk ging het niet allemaal zoals Ovidius het vertelt. Deze laatste schreef trouwens pas 2000 jaar later. Maar het lijdt geen twijfel dat Daedalus heeft bestaan en dat er een poging tot zweefvliegen werd gedaan. Misschien waren zijn vleugels niet van veren gemaakt, maar van linnen, misschien vloog hij maar een 20-tal km naar het eerste eilandje buiten de kust, vanwaar hij dan per schip verder

vluchtte. Misschien vertrok hij zelfs helemaal niet van Kreta, maar uit de golf van Korinthe, waar volgens andere bronnen de vlucht ten einde liep. De onzekerheid van de details doet de mogelijkheden alleen maar toenemen en ze vergroten de waarschijnlijkheid dat er wel degelijk iets bijzonder interessants is gebeurd.

Na eeuwen van ongeloof hebben archeologen aangetoond dat Troje wel degelijk heeft bestaan. Wij zouden hun voorbeeld moeten volgen en de gegevens van de vlucht van Daedalus opnieuw moeten onderzoeken. Wij kunnen niet hopen, net als archeologen op materiële bewijzen te stuiten, maar als zweefvliegers kunnen we nagaan - als we ooit in die streek verblijven - of er soms niet toch de juiste meteorologische voorwaarden worden aangetroffen die ons geloof in de prestatie van de eerste pioniers van de zweefvliegerij, Daedalus en Icarus, kunnen ondersteunen.

## K.B.A.C.-SPORTCOMMISSIE

Uittreksel van het verslag van de commissievergadering van 28 april 1988.

Volgende examens, vergunningen en bevoegdverklaringen; proeven en brevetten werden gehomologeerd.

### ZWEEFVLIEGVERGUNNING

- a. Theoretisch examen :  
BREUGELMANS M.  
CAMPFORTS N.  
COOLS E.  
CORNELISSE M.J.  
DAEMS K.  
GEBOERS M.  
GEENEN W.  
HENDRICKX K.  
JANSEN L.  
LIPPENS J.J.  
MARCHAL G.  
NUYDENS J.  
NUYENS P.  
SMET S.  
VAN BREEDAM P.  
VAN EYCKE F.

VERHEYEN J.  
VERSCHROEVEN M.  
WEYNS R.

- b. Theoretisch en praktisch examen :  
DE MEESTER P.  
MAENEN J.  
PARMENTIER M.  
PEETERS G.  
VERMONDEN J.  
VERSTRAELEN R.
- c. Bevoegdverklaring «met passagier» :  
VAN BAELEN L.

### F.A.I. PRESTATIES

- a. Zilveren brevet :  
hoogtewinst :  
MAGNIETTE D.  
duurvlucht :  
DE MEESTER P.  
afstand :  
DE MEUTER P.



## HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

Georg BRUTTING, **Die Geschichte des Segelfluges. 60 Jahre Wasserkuppe.** Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1972.

Dit boekje schetst in grote trekken de evolutie van het zweefvliegen in Duitsland, meer bepaald op de befaamde Wasserkuppe, sinds het prille begin voor WO I, toen enkele «gymnasia-ten» uit Darmstadt in de Rhön hun eerste glijvluchtproeven kwamen maken. In 1920 kwam toen de allereerste Rhönwedstrijd, en eiste een eerste slachtoffer : Eugen von Loessl, wiens dood op 9 augustus sindsdien jaarlijks herdacht wordt op de «Heilige Berg», samen met die van Otto Lilienthal (ook op een 9 augustus neergestort). Elk jaar kwamen de Duitse zweefvliegers terug, en menige doorbraak geschiedde er : eerste vlucht van meer dan 1 uur, eerste vlucht van meer dan 50 km voor een onweersfront, hoogterecords in wolkenvlucht (in Cu-nimb !), afstandsrecords. . . In 1935 vestigden 4 piloten een wereldrecord van 540 km vrije afstand ! Ondertussen werd in 1930 de ISTUS gesticht, voorganger van de huidige OSTIV.

Na WO II was niet alleen motorvliegen, maar ook zweefvliegen in Duitsland verboden. Pas in 1951 mocht men opnieuw zweefvliegtuigen bouwen - en vliegen. De Wasserkuppe had echter haar eerste plaats in de beoefening van onze sport verloren. Sleepstarts en thermieken, die sedert het begin van de jaren '30 gemeen-

goed waren geworden, hadden het zweeven overal mogelijk gemaakt.

Het tweede deel van dit boek handelt dan ook eerder over de wereldkampioenschappen, waarvan enkel de eerste, in 1937, op de Wasserkuppe plaatsvond. Interessant is zeker de lijst van de 5 eersten in elke klasse tijdens alle WK t/m die van 1970, en de lijst der Duitse en Internationale records (stand januari 1972).

De illustraties zijn beperkt, maar bieden een goed overzicht van de evolutie van het materieel in die 60 jaren. Als algemeen beeld van de evolutie van onze sport is dit boek zeker voldoende. Wie echter een grondiger inzicht wenst te verwerven over het zweeven voor WO II op de Wasserkuppe kan eerder terecht bij Peter Riedel, wiens trilogie over de Rhön in een volgend bericht zal besproken worden.

(SVDV)

## VADEMECUM K.B.A.C.

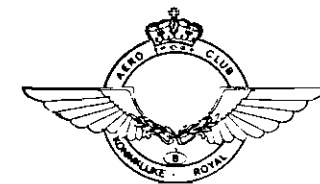
De Koninklijke Belgische Aero Club heeft het initiatief genomen om een «Vademecum» uit te geven betreffende de commerciële luchtvaart én de luchtsporten.

De beschikbare informatie is in de volgende rubrieken opgenomen :

1. Organisatie van de K.B.A.C.
2. Geassocieerde federaties
3. Clubs die deel uitmaken van de geassocieerde federaties
4. Luchtvaartverenigingen
5. Officiële instanties
6. Vliegscholen
7. Verkeersleiding
8. Technische leiding
9. Luchtarbeid
10. Luchtvaartmaatschappijen
11. Brandstofverdelers
12. Constructieve, import en verkoop van luchtvaartmateriaal

13. Afhandeling, onderhoud en herstellingsdiensten
14. Verzekeringen
15. Consultants
16. Luchtvaartpers
17. Luchthavens, vliegvelden, ULM en deltavelden
18. Activiteitenkalender

Deze uitgave (120 blz. op A6 formaat) is te verkrijgen bij de K.B.A.C., Montoyerstraat 1, 1040 Brussel, kostprijs : 345,- F. (incl. portkosten).



## B.L.O.S.O./L.C.K.

In het najaar organiseert de Landelijke Commissie Kadervorming (L.C.K.) opnieuw een reeks cursussen «Algemene Basis Opleiding» (ABO). De vermoedelijke cursusplaatsen zijn Boechout, Brasschaat, Turnhout, Mortsel, Dilbeek, Leuven, Gent, Geraardsbergen, Hasselt, Brugge, Harelbeke.

Als enige toelatingsvoorwaarde wordt gesteld dat de kandidaten moeten geboren zijn in 1971 of vroeger.

Het cursusprogramma omvat de vol-

gende vakken : Anatomie/fysiologie (9 u.), sportfysiologie (14 u.), Sportverzorging en hygiëne (5 u.), E.H.B.O. en preventie (10 u.), leiding geven (8 u.), algemene trainingsleer (12 u.), Sportrecht en ethiek (5 u.) en organisatie van de sport in Vlaanderen (2 u.). In het totaal 65 uren.

De cursus ABO is een algemene theoretische opleiding die voorafgaat aan de specifieke opleiding tot hulptrainer.

Kandidaten kunnen een inschrijvingsformulier aanvragen op het L.C.K.-secretariaat, Koloniënstraat 29 te 1000 Brussel of telefonisch op nummer 02/510 35 75.

Het inschrijvingsgeld voor deze cursus bedraagt 2.500,- F.



## WEDSTRIJDKALENDER

18-19/6 Handicap der Kempen - Weelde  
4 t/m 13/8 Nationaal Kampioenschap en 4de Internationale wedstrijd van Keiheuvel - Balen

### Buitenland

30/4 (1/5) Eendagse Wedstrijd Gelderse Zweefvliegclub (Nederland)  
7/5 (8/5) Gulden Venturi te Malden (Ned)  
12-26/5 Pré-Wereldkampioenschap te Wiener Neustadt (Oostenrijk)  
16-27/5 Nationale Kampioenschappen te Terlet (Ned)  
28/5 (29/5) J. Jansen Memorial Cup te Woensdrecht (Ned)  
12-26/6 E.K. FAI-Klassen te Räyskälä (Finland)  
17-29/6 E.K. Motorzweven te Issoudun (Frankrijk)  
2-10/7 Internationale zweefvliegwedstrijd te Issoudun (Frankrijk)

2-10/7 Internationale Segelflugwetbeterb te Klippeneck (Duitsland)  
18-29/7 Zomerwedstrijden te Malden (Ned)  
20-29/7 Wereldbeker Bergvliegen te Vinon (Frankrijk)  
2-12/8 Juniorenkampioenschappen te Venlo (Ned)  
9-17/8 Segelflugwetbeterb te Hockenheim (Duitsland)

### Andere Luchtvaart evenementen

17/7 Internationale Vliegmeeting van Keiheuvel te Balen  
Internationale Vliegmeeting te Koksijde  
7/8 Internationale Vliegmeeting van Sanicole te Hechtel  
Fly-Inn voor Old-Timers te Schaffen  
13-15/8 Internationale Vliegmeeting te Kleine Brogel  
28/8 Internationale Vliegmeeting te Moorseele

## BELGISCH KAMPIOENSCHAP EN 4de INTERNATIONALE WEDSTRIJD KEIHEUVEL

Van 4 t.e.m. 13 augustus 1988 zullen op Keiheuvel de Belgische Kampioenschappen plaats vinden en dit in combinatie met de «4de INTERNATIONALE WEDSTRIJD».

Er wordt gevlogen in Standaard- en renklasse zonder handicap.

De inschrijvingskosten bedragen 3000 Bf, prijs per start 600 Bf.

De camping is GRATIS!!!

Er zullen maximaal 50 toestellen worden toegelaten.

Uiterste inschrijvingsdatum is 10 juli 1988.

Verdere inlichtingen kunnen bekomen worden op volgende adressen :

Rudy Jennen, Berg 70, B-2490 Balen (Tel. (014) 81 25 67).  
Michel Aerts, Markt 46, B-2440 Geel (Tel. (014) 58 01 10).



## INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

IMPORT/EXPORT DISTRIBUTIE EN SERVICE voor NEDERLAND, BELGIË, LUX. E.A. LANDEN

**SNELLE leveringen** **MINIMUM prijzen** **EN voor SERVICE**  
KORTING bij gekombineerde bestellingen.

**VLEGINSTRUMENTEN:** WINTER alle typen hoogte- en snelheidsmeters voor zweefvliegtuigen, delta s, u.l.s en lichte motorvliegtuigen.

**BAROGRAFEN:** OK en WINTER vanaf f 695,-, Bfr. 12870, alle toebehoren.

**VARIOMETERS MECHANISCH:**

- WINTER, vele typen.
- BOHLI, ook de nieuwe "kleine" BOHLI.

**VARIOMETERS ELECTRONISCH:**

- AVONIC-DITTEL: LX 100, LX 1000, LX 2000, vanaf f 769,-, Bfr. 14240.
- ILEC: SB-7, SB-8, SB-9 vanaf f 946,-, Bfr. 17500.
- PESCHGES: TE of elektronische compensatie, VP 3, VP 4, VP 5, diverse uitvoeringen. Vanaf f 2.225,-, Bfr. 41750.

**BOORDCOMPUTERS**

(sireken- en anflugrechners) voor PESCHGES, ILEC en AVONIC-DITTEL (LX-SYSTEMEN).

**VALSCHERMEN:** Alleen de beste reddingsvalschermen voor optimaal zitcomfort en optimale veiligheid. SECURITY, typen 350 en 850 en SLIMPACK II.

**KOMPASSEN:** AIRPATH, BOHLI en LUDOLPH reeds vanaf f 181,-, Bfr. 3350.

**CENTRAIR ZWEEFVLEGTUIGEN**

- PEGASE, 4 typen: A, B, Club en D, vanaf f 41.000,-, Bfr. 760.000.
- MARIANNE: Nieuwe uitvoering. Voor basis- en voortgezette opleiding. prestatie- en wedstrijdvliegen. Prijs f 83.000,-, Bfr. 540.000.

### CENTRAIR TRAILERS

Perfekte wegging en onderhoudsvrij, degelijke bouw.

- MONO, voor eenzitters, f 8.100,-, Bfr. 151.000.
- DUO, tandemmasser, voor twee zitters, f 11.600,-, Bfr. 216.000

### LUCHTVAART ZEND/ONTVANGERS

**AVONIC DITTEL** 720/760 kanalen  

- inbouw; 5 typen, vanaf f 2.299,-, Bfr. 42.500.
- mobiel/grond/portable; 5 typen, vanaf f 849,-, Bfr. 15.700 (excl. set).

**BECKER** voor:

- inbouw, vanaf f 2.970,-, Bfr. 55.000, en
- mobiel/grond/portable.

**AOR TR-720 "HANDHOLD" COM.**: 720 kan., 200 kan. NAV.

- Topkwaliteit, voor vele doeleinden geschikt.
- Vele accessoires leverbaar.
- Vanaf f 1.469,-, Bfr. 27.400, inclusief akku, antenne en lader. (Alleen voor export)

### LUCHTVAARTONTVANGERS

- HANDHOLD: Sony Air-7
- MINI-FORMAAT: Signaal R-537, incl. antenne en earphone, f 289,-, Bfr. 5.400. (Mogelijkheid voor inbouw van kristallen voor twee vaste frequenties).

### NOOD/CRASH ZENDERS

Twee typen, o. a. de nieuwste A/D ELT-II, vanaf f 780,-, Bfr. 14.450.

### RADIO TOEBEHOREN

diverse merken:  

- antenne's, in-, op-bouw, magneetvoet.
- speakers, headsets, converters.
- hand- en zwanehalsmicrofoons, etc.

**BOORDAKKU's** in 3 typen 12V/6Ah, vanaf f 84,-, Bfr. 1480. Ook laadapparaat.

ALLE PRIJZEN EXCLUSIEF BTW en aan wijzigingen onderhevig.

## INTERNATIONAL AVIATION SERVICE

Martin Heesakkers, Eind 11, 5561 BC Riethoven NL.  
(Lussen Turnhout en Eindhoven)  
Tel.: 04902-41741 vanuit België 31.4902.41741