

# LIGABLAD

Vlaamse Cluster van Luchtporten v.z.w. / Liga van Vlaamse zweefvliegclubs v.z.w.



36ste jaargang  
januari • februari • maart 2016  
kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift

liga van vlaamse zweefvliegclubs 

nummer **145**

P. 910168



# LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk  
erkende sportfederatie  
de L.V.Z.C. is lid van de  
Vlaamse Cluster van Luchtporten v.z.w.  
erkende organisatie voor  
sportieve vrijetijdsbesteding  
tel.: 03/455 20 09 - fax: 03/454 10 67  
e-mail: vcl@online.be



36<sup>ste</sup> jaargang • nummer 145  
januari - februari - maart 2016

**Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:**

Geert De Palmenaer  
Tamboerensstraat 42, 9290 Berlare  
tel: 052/42 49 78  
GSM: 0474/86 71 97

**E-mail:**

ligablad@skynet.be

**Aan dit nummer werkten verder mee:**

Mattijs Cuppens (KVDW)  
Wl Janssens (Alb)  
Sebastien Mathieu (KVDW)  
Patrick Pauwels (LVZC)  
Stéphane Vander Veken (KFC)

**Abonnementen:**

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

**Advertentietarieven:**

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

**Secretariaat:**

Termikkelaan 9 • 2530 Boechout  
tel.: (03) 454 33 34  
fax: (03) 454 33 88  
e-mail: info@lvzc.be  
internet homepage:  
<http://www.zweefvliegen.be> of  
<http://www.lvzc.be>

**Betalingen:**

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

**Druk en opmaak:**

Graphius, B-9041 Gent - [www.graphius.com](http://www.graphius.com)

kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 5 juni 2016 op het redactieadres.

Cover: *Nachtelijke fotoshoot in Zuid-Afrika* - Foto: *Mattijs Cuppens*

Backcover: *The sky is the limit* - foto: *Wil Janssens*

## Inhoud

Nieuws van het secretariaat .....	1
Belgian Ranking rules .....	2
Beker van Vlaanderen Zweefvliegen .....	4
FAI / IGC News .....	6
EASA .....	8
Symposium - fotoreportages .....	10
Zweefvlegtuignieuws .....	12
Het hoekje van de boekenvreter .....	14

## Woordje van de redactie

De winter is voorbij en de start van het seizoen laat deze keer wel erg lang op zich wachten.

Voor de clubtechnici zijn de eerste thermische dagen evenwel geen einddoel. Er wacht hen de komende weken nog de voorbereiding op de part 66 conversie.

Ons vliegbedrijf draait op de belangeloze inzet van een groep vrijwilligers die zomer en winter in de weer zijn voor zowel hun eigen club als voor de Liga. EASA en DGLV zorgen hierbij voor een hoge werklast. Wanneer we de som maken hebben we een steeds grotere groep 'werkers' nodig en krimpt de groep die enkel aan vliegen hoeft te denken.

Natuurlijk doen we het allemaal in de eerste plaats voor het fijne vlieggevoel. Dat is hoe langer hoe meer onmogelijk zonder een belangrijke groep die deze ondersteunende activiteiten op zich neemt.

En natuurlijk stopt de inzet niet bij de eerste cumulusjes... Veelal zijn het diezelfde personen die binnen de club activiteiten zoals slepen, lieren, pleinbevelhebber, beheerder etc. op zich nemen.

Denk bij uw eerste vlucht ook even aan al die mensen die er afgelopen winter voor gezorgd hebben dat je ook dit seizoen weer zorgeloos de lucht in kan.

Een bedankt aan al diegenen die afgelopen maanden, in welke vorm dan ook, een bijdrage geleverd hebben.

Fly safe,

Geert



## Nieuws van het secretariaat

### Statutaire algemene vergadering

Op 16 maart jl. vond de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en het financieel verslag over 2015 en de begroting voor 2016 werden goedgekeurd. Het werkingsverslag 2015 kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger of via je clubsecretaris. Aansluitend had een gewone ledenvergadering plaats met als belangrijkste onderwerpen: de VCL-werking, de lopende besprekingen tussen de KBAC en het DGLV, de status van onze opleidings- en luchtwaardigheidsorganisatie, de aankomende wedstrijden en de rapportering over de EGU- en IGC-meetings.

### VCL

In december werd het veertiende werkingsjaar afgesloten. Op 22 februari jl. vond de statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en het financieel verslag van het voorbije werkingsjaar werden goedgekeurd, alsook het voorstel van de begroting voor 2016. Het verantwoordingsdossier over het werkingsjaar 2015 moet voor 1 april a.s. bij SPORT.VLAANDEREN (de nieuwe naam van het BLOSO) worden ingediend. De aanvraag voor de subsidiëring van de werking in 2016 werd door het Bloso gunstig beoordeeld en het eerste voorschot werd reeds ontvangen. De volledige herziening van het decreet voor de erkenning en subsidiëring van de sportfederaties moet voor de zomer van 2016 zijn beslag krijgen.

### EU-Vliegvergunningen & opleiding (EU-FCL/ATO)

Alle zweefvliegers beschikken sedert begin 2015 over een EU-FCL-vergunning, hetzij een SPL, hetzij een LAPL(S). Er is geen vervaldatum meer en dit betekent dat men steeds moet voldoen aan de permanente ervaringseisen. (Zie de info-fiches in de club alsook de informatie in het Vademecum 2016).

Sedert april 2015 lopen alle opleidingen via onze "Approved Training Organisation".

Zoals in elke nieuwe organisatie zal er nog regelmatig moeten worden bijgestuurd, alvorens we terug op de vertrouwde kruissnelheid zitten. Er werden verschillende informatiedagen gehouden voor de instructeurs en een bijkomende vormingsdag voor alle ATO-kaderleden. Een eerste evaluatie na ruim zes maanden werking geeft een gunstig beeld. Ook de interne audits verlopen voorspoedig.

### Luchtwaardigheid - CAMO+

Behoudens enkele types (de zgn. Annex II-toestellen) die nog onder nationaal regime blijven, moeten alle zweefvliegtuigen beschikken over een EASA conform 'Bewijs van Luchtwaardigheid' CoA – Certificate of Airworthiness en een bijhorend 'Bewijs van herbeoordeling' (ARC – Airworthiness Review Certificate). De ARC is maar 12 maanden geldig en moet dus tijdig worden hernieuwd. Op dit ogenblik wordt er voor +/- 130 toestellen, eigendom van clubs of van hun leden, beroep gedaan op de LVZC-CAMO+. **Wij herhalen dat de CAMO+ toestellen kan en mag herbeoordelen die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven.** (De CAMO+ beschikt thans over een correspondentieadres in Duitsland).

### Veiligheidsthema 2016

Ofschoon reeds vele jaren bijzondere aandacht wordt besteed aan de goede kennis van het luchtruim, werd besloten om dit jaar extra in te zetten op een correct gebruik van het luchtruim.

### Homologatie van F.A.I.-brevetten:

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers voor homologatie door de KBAC-Sportcommissie moeten worden ingediend **binnen de 12 maanden na de prestatiedatum**. Mogen wij jullie er nogmaals op attent maken, hiermee rekening te houden a.u.b.? Oude dossiers worden geweigerd!

In 2016 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 20 juni en 20 november.

### Gebruik e-mailadres:

Hierbij de oproep om voortaan steeds het adres 'info@lvzc.be' te gebruiken.

Berichten met betrekking met de CAMO+-werking kunnen worden verstuurd naar 'camo@lvzc.be',

berichten met betrekking met de ATO-werking kunnen worden verstuurd naar 'ato@lvzc.be'.

Het oude adres 'lvzc@online.be' wordt eerstdaags afgesloten.

### Verkrijgbaar via het secretariaat:

- KNVvL-Elementaire vliegopleiding: € 5,- (7,00)\*
- Logboekje € 2,50 (4,50)\*
- Sticker 'Zilveren' brevet € 1,75 (2,50)\*

\* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)





## Belgian Ranking Rules

The new competition season is approaching rapidly. The Belgian ranking website has been updated with the new ranking rules.

We would like to advise you to carefully read the rules, which become effective from this moment on.

### Summary

1. The general calculation method has not been changed. The distribution of points for the Belgian Nationals has been modified slightly.
2. No one will loose or gain points due to the new set of rules before the start of competition season 2016. Your points upto the end of competition season 2015 are NOT affected by the new rules.
3. Multiple pilots on one shared singleseater glider during a competition: The Pilot Rating Score for entries shared by more than one pilot on a singleseater glider cannot be awarded to any pilot.
4. Pilots competing in a doubleseater: The Pilot Rating Score for two seater entries will be awarded to the pilot with the highest IGC -Ranking at the end of the previous IGC-ranking season (30th September of the previous season). If no pilot has a current IGC – Ranking it is the pilot nominated by themselves as first pilot or P1. The Pilot rating score can only be awarded if this highest IGC-Ranking pilot or nominated P1 pilot has flown in this doubleseater on every day with valid competition launches in this class. If this pilot has not flown on all days with a valid competition launch in this class, no pilot can be awarded this Pilot Rating Score.
5. These rules are binding and no exceptions will be granted.
6. This list of changes in this email is not complete. We would like to advise you to carefully read the new set of rules on this website:  
<https://belgianranking.wordpress.com/2016/02/17/rules-2016/>



We wish you a great start of the new season and many exciting competition flights.

### RANKING LIST 05/03/2016

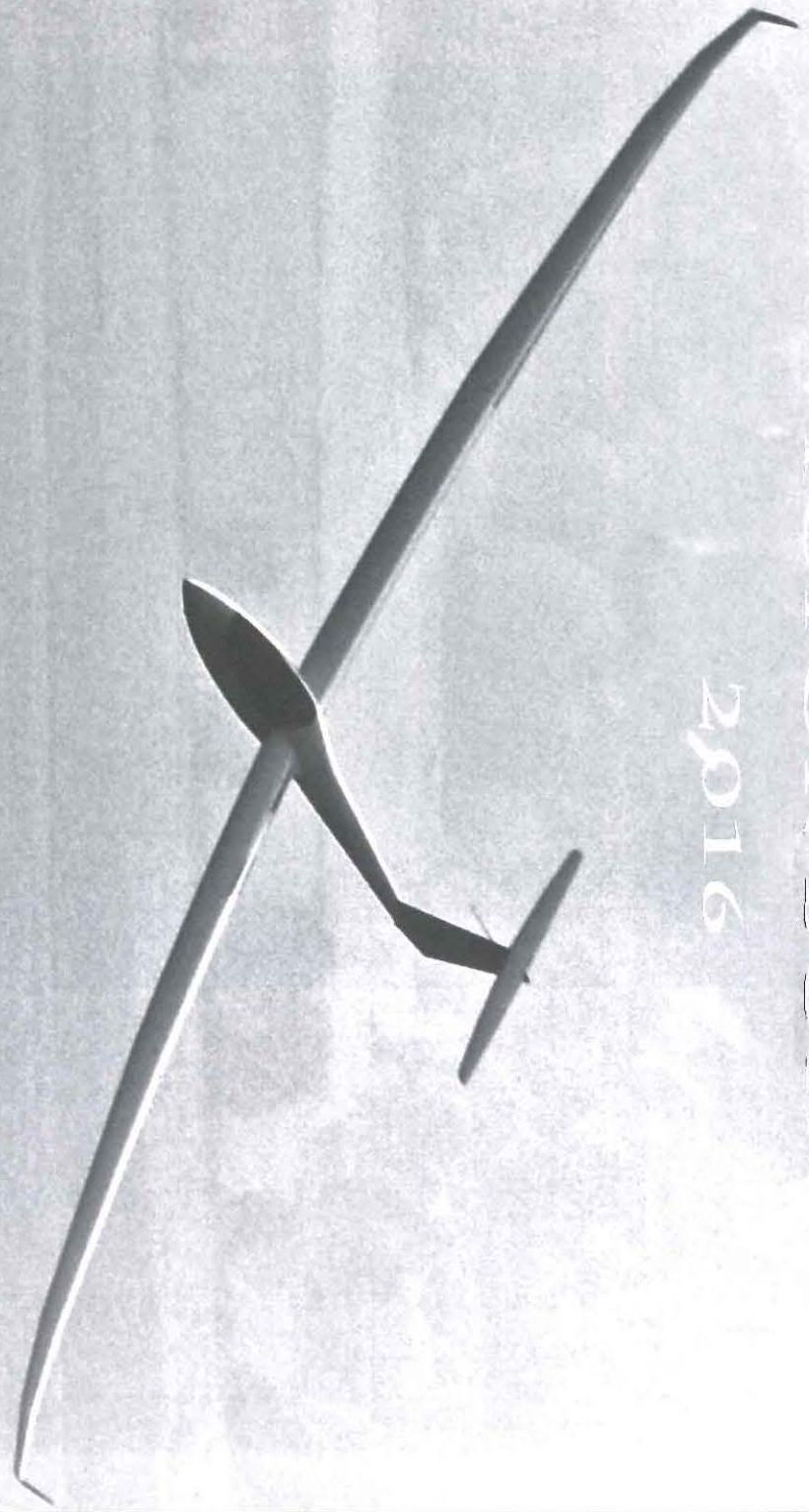
#### BELGIAN RANKING SELECTION LIST

	Pts
1 Schmelzer Bert	988.55
2 Jeanmotte Yves	965.10
3 Colson Jean-Luc	955.90
4 Huybreckx Dennis	949.36
5 Sevrin Olivier	946.52
6 Jeroen Jennen	931.18

7 de Broqueville Pierre	921.85
8 Akkermans Wim	918.25
9 Schmelzer Tijn	915.06
10 Kell Jef	907.75
11 Spruyt Daan	887.99
12 Brialmont Olivier	887.81
13 Litt Manu	885.99
14 Gillegot Jan	878.39
15 Deijgers Niel	877.78
16 Litt Baudouin	873.53
17 Hanssens Pascal	863.23
18 Delfosse François	851.60
19 Stouffs Patrick	826.53
20 Bertels Peter	800.16
21 Van den Boer Rik	783.82
22 Ruymen Yves	782.24
23 De Coninck Eddy	773.20
24 Schmelzer Bert Senior	771.26
25 Conings Tom	770.22
26 Frédéric De Groote	762.42
27 Van den Boer Stijn	762.10
28 Lievens Pieter	758.96
29 Fremau Nick	744.58
30 Corneillie Olivier	684.47
31 Huybreckx Tim	679.04
32 Franssen Jean-Marc	675.25
33 Bex Simon	670.01
34 De Palmenaer Geert	660.69
35 Vanderputten Koen	659.75
36 Dewachter Emiel	651.78
37 Cornez Jean-Louis	651.03
38 Van Gestel Dries	645.00
39 Leveau Corentin	643.64
40 Davin François	638.01
41 Daems Pieter	614.97
42 Braibant Romain	601.49
43 Severin Manu	583.78
44 Schoeters Jochen	565.81
45 Dresse Louis	563.73
46 Marenne Laurent	553.58
47 Jeanmotte Michaël	532.99
48 Snijers Ruben	509.96
49 Didier Kenens	478.59
50 Lemineur Thierry	447.45
51 Klijnsma Daniel	441.08
52 Steven Thielemans	360.56
53 Motte dit Falisse Robin	353.30
54 Mercier Sebastien	299.66
55 Lecocq Olivier	299.06
56 Charlier Alain	231.83
57 Emmanuelidis Alexandre	154.24

VICTORBOIN

2016



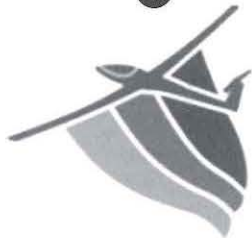
GROTHE PRIJS

GERAARDBERGEN 2016

23 & 24 APRIL

INFO & INSCHRIJVING: [WWW.VZP.BE](http://www.vzp.be)





# Beker van Vlaanderen Zweefvliegen

## Flanders Soaring Cup

### BEKER VAN VLAANDEREN 2015 EINDKLASSEMENT

#### Sport

Plaats	Ptn.	CN	Team
1	7	OI	Geert De Palmenaer (Pegase)
2	9	ME	Eddy De Coninck (Pegase)
2	9	CG	Christophe Laenen (LS1-f)
4	16	BR	Peter Bertels (Std.Libelle)
5	20	ZY	Ken Evens (Nimbus 4DT)
6	28	FB	Frédéric de Groote (Std.Libelle)
7	30	FH	Bert Matthys (PIK 20D)
7	30	DJ	Jan De Roo (DG100-Ventus C 17,6)
9	31	ED	Ermiel De Wachter (LS8 15m)
10	32	EK	Steven Thielemans (Pegase)*
10	32	XO	Guy Piccart (DG300)

\* Junior 2015

#### Sport XPDR

Plaats	Ptn.	CN	Team
1	14	B9	Bart Leysen (LS4)
2	21	RS	Ruben Snyers (Discus)*
3	25	2W	Luc Van Camp (Discus 2cT)
4	26	YU	Jef Kell (Discus 2cT)
5	27	TQ	Tom Conings (LS4) *
6	28	R1	Jan Gillegot-Vergauwen (LS8)
7	29	21	Tijl Schmelzer (Discus 2ax)
7	29	CM	Dennis Huybreckx (LS8)
9	31	AA	Daniël Klijnsma (LS4)
10	32	LT	Jeroen Jennen (LS8) *
10	32	DC	Niel Deijgers (Std.Libelle)
12	33	TH	Huybreckx & Huybreckx
13	35	GB	Sebastien Mathieu (LS3a)
14	36	PX	Sander Van de Maele ( )*

\* Junior 2015

#### Open XPDR

Plaats	Ptn.	CN	Team
1	14	MS	Johan Lemmens (ventus a)
2	25	5Y	Simon Berx (LS6)
2	25	APU	Vermeer & Termaat (JS1C)
4	26	X89	Pieter Daems (ASW20)*
4	26	E3	Stefan Bovin (ASW28E 18m)
6	28	CX	Dries Van Gestel (LS6)
6	28	HE	Walter Geenen (Ventus 2CM 18m)
8	36	FND	Paul Van den Borne (Duo Discus T)
9	37	XL	Mertens & Vanden Boer (Duo Discus XLT)
10	41	WE	Herman Peeraer (Ventus 2CT 18m)
11	44	EW	Fabienne Van der Linden (LS6)
12	47	E12	den Baars & Felsbourg (Duo Discus XLT)

\* Junior 2015

### BEKER VAN VLAANDEREN WEDSTRIJDDATA 2016

#### OPEN-XPDR:

Alle toestellen met DAeC-index groter dan 108, én met transponder aan boord.

**SPORT-XPDR:** Alle toestellen met DAeC-index groter dan of gelijk aan 98 en kleiner dan of gelijk aan 108, én met transponder aan boord.

**SPORT:** Alle toestellen met DAeC-index groter dan of gelijk aan 98 en zonder transponder aan boord.

#### 1. Kempencup 2016

Weelde, Belgium, 5 May 2016 – 8 May 2016

#### 2. Kiewit Cup 2016

Vliegveld Kiewit, Belgium, 14 May 2016 – 16 May 2016

#### 3. Keiheuvel Cup 2016

Vliegveld Balen-Keiheuvel, 20 august 2016 - 21 august 2016

Centrale inschrijving via <http://www.lvzc.be/inschrijven>



De 3 BVV trofeeën naast elkaar.

De wisseltrofeeën werden voor de zesde maal uitgereikt.

De oorspronkelijke 'club' werd geconverteerd naar 'open XPDR'



Johan Iemmens (WBAC-NL) ontvangt de BVV Open XPDR



Bart Leysen krijgt de BVV SPORT XPDR overhandigd door Bart Schillebeeckx, drijvende kracht achter de Kempens Cup



# FAI / IGC news

## UPCOMING FAI WORLD AND CONTINENTAL CHAMPIONSHIPS (CAT. 1)

Event Name	Place	Date
34 <sup>th</sup> FAI World Gliding Championships 20 meter Multi-seat Class, Club Class, Standard Class	Pociunai, Kaunas (Lithuania)	30 Jul to 13 Aug 2016
7 <sup>th</sup> FAI World Sailplane Grand Prix Championship 18 meter Class	Potchefstroom (South Africa)	05 Nov to 12 Nov 2016
34 <sup>th</sup> FAI World Gliding Championships 15 meter Class, 18 meter Class, Open Class	Benalla (Australia)	08 Jan to 21 Jan 2017
9 <sup>th</sup> FAI Women's World Gliding Championship Club Class, Standard Class, 15 meter Class	Zbraslavice (Czech Rep.)	17 May to 04 Jun 2017
19 <sup>th</sup> FAI European Gliding Championships Open Class, 18 meter Class, 15 meter Class	Moravská Třebová (Czech Rep.)	10 Aug to 26 Aug 2017

### IGC Plenary meeting 26 – 27 February 2015

#### Badge and Record Rules

Only one change to the main section of Sporting Code Section 3 was approved this year: the loss-of-height rule was removed from the requirements for the 5-hour duration legs of the Silver and Gold Badges.

#### Competition Rules

These changes were made to Sporting Code Section 3, Annex A:

- Relaxation of Contest Number marking requirements
- Increase of maximum take-off mass in the 20 metre Multi-seat class to 800 kg (effective immediately)
- Small change to the Team Cup calculation
- Option to use "regatta start" in competitions

And these proposals will return for voting next year:

- Use of airframe parachutes
- Certification of nationally regulated aircraft
- Devaluation of "distance" days
- Adjustments to Ranking List calculations
- Ending the practice of extra invitations for reigning Champions

### ERRATUM 19.01.2015

## SPORTING CODE

The 2015 Edition of Sporting (effective on 1 October 2015) Code Section 3 contains an error in § 3.16.

The sentence highlighted below is not true and was included by mistake.

Pilots may claim a speed record for any triangle or out-and-return course with a distance less than or equal to the distance flown.

**3.1.6 Speed records** Each course is defined in 1.4.2. Way points must be flown in the declared sequence. *A claim is allowed for the incremental distance immediately less than the distance flown.*

A loss of height between the start and the finish greater than 1000 metres will invalidate the soaring performance.

The following soaring performances may be flown for speed records:

a. Out & Return speed  
Course as in 3.1.5c with a distance of 500 km or multiples of 500 km.

b. Triangle Speed  
Course as in 3.1.5g with distances of 100, 300, 500, 750, 1250 km, or multiples of 500







## Airworthiness Directive

AD No.: 2016-0062

Issued: 23 March 2016

Note: This Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EC) 216/2008 on behalf of the European Union, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 66 of that Regulation.

This AD is issued in accordance with Regulation (EU) 748/2012, Part 21.A.3B. In accordance with Regulation (EU) 1321/2014 Annex I, Part M.A.301, the continuing airworthiness of an aircraft shall be ensured by accomplishing any applicable ADs. Consequently, no person may operate an aircraft to which an AD applies, except in accordance with the requirements of that AD, unless otherwise specified by the Agency [Regulation (EU) 1321/2014 Annex I, Part M.A.303] or agreed with the Authority of the State of Registry [Regulation (EC) 216/2008, Article 14(4) exemption].

### Design Approval Holder's Name:

SPEKON, Sächsische Spezialkonfektion GmbH

### Type/Model designation(s):

RE-5L Serie 5+ Emergency Parachutes

Effective Date: 23 March 2016

ETSOA Number(s): Germany LBA.O.40.010/89 JTSO

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: This AD supersedes EASA Emergency AD 2016-0042-E dated 03 March 2016.

### ATA 25 – Equipment / Furnishings – Emergency Parachute Harness – Modification

#### Manufacturer(s):

SPEKON, Sächsische Spezialkonfektion GmbH

#### Applicability:

RE-5L Serie 5+ Emergency Parachutes, all variants, serial number (s/n) as listed in the Appendix of this AD.

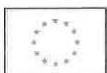
#### Reason:

During recent qualification tests for a minor change, it was found that some of the seams of the emergency parachute harness partially separated during drop tests.

This condition, if not corrected, could cause a malfunction of the emergency parachute.

Consequently, EASA issued Emergency AD 2016-0042-E to require the affected emergency parachutes to be removed from service and, prior to return to service, to be modified.

Since issuance of EASA AD 2016-0042-E, it was determined that the compliance time and requirements of paragraph (1) of that AD could have been wrongly interpreted. In addition to that, SPEKON identified the affected emergency parachutes by s/n. SPEKON also developed modification ÄM 03-2016 to allow the emergency parachutes to be returned to service.



An agency of the European Union

TE.CAP.00110-005 © European Aviation Safety Agency. All rights reserved. ISO9001 Certified.  
Proprietary document. Copies are not controlled. Confirm revision status through the EASA-Internet/Intranet.



For the reasons described above, this AD supersedes EASA AD 2016-0042-E, and requires the affected emergency parachutes to be removed from service and, prior to return to service, to be modified.

**Required Action(s) and Compliance Time(s):**

Required as indicated, unless accomplished previously:

- (1) For emergency parachutes on which SPEKON ÄM 03-2016 has not been embodied: From the effective date of this AD, store the parachute in the unriggered condition in a storage container and visibly mark that storage container with the words "Parachute not airworthy. Do not use until the harness is modified in accordance with SPEKON ÄM 03-2016." The wording "Parachute not airworthy. Do not use until further notice." is also acceptable. The storage container marking can be accomplished in any language acceptable to the competent authority.
- (2) Modification of the harness (embodiment of SPEKON ÄM 03-2016) of an emergency parachute allows return to service of that emergency parachute.
- (3) After modification of the harness of an emergency parachute, as specified in paragraph (2) of this AD, the marking of the storage container, as required by paragraph (1) of this AD, can be removed from that container.

Note: Since emergency parachutes are not "required" equipment as defined in Commission Regulation (EU) No 965/2012 (Air Operations) and are not considered "installed equipment" on aircraft, emergency parachutes are not subject to Commission Regulation (EU) 1321/2014 (Part M). However, owners and users of emergency parachutes are required to comply with an AD by Commission Regulation (EU) 965/2012, Paragraphs ORO.GEN.155 (b) and NCO.GEN.145 (b).

**Ref. Publications:**

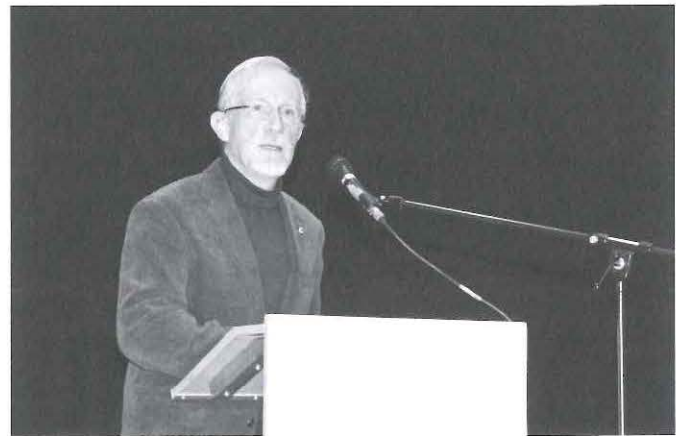
SPEKON Sächsische Spezialkonfektion GmbH ÄM 03-2016 dated 15 March 2016.

**Remarks:**

1. If requested and appropriately substantiated, EASA can approve Alternative Methods of Compliance for this AD.
2. Based on the required actions and the compliance time, EASA have decided to issue a Final AD with Request for Comments, postponing the public consultation process until after publication.
3. Enquiries regarding this AD should be referred to the EASA Safety Information Section, Certification Directorate. E-mail: [ADs@easa.europa.eu](mailto:ADs@easa.europa.eu).
4. For any question concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact: SPEKON, Sächsische Spezialkonfektion GmbH, Nordstraße 40, D-02782 Seifhennersdorf, Germany, Telephone: +49 3586 456 0 E-mail: [info@spekons.de](mailto:info@spekons.de), Website <http://www.spekons.de>.

# LVZC SYMPOSIUM

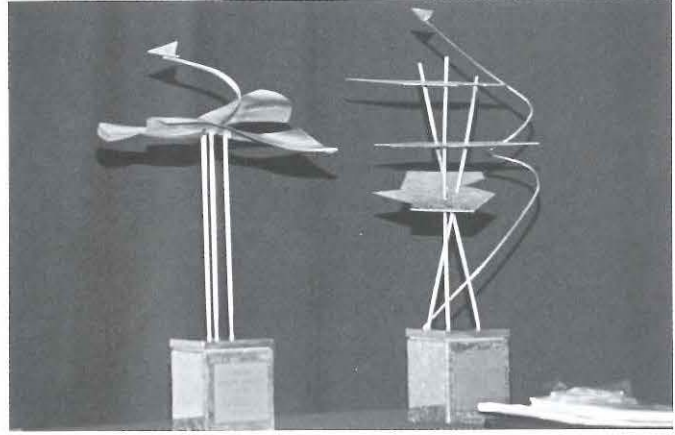
zaterdag 30 januari 2016 Oostmalle Sprekers





# SYMPOSIUM 2016

diploma's en COL laureaten



## Zweefvliegtuignieuws



### Alisport

De 13,5 m ombouw van de Diana 2 renklasser, de VersVs (uitspraak: "Versus" - de V en de U worden in het Latijn allebei V geschreven) werd speciaal voor Stefano Ghiorzo klaargestoomd bij Alisport, een firma waarvan hij algemeen directeur is. Dat hij met dit hybride toestel wereldkampioen werd, bewijst de deugdelijkheid van het geleverde werk. Alisport bouwt ook de ultralichte zwever Silent 2 in zijn diverse varianten. Vanuit deze dubbele ervaring zou de firma nu aan het werken zijn aan een totaal nieuw toestel voor de 13,5 m klasse. Wait and see!

### ProAirsport

Deze jonge firma werkt al geruime tijd aan het "project Glow", en heeft onlangs op de luchtvaartbeurs "Flyer Live 2015" te Telford (UK) het prototype van de Glowfly voorgesteld, een ultralichte zwever met hybride zelfstartaandrijving: een 7kW elektromotor drijft het tweewielige (diabolo) hoofdstel aan om op snelheid te komen aan de grond, dan neemt een straalmotor over voor de

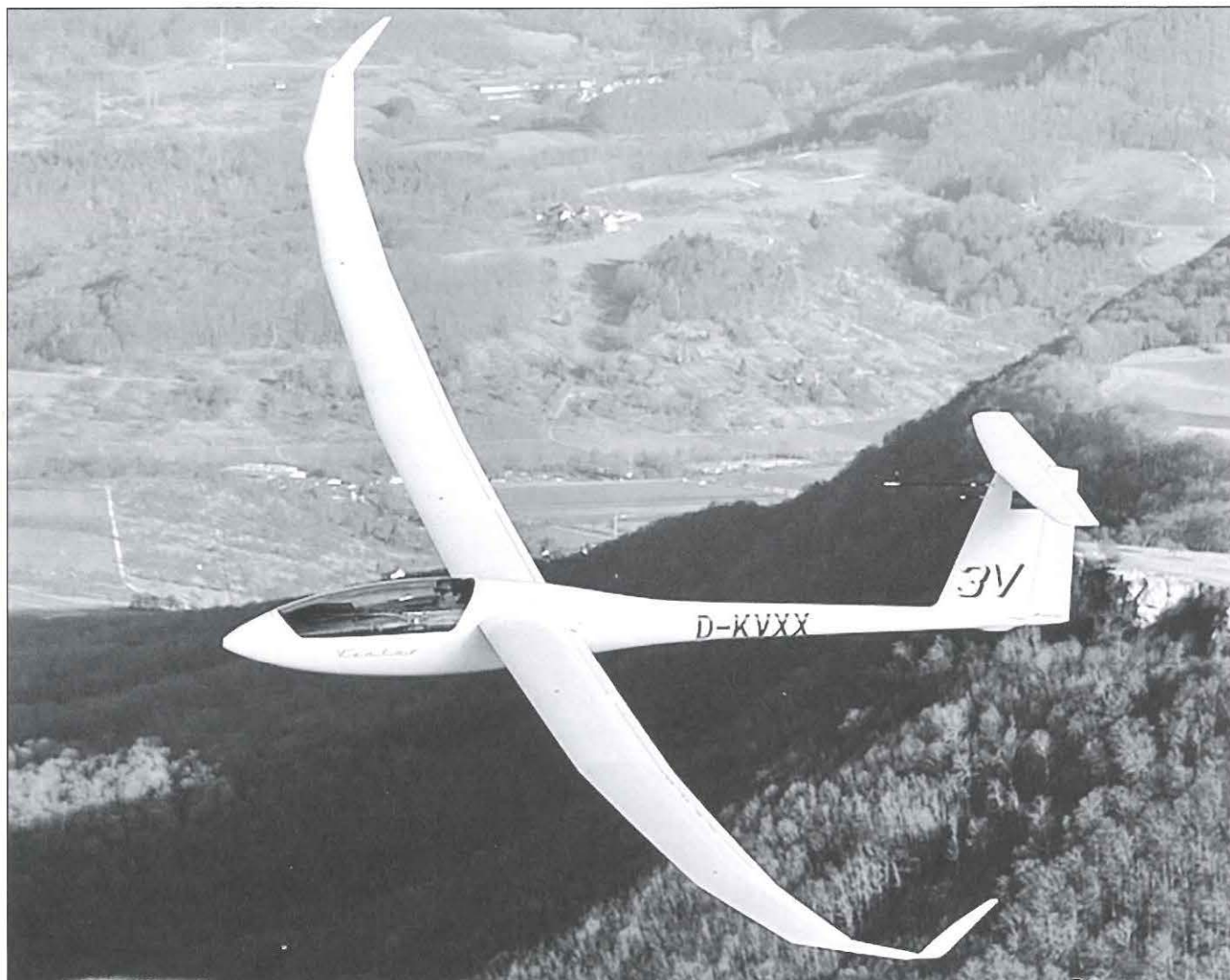


klim. De straalmotor is een AMT Titan van 390N stuwkracht. De roltests met enkel de elektrische aandrijving zijn naar tevredenheid verlopen, nu wacht nog de eerste vlucht... De Glowfly is 6,3 m lang heeft een leeggewicht van 180 kg, een maximum startgewicht van 300 kg, belastingsfactoren +4 g / -2 g, een glijhoek van (geschat) 36 en een (geschat) minimum dalen van 0,6 m/s.



### Schempp-Hirth Flugzeugbau

Bij Schempp- heeft de "nieuwe Ventus" op 29 januari voor het eerst het luchtruim gekozen. De eerste twee vluchten werden uitgevoerd door Christoph Wannemacher en Tilo Holighaus. Het toestel vloog met 18 meter spanwijdte en als zuiver zweefvliegtuig, hoewel de K in het kenteken verwijst naar een zelfstart- of thuisbrenger-versie.



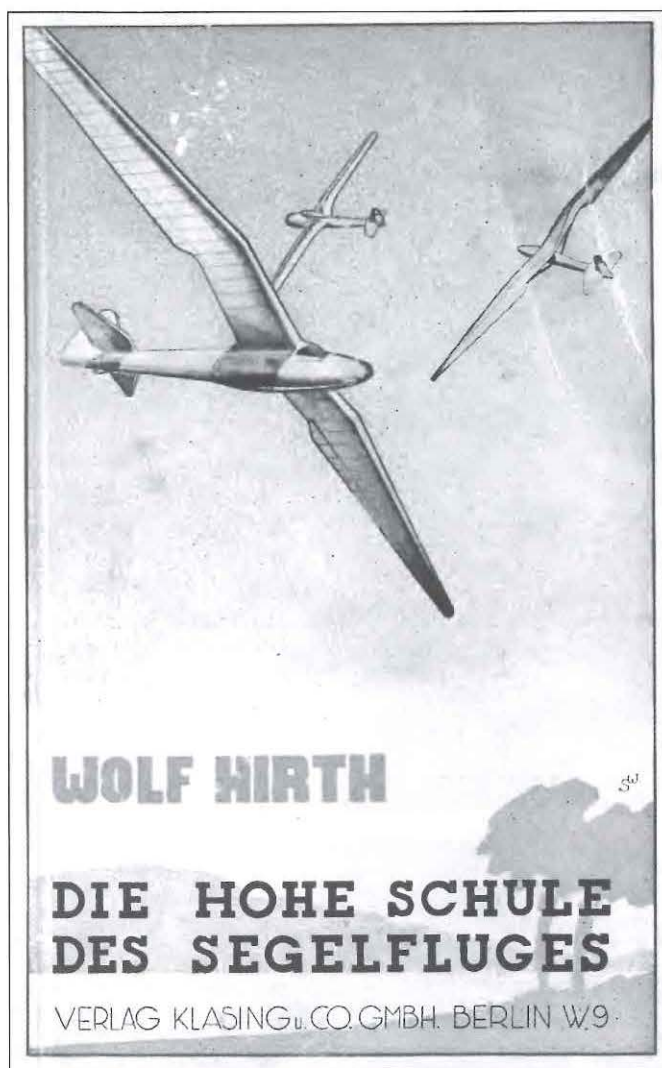
### Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Bij Schleicher heeft de ASG 32 tweezitter (20 m klasse) op 11 februari het EASA typecertificaat ontvangen, zowel voor de zuivere zwever als voor de zelfstarter ASG 32 Mi. De versie met elektrische thuisbrenger is nog in ontwikkeling.

*Stéphane Vander Veken*  
De foto's zijn bedrijfsfoto's



## Het hoekje van de boekenvreter



Eerst duiken we even in de oude doos met dit interessant boek van Wolf HIRTH, *Die hohe Schule des Segelfluges* (Verlag Klasing & Co, Berlijn 1935, harde kaft, 196 blz. 13,5 x 21 cm, met talrijke tekeningen en enkele z/w foto's). Het gaat hier over een zo compleet mogelijk overzicht van wat toen de stand van de techniek en de kennis was i.v.m. onze sport. Hoewel Hirth zelf in die tijd een van de handvol beste zweefvliegers ter wereld was, vroeg hij aan tal van andere topvliegers of wetenschappers om één of ander hoofdstuk neer te pennen. Zo vinden we de handtekening van Robert Kronfeld over het vliegen in een cumulonimbus, van Peter Riedel over de vliegtuigsleep, enz.

Het boek verschijnt in een periode waar men niet meer denkt aan zo lang mogelijk boven blijven, maar wel aan de langst mogelijke afstand af te leggen, of de grootste hoogte te bereiken. Lange afstanden gebeuren nog meestal in rechte lijn met de wind in de rug, vaak aan de voorkant van een koufront meevliegend, en soms opgezogen in dat front. Voor de hoogtewinst gebruikt men nog meestal een cumulonimbus, terwijl de golfstijgwind weliswaar bekend is, maar nog eerder experimenteel verkend wordt. Het is dus een tijd waarin prestatiezweefvliegen een aanzienlijk risico met zich brengt. Je krijgt werkelijk een onbehaaglijk gevoel bij het lezen van bepaalde berichten. De dag van vandaag ga je met een wingsuit "vliegen" als je zo'n adrenalinejunkie bent.

Er staat hier uiteindelijk een heleboel informatie die toen een openbaring was voor de would-be recordvliegers, maar nu gemeengoed is voor de prille solist, voornamelijk wat thermiekvliegen betreft. Het is zeker de verdienste van Wolf Hirth, dat hij de vele "geheimen" van de recordvliegers van toen heeft geopenbaard aan alle zweefvliegers. Zo had Kronfeld lange tijd de variometer als geheim wapen, waardoor hij aan anderen de indruk gaf om over een bovennatuurlijke fijngevoelheid te beschikken voor het vinden van stijgwind. Zodra de vario bekend werd, gingen ook bij anderen de prestaties de hoogte in...

Een interessant periodestuk dus, zeker het lezen waard.

Op gelijkaardige wijze krijgen we een zeer volledig overzicht over de huidige stand van het bergvliegen dank zij het werk van Jean-Marie CLÉMENT, *Danse avec le Vent* (TopFly Eurl, Gap 2015, slappe kaft, 304 blz. 21,5 x 28 cm, talloze kleurfoto's en schema's, ISBN 978-88-903432-3-0, ook verkrijgbaar in Engelse vertaling onder de titel *Dancing with the Wind*). Clément is de stuwende kracht achter de derde ploeg, na die van Klaus Ohlman en wijlen Steve Fossett, die jaar na jaar naar de Andes trekt om daar records na te jagen. Met zijn aangepaste Nimbus 4 DM neemt hij ook betalende passagiers/copiloten mee.

In dit boek geeft hij een grondig overzicht van de meteorologie van het bergvliegen, zowel wat hellingvliegen, thermiekvliegen als golfvliegen aangaat. Hierbij worden de meest uiteenlopende gevallen diepgaand geanalyseerd. Ook bepaalde fenomenen





die andere boeken nooit of slechts terloops vermelden, worden hier toegelicht. Clément is trouwens niet bang voor controversie en pakt uit met een aantal eigen ideeën, die op bepaalde zweefvliegfora al stof hebben doen opwaaien.

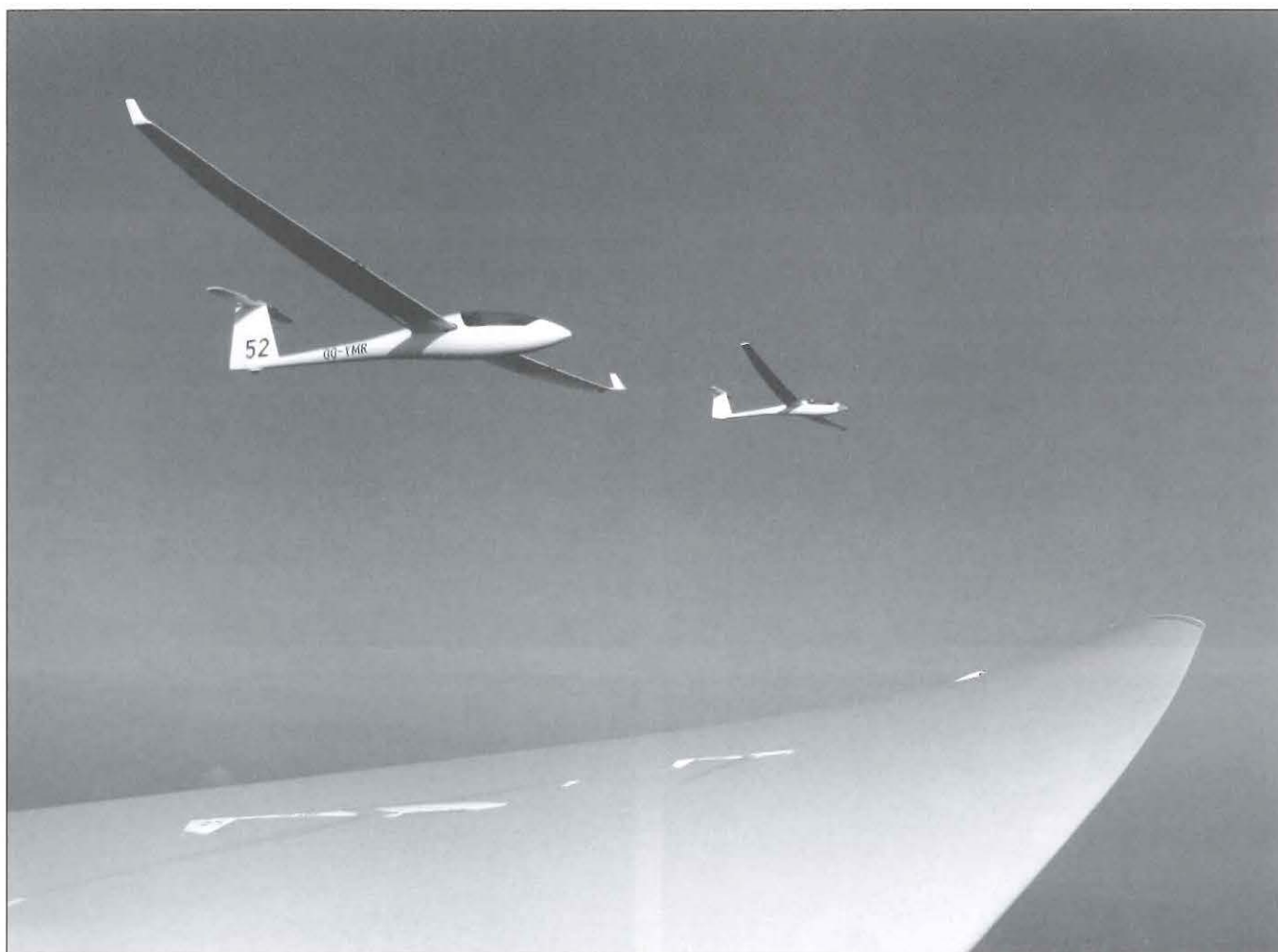
Zo heeft hij vastgesteld (maar heeft geen sluitende uitleg voor het fenomeen) dat er een verschil merkbaar is in de kwaliteit van het stijgen langs een helling die de bries naar links laat afwijken, dan wel een gelijkaardige helling die de windstroming rechts afbuigt. "Linksdraaiende" hellingen zouden in het Noordelijke halfrond beter zijn dan "rechtsdraaiende". En omgekeerd in het Zuidelijke halfrond. Als voorbeeld geeft hij o.a. Prachaval (linksdraaiend, bij Saint-Crépin) t.o.v. de iets zuidelijker gelegen hellingen die gaan van de Col de Vars (rechtsdraaiend). Naast de sceptici (voor wie "Coriolis op deze schaal geen invloed heeft") zijn er ook de gelovers (die het "zelf meermaals hebben vastgesteld").

Een belangrijk deel van het boek is gewijd aan de voorbereiding van mens en machine, en aan veiligheidsaspecten zoals het berekenen van de maximum- en minimumsnelheid op

hoogte, en het gebruik van zuurstof. Hier breekt Clément een lans voor een veel algemener gebruik van zuurstof van op vrij lage hoogte. En al wie eens gevlogen heeft met een oxymeter zal beamen dat we veel minder goed weerstand bieden aan zuurstoftekort dan we wel denken.

Het boek is vrij zware lectuur omwille van de techniciteit van de onderwerpen, maar de talrijke anekdotes maken het toch wat lichter verteerbaar. Het is zeker een must voor de bergvlieger, die de theorie aan de praktijk zal kunnen toetsen. Voor de anderen is het naast een belangrijk naslagwerk ook een mooi fotoboek. Enkele opmerkingen (op een Amerikaans forum) over het taalgebruik in de Engelse versie (niet zelf gelezen) doen me wel denken dat het originele Franse werk een beter keuze vertegenwoordigt.

*Stéphane Vander Veken*

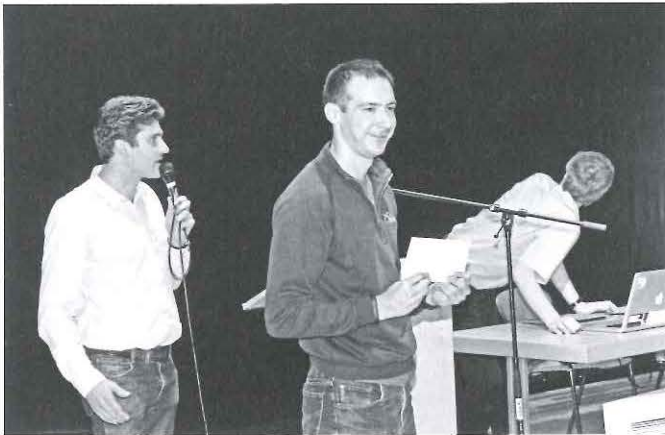


Samen met de Discus 2 en de Pégase op de terugweg naar Vinon.  
Reflexie van een mooie vlucht.

Sebastien Mathieu - 3e prijs fotowedstrijd 2015

# SYMPOSIUM 2016

fotowedstrijd - COL





# Symposium 2016 COL & ATO FI refresher



