

# LIGABLAD

*Vlaamse Cluster van Luchtsporten v.z.w. / Liga van Vlaamse zweefvliegclubs v.z.w.*



*38ste jaargang  
oktober • november • december 2018*

*kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift*

*nummer* **156**

  
*liga van vlaamse zweefvliegclubs* 

P. 910168

# LIGABLAD

Driemaandelijkse 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



38<sup>ste</sup> jaargang • nummer 156  
oktober-november-december 2018

**Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:**

Ludo Vrancken  
Naamsevest 26, 3000 Leuven  
Tel. 0498 60 65 99

**E-mail:**  
ligablad@lvzc.be

**Aan dit nummer werken verder mee:**

Patrick Pauwels  
Theo Stockmans  
Manu Godfroid  
Stéphane Vander Veken  
Jos Aerts

**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  
BE42 0682 0333 4154  
v.z.w. Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs  
te 2530 Boechout

**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 is toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht voor 22 februari 2019 op het redactieadres.

Omslagfoto's: Duo Discus XLT, foto genomen voor de fotowedstrijd 2012

## Inhoud

Nieuws van het secretariaat .....	1
Milieuproblematiek bij De Wouw .....	3
Handflight .....	5
Zweefvliegen in Maubray .....	6
Zweefvliegtuignieuws .....	9
Het hoekje van de boekenvreter .....	10
De FAI heeft een nieuwe voorzitter .....	12
Records .....	13
KBAC Sportcommissie en brevetten .....	17

## Woordje van de redactie

Winter, onderhoudswerken. Onze vliegtuigen gaan in winterslaap. Het wordt tijd om het volgende seizoen voor te bereiden en daar horen winterwerken bij. De ene zweefvlieger voelt zich al meer geroepen om de handen uit de mouwen te slaan dan de andere. Sommigen starten al hun count-down naar het nieuwe seizoen.

Zoals dat nu al een paar keer het geval was, konden we ook voor dit nummer rekenen op een gulle bijdrage van Hangar Flying. Blijkbaar zitten daar meer luchtvaartjournalistiroepingen dan bij ons.

Theo Stockmans geeft ons in dit nummer een kijkje op alle zorgen die zijn club in Tienen heeft en hoe ze daarmee omgaat. En dan zijn ook de vast bijdragen...de bijdragen van Patrick en Stéphane, mijn (informeel) vast redactieteam.

Tot 2016 was het de gewoonte dat alle nummers van dit tijdschrift ook een plaatsje vonden op de website van de Liga. Om de een of andere reden stopte die traditie met nummer 126. We zitten nu dertig nummers verder. Als een eerste zet om het gat dicht te rijden zullen we elk papieren nummer dat van nu af verschijnt ook een elektronische broertje/zusje geven. Dat komt dan geïnteresseerde niet-leden ten goede en mag, zo hopen we, bijdragen tot het propageren van onze sport, van onze Liga buiten onze kleine wereld.

Ludo

## VERHUIZING SECRETARIAAT

Vanaf 2 januari 2019 zal het LVZC-secretariaat operationeel zijn op een nieuwe locatie:

Drieskensstraat 46 • 2300 Turnhout  
Tel.: 014/89 44 60 • E-mail: [info@lvzc.be](mailto:info@lvzc.be)

Vanaf dan zal ook Jan MATHEUSSEN de werking van het secretariaat volledig in handen nemen. Gelieve aldus vanaf het nieuwe jaar alle documenten te verzenden naar dit nieuwe adres a.u.b.

# Nieuws van het secretariaat

## Bijdragen 2019

Tijdens de algemene vergadering van 28 november II. werd het ontwerp van begroting voor 2019, dewelke door de raad van bestuur was voorbereid, besproken en goedgekeurd. Dit voorstel zal uiteraard nog ter bekrachtiging worden voorgelegd aan de statutaire algemene vergadering in maart a.s.

Voor het komende werkingsjaar blijven de bijdragen opnieuw ongewijzigd:

- a) Vaste clubbijdrage: € 300,00
- b) Individuele bijdrage: € 160,00 voor de leden jonger dan 65 jaar  
€ 140,00 voor de leden ouder dan 65 jaar

Nieuwe leden die toetreden na 1 juli genieten een vermindering voor de bijdrage en de verzekeringspremie en betalen respectievelijk € 92,00 en € 80,00

- c) Deelnemers aan initiatiekampen betalen € 38,00,
- d) "Crew"-leden betalen € 23,50

Voor alle duidelijkheid herhalen we hier dat de individuele bijdrage ook de premie omvat voor de collectieve sportverzekering (zowel vlieg- als grondrisico). Deze collectieve verzekering is trouwens een van de verplichtingen in het decreet 'Erkenning sportfederaties'.

## Voorzittersoverleg – Vacatures

Op 17 oktober jl. was er een zeer ruime opkomst voor een algemeen overleg met de clubs over de huidige werking van onze federatie alsook over de werking in de nabije en verdere toekomst. Het is duidelijk dat onze organisatie nood heeft aan nieuwe medewerkers op diverse vlakken. Kijk even op de website voor meer informatie!

## Kadervorming

Tijdens de voorbije weken hadden de volgende activiteiten plaats:  
6 oktober - Vormingsdag voor alle CAMO+ medewerkers en technici,  
27 oktober - Najaarsstudiedag ATO-kaderleden in combinatie met de Commissie OPS & Veiligheid.

Planning refreshers FI:

26 januari - PVC Malle (9:00 – 12:30 u)

17 februari – KVDW/EBTN (9:30 – 16:30 u)

In maart/april volgen er nog refreshers op clubniveau.

## ATO

De werking verloopt in het algemeen zeer vlot. Uit de interne audits blijkt dat blijvende aandacht moet worden geschonken aan de administratieve discipline.

Tijdens de periode oktober/februari lopen er 7 sessies ter voorbereiding van het theoretisch examen.

Raadpleeg jouw A-HoT in de club voor meer informatie.

## Omschakeling naar DTO

Zoals voorheen reeds werd gemeld, biedt de Com. Reg. 2018/1119 de mogelijkheid om te werken met een vereenvoudigde structuur, nl. de "Declared Training Organisation". Tijdens de ledenvergadering van 26 september werd unaniem besloten om hiervan gebruik te maken. Ondertussen is onze declaratie reeds ingediend en zullen wij – na vier jaar ATO-werking - per 1 januari als DTO verder gaan. Behoudens enkele aangepaste documenten zal van deze wijziging weinig voelbaar zijn op het terrein.

*(De FCFVV en de RBAC hebben ook besloten tot deze omschakeling)*

## CAMO+

Onze CAMO+ staat klaar voor het uitvoeren van de herbeoordelingen van de luchtwaardigheid van het materiaal van de clubs en van de aangesloten leden. Eigenaars worden verzocht hun aanvraag tijdig in te dienen, zodat de werkzaamheden kunnen worden gepland voor de aanvang van het vliegseizoen.

Zoals voorheen gemeld, kan onze CAMO+ ook niet OO-geregistreerde toestellen afhandelen.

De aanvraagprocedure is ongewijzigd. Wegens de langzaam stijgende kosten, zijn wij genooddacht om na zeven jaar de vergoeding te verhogen tot € 135,- vanaf 1 januari 2019.

## EU-Nieuws

Zoals voorheen reeds werd gemeld, zijn er specifieke regels op komst voor zweefvliegen inzake vliegvergunning en de bijhorende bevoegdheden, alsook voor de operaties. Het concept van Part OPS Gliding werd in oktober jl. goedgekeurd, aansluitend volgt nu de administratieve afhandeling. Normalerweise zal Part OPS in de maand augustus of september 2019 van kracht worden. De voorbereidingen voor Part SFCL (Sailplanes) zijn ook afgesloten. Als de goedkeuringsprocedure en de aansluitende administratieve afhandeling als gepland verlopen, zal Part SFCL van kracht worden in april 2020. EASA zal dan het "RULEBOOK GLIDING" publiceren, een bundeling van alle regels die van toepassing zijn voor de zweefvliegsport: Part SFCL, Part OPS, Light Part M en CS 22.

## FAI-Sporting Code

Sedert oktober 2018 is er een nieuwe sporting code "Section 3 - Gliders & Motor Gliders" van kracht geworden. Deze documenten zijn beschikbaar op de website van de FAI, via de verantwoordelijke sportcommissaris in jouw club of via het secretariaat.

## Homologatie van F.A.I.-brevetten, examens en bevoegdverklaringen:

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers moeten worden ingediend **binnen de 12 maanden na de prestatiedatum**, gelieve hiermee rekening te houden a.u.b. **Oude dossiers worden niet meer aanvaard!**

In 2019 worden de aanvragen voor homologaties op het secretariaat verwacht tegen 15 maart, 15 juni en 15 november.

## Symposium 2019

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 26 januari e.k. in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle met een boeiend en gevarieerd programma. Zie de aankondiging verder in dit nummer. In de voormiddag organiseert de ATO een refresher voor de instructeurs. Zij ontvangen hiervoor een persoonlijke uitnodiging met agenda.

**Vanaf 14 u zijn alle leden en geïnteresseerden van harte welkom!**

### Gebruik e-mailadres secretariaat:

Gelieve voortaan steeds het adres 'info@lvzc.be' te gebruiken. Berichten met betrekking tot de CAMO+-werking kunnen worden verstuurd naar 'camo@lvzc.be', berichten met betrekking tot de ATO-werking kunnen worden verstuurd naar 'ato@lvzc.be', dit wordt vanaf 2 januari 'dto@lvzc.be'.

Het oude adres 'lvzc@online.be' werd reeds lang afgesloten.

## Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

Wegens de gewijzigde vergunningenadministratie, is de jaarlijkse/tweejaarlijkse actualisering komen te vervallen. Dit zal voortaan dus via de clubs moeten verlopen.

Mogen wij tevens nogmaals oproepen om adreswijzigingen zo spoedig als mogelijk te melden aan het LVZC-secretariaat. Gelieve ook steeds een kopie over te maken van je nieuwe medische verklaring.

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- KNVvL-Elementaire vliegopleiding: € 5,00 (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)

## Overlijden

Op 15 oktober jl. overleed Achille Servranckx (°1937) aan de gevolgen van en slepende ziekte. Achille was lid van de toenmalige Aeroclub Aalst en vertegenwoordiger/bestuurder bij de LVZC in de begin jaren 1980. Na de sluiting van het vliegveld van Aalst en de ontbinding van de club, bleef Achille tot voor enkele jaren actief bij KFC.

## Dank

Alle medewerkers, clubsecretarissen, commissieleden en leden worden vanuit het secretariaat van harte bedankt voor het vlotte verloop van dit werkingsjaar. Wij zijn ervan overtuigd dat we met een positieve houding zoals in het verleden, de nodige creativiteit aan de dag kunnen leggen om oplossingen te vinden voor de problemen die op ons afkomen! Maak van 2019 een sportief en succesvol vliegjaar en hou het vooral veilig!

Uiteraard ook onze oprechte dank aan **Aviabel**, die onze werking op verschillende vlakken heeft ondersteund.



Aan allen, een aangename jaarwisseling en een succesvol nieuw jaar!



# SYMPOSIUM

Zaterdag 26 januari 2019 - 14 uur

Provinciaal Vormingscentrum Malle  
Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

- **Zweefvliegen op het zuidelijk halfrond ...**  
Zuid-Afrika, Namibië, Australië, Nieuw-Zeeland...

*Johan VANHOYLAND (KVDW) is reeds op vele plaatsen op verkenning geweest.*

Samen met getuigenissen van andere piloten wil hij graag zijn ervaringen delen. Hoe verloopt het zweefvliegen daar? Hoe moet je zulke 'expeditie' best voorbereiden?

- **Andere luchtruimgebruikers...**

*Erwin VANLOMMEL*, vertegenwoordiger van het VVP - Vlaams Verbond van Paraclubs, geeft toelichting over hun dropzones en hun operaties om een veilige samenwerking te bevorderen.

- Aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de "**Charron-wisselbepers**", de "**Beker van Vlaanderen**", en de "**F.A.I.-brevetten**". Tevens worden de prijzen overhandigd aan de winnaars van de "**Fotowedstrijd 2018**".

**Alle leden zijn van harte welkom !**



# De milieuproblematiek van de Koninklijke Vliegclub De Wouw

Ludo Vrancken heeft mij gevraagd om een overzicht te schetsen van hoe mijn club, de Koninklijke Vliegclub De Wouw, een milieuvergunning heeft bekomen. In dit artikel heb ik getracht om op een chronologische wijze de belangrijkste stappen en/of hindernissen weer te geven.

Reeds vijftien jaren lang is de milieuproblematiek in mijn club een heet hangijzer. Begin van de jaren 2000, begon Defensie met bodemonderzoeken in alle militaire kwartieren, ook de verlaten kazernes zoals Goetsenhoven. Bij ons in de club hadden we reeds gehoord van een milieuvergunning. Maar Defensie vroeg er niet achter en met de buurtbewoners was er geen enkel probleem. En er was toen reeds sprake van dat het vliegveld ging verkocht worden. Dus waarom geld en energie eraan spenderen?

In opdracht van het leger (in het vooruitzicht van een eventuele verkoop) werden boringen uitgevoerd in de nabijheid van benzine- en stookolieopslagplaatsen. Er werd een vervuiling vastgesteld in de omgeving van onze Avgas opslagplaats. Deze ging zelfs tot onder ons clublokaal. In totaal ging het over 125m<sup>2</sup> vervuilde grond. Ondertussen had Defensie milieucoördinatoren aangesteld die de ronde van alle kazernes moesten doen, ook de verlaten kwartieren. Op 15 februari 2005 ging een eerste werkvergadering door op onze basis, waaraan ook de stad Tienen deelnam. Voor mijn club waren Rudi Coomans en mezelf aanwezig. Rudi was en is, in de schoot van de club, eigenlijk de coördinator op gebied van milieu.

## Samengevat

- een nieuw fuelplatform moest gebouwd worden;
- het oude moest ontmanteld worden;
- de vervuilde grond moest gesaneerd worden;
- aanvragen van een milieuvergunning.

Een ruwe schatting bracht ons aan een kostenplaatje van ± 100.000 Euro. Omdat het hier toch over een groot bedrag ging, waren we met Defensie overeengekomen om de werken in verschillende stappen uit te voeren. Dus niet alles tegelijkertijd.

Om toch operationeel te blijven, gingen we eerst een nieuw tankplatform bouwen. Defensie wilde een bovengrondse tank, maar de Tiense brandweer moest daar niet van weten, veel te gevaarlijk. Die touwtrekkerij heeft meer dan één jaar aangesleept. Maar uiteindelijk heeft de ondergrondse tank (inhoud 15.000 liter) het gehaald.

Alvorens over te gaan tot de bouw, moest er een bouw- en milieuvergunning aangevraagd worden bij de stad Tienen. Voor deze laatste was er geen probleem. Maar het afleveren van een bouwvergunning was een ander paar mouwen. Tienen verklaarde zich onbevoegd omdat wij op militaire grond zaten. Dus dan maar in beroep bij de provincie Vlaams-Brabant. Met dank aan de milieu-ambtenaar van Tienen (!), heeft mijn club op dat echelon geen problemen gekend.

Maar gans die problematiek heeft toch enkele jaren aangesleept. Over het aantal vergaderingen zal ik het hier maar niet hebben. Pas op maandag 08 februari 2010 werd de eerste spadesteek gegeven door de Nederlandse firma Voets. In soms winterse toestanden (vorst en sneeuw) werd er gewerkt. Maar het resultaat mocht er zijn. Het keuringsorganisme ATK zette het licht op groen. We konden nu denken om de oude site te ontmantelen en te saneren.

Ondertussen hadden wij reeds een paar bestuursvergaderingen achter de rug aangaande ons elektriciteitsnetwerk. Het grote pro-

bleem was hier een militaire loods die wij in concessie hadden. Ook deze moest gekeurd worden. Ons clublokaal kreeg al een goedkeuring begin 2012.

Terug naar de sanering. Hier moesten dus twee citernes uit de



grond gehaald worden en de omgeving gesaneerd. Omdat Defensie ook ging saneren op ons vliegplein, had onze club een overeenkomst gemaakt dat wij dezelfde firma gingen nemen maar dan wel met twee afzonderlijke orders en facturen. Zo konden we dan toch een klein beetje besparen.

Op 27 mei 2013 zijn de werken gestart. Daar de sanering tot vlak naast ons clublokaal zou gebeuren, hadden wij het dak, langs de binnenzijde, ondersteund. Moest het gebouw invallen, zou dit een bijkomende zware financiële dobber betekenen. En er zich tegen verzekeren ging niet. Uiteindelijk werd er, met veel moeite, 5m<sup>2</sup> vervuilde grond gevonden. Hoe men aan die 125m<sup>2</sup> gekomen is, blijft nog steeds een groot raadsel. Maar het was in elk geval een financiële meevaller.

Hier heeft OVAM het licht op groen gezet.

Ondertussen was ook de brandweer van Tienen langs gekomen om de noodzakelijke brandblusapparaten te bepalen. Want ook dit maakt deel uit van een milieuaanvraag.

Nu de elektriciteit in onze loodsen. Om toch een leidraad te hebben en geen nutteloze uitgaven te maken, hadden wij iemand van ATK gevraagd om een vrijblijvende inspectie uit te voeren. Een eerste raming, alleen voor de militaire loods, bracht ons op ± 15.000, Euro. Een pak geld, maar de werken moesten uitgevoerd worden. Uiteindelijk heeft Walter Vandewalle het gedurfd om deze enorme taak naar zich toe te trekken. Op 15 april 2016 kregen we ATK terug over de vloer en we hadden geen herexamens.

Nu kon mijn club de laatste hindernis nemen, het aanvragen van een milieuvergunning klasse II. Daar we allemaal leken waren in deze materie en het tevens een heel pak werk zou vragen, hadden we de firma Abesco uit Glabbeek onder de arm genomen. Onze aanvraag werd ingediend bij de stad Tienen op 20 juli 2016. Omdat sedert begin maart 2016 een ULM club geland is op EBTN, moesten we met hen rond tafel gaan zitten om tot gemeenschappelijke landingscircuits te komen. Deze club moest ook een milieuaanvraag indienen bij Tienen. En het zou niet kunnen dat wij verschillende circuits vlogen. Trouwens ons vliegveldhandboek moest voor DGLV ook aangepast en goedgekeurd worden.

Op 18/10 werd het gele document "Bekendmaking van een milieuaanvraag en openbaar onderzoek" uitgehangen. Er werden maar

liefst ± 300 bezwaarschriften ingediend, waarvan wel veel dezelfde. Dat verwonderde mij ten eerste omdat we nooit klachten kregen. Mijn club organiseerde op maandag 14/11 een infoavond voor de buurtbewoners. Een 60 tal aanwezigen (pro + contra) kwamen opdagen. Bijna alle vragen gingen over het geluid.



Alvorens er een beslissing werd genomen door Tienen, werd op vraag van de Burgemeester, Mevr Partyka, een werkvergadering gehouden. Deze ging hoofdzakelijk over het aantal vluchten en de circuits. Omdat onze milieuvergunning alle kanten uit kon, werd een Buitengewone Algemene Vergadering georganiseerd. Zo konden de leden de Raad van Bestuur nooit het verwijt maken moest het de verkeerde kant uitgaan.

Op 27/12 nam het College van Burgemeester en Schepenen een beslissing.

#### Samengevat:

- Max 3000 motorvluchten (1200 motor- + 1800 sleepvluchten), bezoekers inbegrepen;
- Iedere maand moest een samenvatting van het vluchtregister overgemaakt worden aan de stad;
- Wegens de internationale paardenprocessie in het naburige Hakendover, blijft ons vliegveld op Paasmaandag dicht;
- oprichting van een overlegcomité (2 x per jaar) met een vaste agenda;
- woongebieden moesten zoveel mogelijk vermeden worden;
- het aantal Touch & Go's moest beter gespreid worden.

De milieuvergunning liep tot 09/03/2029. Dezelfde eindtijd als de milieuvergunning voor ons tankplatform. Dus deze nieuwe vergunning was in feite een uitbreiding van deze van het tankplatform. De milieuvergunning van ULM Goetsenhoven was, op het aantal vluchten na, ongeveer dezelfde.

Tegen onze vergunning werd beroep aangetekend bij de Besten-dige Deputatie (BD) van de provincie Vlaams-Brabant door de contra's. Op 22/06 nam de BD een beslissing. Het belangrijkste verschil: onze huidige milieuvergunning kreeg slechts een looptijd van twee jaar, vervaldatum 27/12/18. Ondertussen werden enkele geluidswerende maatregelen genomen. Onze sleper werd uitgerust met een vierbladschroef en een

geluidsarme uitlaat en twee motorvliegtuigen kregen eveneens een geluidsarme knalpot. Tevens moesten alle motorvliegtuigen hun circuit beginnen op 400m AGL, ook ons sleeptoestel.

Wegens de vervaldatum van onze vergunning, werd op 18/12/2017 een nieuwe milieuaanvraag ingediend bij de stad Tienen. Opnieuw kwamen er 215 bezwaarschriften binnen op de stad Tienen. De meesten vroegen gewoonweg de sluiting van het vliegveld. Einde maart 18, werd ons een nieuwe vergunning verleend door Tienen, lopende tot 09/03/2029. En weer werd geknaagd.

- nog 2750 vluchten;
- geen circuittrainingen meer op zondag vanaf 1300 Hr.

Hiertegen werd zowel door mijn club als LZT (Leefbare Zuidrand Tienen) beroep aangetekend bij de BD van de provincie. In het huidige document werd de lierstart als een volwaardige startwijze beschouwd. Wegens de te korte landingsbaan, konden we daar niet mee akkoord gaan. Wegens de belangrijkheid van dit beroep, hebben wij hier een advocaat, gespecialiseerd in milieuaangelegenheden, onder de arm genomen.

Op 30 augustus deed de BD een uitspraak. Volgende bijkomende beperkingen werden ons opgelegd:

- Touch&Go's (T&G) enkel toegelaten op Zat van 0900-1300 en van af 1400-SS;
- T&G op Zon- en feestdagen (periode 01/04-31/10) enkel van 0900-1300;
- Zon- en feestdagen (periode 01/11-31/03) zoals op zaterdag;
- Er mogen slechts twee motortoestellen (ULM meegerekend) tegelijkertijd T&G uitvoeren.

Het aantal vluchten blijft behouden op 2750. Betreffende de zweefactiviteiten veranderd er niets, maar de lierstart, als volwaardige startmethode, werd geschrapt. Mijn club had geen vliegactiviteiten gevraagd tijdens de werkdagen, behalve voor ons zweefkamp en de militaire brugdagen.

Tegen deze beslissing kan er weeral beroep aangetekend worden, nu bij de Raad van State, vóór 15/12/18. In de krant "Het Laatste Nieuws" van 21 november, heeft de woordvoerder van LZT (Leefbare Zuidrand Tienen of de contra's) laten weten geen beroep aan te tekenen. Maar andere individuen kunnen nog wel naar dit rechtcollege stappen. Voor alle zekerheid toch maar 15 december afwachten.

Ik heb hier getracht om op een summier manier de "lijdensweg" naar een milieuvergunning voor mijn club te schetsen. En ik heb het hier nog niet gehad over de talloze andere bijeenkomsten, telefoon gesprekken en E-mails, voor en achter de schermen. Maar die allen bijgedragen hebben tot het huidige resultaat.

Zoals jullie hebben kunnen lezen, heeft de Koninklijke Vliegclub De Wouw toch een paar maal beroep moeten doen op specialisten. Wegens de belangrijkheid van een milieuvergunning, was dit, achteraf gezien, een wijze beslissing. Het heeft ons geld gekost, maar het was de moeite waard. Wij hebben op bepaalde punten moeten inbinden, maar volgens mij konden we niet veel meer uit de brand slepen. Het belangrijkste, mijn club kan haar geliefkoosde sport op Goetsenhoven verder blijven beoefenen.

Sommige clubs gaan zich in bepaalde paragrafen misschien herkennen. Moesten zij meer uitleg willen, kunnen ze altijd met mij contact opnemen.

*Theo Stockmans*

# Handflight



Beste zweefvliegvrienden,

Het Belgian Handflight Fund (<http://www.handflight.be/nl-home.htm>) helpt financieel, onder de auspiciën van de Koning Boudewijn Stichting, sinds meer dan 9 jaar, clubs om vliegtuigen aan te passen voor piloten met een beperking aan de onderste ledematen.

Zo heeft de Royal Tournai Air Club een aanzienlijke steun ontvangen voor de aanschaf en de plaatsing van handcontrols in een ASK21, die gebruikt wordt voor opleiding (P4-project), en werden handcontrols geplaatst in een Duo Discus van Albatros (Kiewit). Gelijkaardige aanpassingen op een ULM, Ikarus C42, en een sportvliegtuig, Piper Archer II, werden gefinancierd door Handflight België.

Tevens worden er beurzen uitgereikt aan personen met een handicap die zich aangesproken voelen door de luchtsport en een opleiding wensen te volgen. Inderdaad, voor mensen die na een verschrikkelijk ongeval het gebruik van de onderste ledematen verloren hebben is het is zeer belangrijk om het sociale leven terug te integreren. Een nieuwe uitdaging in het leven aangaan door het beoefenen van een luchtsport is hierbij een grote troef!

De Royal Tournai Air Club kan ervan getuigen dat gehandicapte personen zich perfect kunnen integreren en leven als een valide persoon in een club.

We komen aan het einde van het jaar en we zijn van mening dat je als zweefvliegpiloot je je misschien zal gemotiveerd voelen om Handflight een duwtje in de rug te bezorgen door een donatie via het Koning Boudewijn Fonds. Gebruik hiervoor de volgende gegevens:

IBAN: BE10 0000 0000 0404;  
BIC: BPOTBEB1  
met de gestructureerde melding: \*\*\* 192/0630/00027 \*\*\*

Denk eraan dat elke donatie van minimaal € 40 fiscaal aftrekbaar is.

Op voorhand danken wij je en wensen we je prettige eindejaarsfeesten, en een goede start van het zweefseizoen 2019!

Guy en Patrice

Guy GILDEMYN  
Patrice VANDENDAELE  
Instructeurs bij de Royal Tournai Air Club en leden van de Raad van Beheer van de Belgian Handflight Club, gepatroneerd door het Koning Boudewijn Fonds.

## Zweefvliegen in Maubray

Maubray, 23 en 24 juni 2018. Op dat voorbije weekend vond er op het plaatselijke vliegveld een dubbele happening plaats. De lokale vliegclub hield er niet enkel een opendeurdag. Zij tekenden naar jaarlijkse traditie ook voor het organiseren van de gekende Volstice, een dag waarbij van zonsopgang tot zonsondergang aan zweefvliegen wordt gedaan. Dit gebeuren vindt in de laatste weken van juni plaats, net na de zomerzonnende. De 'Faucheurs de Marguerites', bezielers van oldtimer zweefvliegers waren zoals elk jaar uitgenodigd en brachten enkele interessante toestellen. Doorheen de jaren is er tussen beide clubs een band van vriendschap en vertrouwen gegroeid. Wie van zweefvliegen of van vliegen tout court houdt, is hier op het juiste adres.

Ik was er al sinds de jaren tachtig niet meer geweest. Het was in die dagen een lange rit op mijn brommertje om daar mijn tentje op te slaan tijdens een bijeenkomst van de Belgian Aircraft Homebuilders (BAH), een club van zelfbouwers die overigens al jaren niet meer bestaat. Navigeren ging toen via de Michelinkaart en was niet gemakkelijk. Ik moest hier en daar stoppen om aan de lokale bevolking de weg te vragen. Vandaag leidt mijn GPS in de auto me feilloos naar de coördinaten van een adres zonder naam, zo kwam ik via een landweg op de parking van de aeroclub terecht. De poëzie van het oord werd me snel voelbaar.



Een vogelperspectief op de landingsbaan, de hangars, het clubhuis en de omringende natuur.



De Schleicher ASK-13 is een klassieker. De RTAC is verbreed met de Zoute Aviation Club en beide clubs gebruiken hier dit type voor de basisopleiding. Er zijn twee toestellen: de D-7522 'Strebenhardt' en D-1355

Vliegveld Maubray (EBTY), bij Doornik gelegen, is zonder meer een charmante locatie te noemen. Een van de buitenwereld afgezonderde graspiste wordt volledig omzoomd door struikgewas en lage bomen. Het gezang van vogels en de geluiden die de aerodynamica van de zweefvliegers in vlucht produceren zijn ongeveer het enige dat ik hier kan horen.

Zodra men wat hoogte gewonnen heeft komt een ander, nog mooier landschap binnen oogbereik. De piloot heeft niet de tijd om op dat bepaald moment te sightseeën, als passagier kan dat wel.

Het vliegveldje, net naast de Franse grens gelegen – het Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut begint er – is omringd door mooie bossen, kanalen, een steengroeve en waterplassen.

### Royal Tournai Air Club

Ex-voorzitter Gérard Corneille staat ons te woord: "De Tournai Air Club mocht in 2015 vijftig kaarsjes uitblazen, waarna het de titel 'Royal Tournai Air Club' (RTAC) mocht dragen. Het werd een hele administratieve klus, een aanvraag met goed gestaafd dossier indienen bij één van de bureaus van Zijne Majesteit. En nu is er dat koninklijke getuigschrift om die titel te mogen dragen.



Carmam M200 OO-ZHH is een gracieus ogend houten toestel van Franse makelij dat dateert uit 1967. CARMAM is een afkorting die staat voor 'Coopérative d'Approvisionnement et de Réparation de Matériel Aéronautique de Moulins'.



Deze AS H25 tweezitter komt net als de oudere ASK-13 uit de Schleicher-stal. Alexander Schleicher Segelflugzeugbau bestaat al sinds 1927 en is dan ook een referentie. Met een spanwijdte van 26 meter is deze privé-tweezitter hier de grootste en zijn glide ratio van 1 op 60 maakt dat hij ook de scherpste is. Een intrekbaar landingsgestel en inklapbare 'thuiswerker' Rotax-motor met 275 cc cilinderinhoud zorgen voor extra veiligheid en vluchtduur.



Een brokje geschiedenis. We schrijven 1965. In den beginne ging het om een motorvliegclub die een onderkomen had gevonden op een terrein van opgespoten aarde, afkomstig uit de aanleg van het kanaal Nimy-Blaton, en uit Le Grand Large, een klein watersportmeer waar Bloso (sinds 2016 Sport Vlaanderen) al jaren zeilcursussen geeft. De grond werd er met graafmachines vlak gestreken om zo een correcte landingsbaan aan te leggen.

Beetje bij beetje nam het zweefvliegen er de overhand. Vandaag is het hoofdzakelijk een zweefvliegclub met twee sleeptoestellen en een dertigtal zweevers die hier hun thuisbasis hebben. De bruikbare landingsbaan heeft een lengte van 640 meter op 18 m breed, alhoewel er ongeveer 1.000 meter vrije ruimte is, ook aan een extra breedte heeft dit terrein niets tekort. Er zijn ongeveer 85 actieve piloten die van het vliegveldje gebruik maken. Het vliegseizoen loopt hier van begin april tot begin oktober. Tijdens de



*De Morane Saulnier MS894 Rallye Minerva OO-TGA is een van de twee sleepers van de RTAC. De andere is een Robin DR 400-180R (F-GDYR). winter wordt er niet aan zweefvliegen gedaan.*



*Scarlett Cartigny is een enthousiaste, door de luchtvaartpassie gedreven dame.*

De ADEPS (Administration de l'Education Physique et des Sports - de Franstalige pendant van Sport Vlaanderen, MG) geeft hier tweemaal per jaar een cursus, tijdens de paasvakantie en in juli.

De RTAC organiseert jaarlijks een eigen zomerstage voor jongeren en volwassenen die zo het zweefvliegen kunnen ontdek-

ken en mogelijk ook willen doorstoten naar een vliegbrevet (info: stage@tournai-air-club.eu). Inschrijving kost 400 euro en omvat theorielessen en de zestien eerste lesvluchten (vier sleepstarten, twaalf met de lier). Er wordt een attest van de huisarts gevraagd, het lichaamsgewicht is beperkt tot 100 kg. Voor minderjarigen vragen zij een geschreven toestemming van de ouders (deelnemen kan vanaf 14 jaar).

Gérard Corneille, voorzitter gedurende een dertigtal jaren, heeft het roer recent overgelaten aan Fabien Beuscart. Gérard heeft zelf die beslissing genomen. Aangezien hij al wat op oudere leeftijd aan het komen is, stelde hij zich de vraag hoelang hij zelf de club nog zou kunnen runnen, laat staan nog medische toestemming zou kunnen krijgen om te vliegen. Toch is hij momenteel nog goed bezig als instructeur en examinator en blijft hij het opleidingsgebeuren in de club van dichtbij opvolgen.

Gérard: "Zweefvliegen is hoofdzakelijk een teamsport, dat mag niet uit het oog worden verloren. Wanneer men wil vliegen, moeten er minstens vier personen aanwezig zijn. Dan zal er misschien maar één kunnen opstijgen. Die zal dan vanuit de lucht aan de andere drie op de grond denken. Na de landing zal hij hen helpen om ook te gaan vliegen, dat is immers de 'zweeversfilosofie'. In de competitie ligt dat wel anders. Hier in Maubray denken we vooral aan het vliegplezier, niet echt aan de individuele prestaties."

De infrastructuur van het vliegveld is wat verouderd en er komt stilaan een gebrek aan hangarruimte. Van op het terras van het clubhuis is er een goed zicht op de opstijgende vliegtuigen. De club telt een groot percentage Vlaamse leden.

## Volstice

Jorn Hanssens, lid van de RTAC en van de Faucheurs de Marguerites: "De Volstice was dit jaar zeker geslaagd. De meteo was niet op en top, maar zat vrij goed. We maakten de eerste korte vlucht omstreeks 05.30 uur, de laatste om 21.40 uur in erg kalme lucht, bij prachtig licht. Er werd heel de dag duchtig gevlogen. Dit is eerder clubgebonden, er komt niet echt bezoek uit andere vliegvelden. De sfeer is bijzonder aangenaam, het is gewoon een plezierig sociaal gebeuren. Hier een heel weekend verblijven, slapen in de caravan op de camping van het vliegveld, vliegen van 's morgens tot 's avonds."

## De familie Cartigny

Scarlett Cartigny was een van de opmerkelijke deelnemers. Tijdens het weekend vloog zij voor het eerst op de Jaskolka OO-ZUX, toestel waarmee haar vader Marcel in Saint-Yan (F) deelnam aan het wereldkampioenschap in de zomer van 1956. De man nam ook meermaals deel aan Belgische kampioenschappen. Zij leerde al vliegen vanaf haar twaalfde, met haar vader als niet officiële instructeur. Het waren toen andere tijden....

Als zestienjarige ging ze solo met een zwever en werd ze op haar achttiende gelost op een motorvliegtuig. Nu heeft de dame iets meer dan 2.000 vliegreuren, niettegenstaande zij vijf jaren niet kon vliegen. Een kroost van vier kinderen grootbrengen liet daar immers weinig tijd voor over. De passie bleef en er werd opnieuw gevlogen. Op een dag heeft ze dan ook haar licentie als sleeppiloot behaald bij de ATO Saint-Hubert. In combinatie met het zweefvliegen bracht haar dat jaar na jaar heel wat vliegervaring op, soms in niet al te makkelijke omstandigheden. Ze ambieerde ook om pleincommandant te kunnen worden op haar gegeerde thuisbasis Theux-Verviers. Recent is zij in de proeven geslaagd. Scarlett trots: "Il faut venir   Theux, c'est un aérodrome sympa et accueillant".



*De sierlijke Jaskolka oldtimer hapt in op de thermiek.*



*Line up naar baan 29. Vleugels bij de vleet, wachtend op een take off slot.*

Wat is haar mening na twee vluchten met de Poolse oldtimer? Scarlett antwoordt voorzichtig: “Tegenwoordig vlieg ik voornamelijk op recentere ‘composite’ toestellen die natuurlijk beter presteren (o.a. Schempp-Hirth Discus). In zijn tijd was de Jaskolka een competitiegericht toptoestel. Nu is het een vintage dat nog steeds goed vliegt en in de thermiek vrij goed presteert. Het vliegt tegelijk zacht en geeft een goede respons op elke stick-input.” Research en technologische evolutie hebben in die zestig jaren al aardig wat teweeggebracht in alle domeinen van de luchtvaart – gelukkig maar. In haar familie zijn nu al vier generaties piloten aan de gang. Het begon met haar grootvader, twee van haar kinderen gingen solo op hun zestiende en vliegen nu regelmatig. Scarlett heeft vier kleinkinderen die ze meermalen in de lucht meenam, geen van hen schijnt al het vliegvirus te hebben. Misschien komt dat nog, om zo in de familie een vijfde generatie piloten te creëren?

Maubray is een bezoek overwaard, een aangenaam vliegveld met een prima sfeer en met jongeren die door de oudere generatie aangemoedigd worden om de stap naar het zweefvliegen te zetten.

Nuttige links:

RTAC, [www.tournai-air-club.eu](http://www.tournai-air-club.eu)

Faucheurs de Marguerites, <http://faucheurs.be/>

Manu Godfroid over de Faucheurs, [www.hangarflying.eu/nl/content/les-faucheurs-de-marguerites-eeen-blik-achter-de-schermen](http://www.hangarflying.eu/nl/content/les-faucheurs-de-marguerites-eeen-blik-achter-de-schermen)

Jorn Hanssens over Volstice 2014, [www.hangarflying.eu/nl/content/old-timer-zweefvliegen-maubray-op-de-volstice](http://www.hangarflying.eu/nl/content/old-timer-zweefvliegen-maubray-op-de-volstice)

Jean-Pierre Decock ‘Jaskolka au printemps’ van 7 mei 2016, [www.hangarflying.eu/nl/node/4199](http://www.hangarflying.eu/nl/node/4199)

**Manu Godfroid**

# Zweefvliegtuignieuws

## Allstar PZL Glider



De welbekende Poolse firma brengt een vernieuwde, gemoderneerde versie van de SZD-59-1, nu Acro 2 genoemd. Het eerste exemplaar ging naar Aeroclub Gelnhausen, bij Frankfurt. De Acro 2 is voor het ogenblik de enige productie-eenzitter die (zonder opsteektippen, dus met 13,2 m spanwijdte) goedgekeurd is voor "unlimited" kunstvlucht (+7/-5 g). Het is overigens, met zijn opsteektippen, een standaardtoestel met de prestaties van de Jantar Standard (glijhoek 1:40), en Allstar belooft dat er weldra ook 17 m opsteektippen komen, om de overlandprestaties te verbeteren.

## DG Flugzeugbau

DG biedt de DG-1001 (de 18 m clubversie met vast wiel, alsook de 20 m-versie, de thuisbrengerversie en de zelfstarter met elektrisch intrekbaar hoofd wiel) nu aan met de optie "handbesturing" voor mensen met een beperking van de onderste ledematen. De DG-1001M is daarbij de enige 20 m tweezits zelfstarter in productie. Jammer genoeg is het systeem niet beschikbaar voor inbouw in bestaande toestellen. Het eerste toestel ging naar een piloot uit Noorwegen.



## Lange Aviation

Bij Lange is er nu de Antares 21E, een 21,5 m versie van de bekende elektro-zelfstarter met een versterkte vleugelstructuur en opsteektippen. Met de slanke, nieuw geprofileerde en naar achteren gepijlde aanvalsboord voor de buitenvleugels heeft de Antares 21E een vleugelslankheid van 35,8 vergeleken met 32 voor de 20E. Dit verbetert de minimum eigen daalsnelheid met 10%,

terwijl de nieuwe winglets met turbulatoren de vliegeigenschappen ten goede komen. In de cockpit werd de verluchting verbeterd: de lucht wordt voor een optimale doorstroming naar een opening achteraan de romp geleid. Ook de elektromotor werd verbeterd: hij is nu nog efficiënter (93,7 %) en beter gekoeld. Ook de boordcomputer is nieuw en de acculader nog beter beveiligd. Met een leeggewicht van 480 kg, een MTM van 710 kg en 126 l waterballast heeft het toestel een vleugelbelasting van 42,6 kg/m<sup>2</sup> tot 55,0 kg/m<sup>2</sup> en een maximum glijgetal van 57,5.



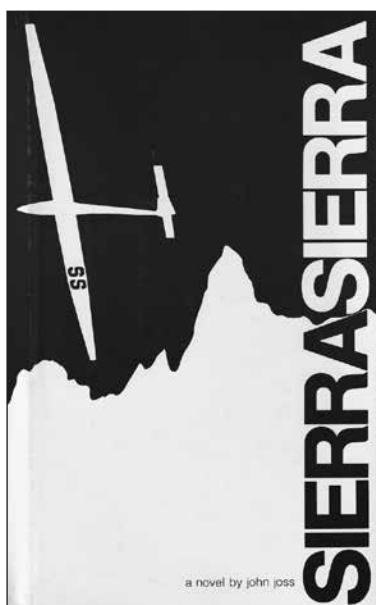
## Perlan Project

Dankzij de hoge slepen (de hoogste sleep ging boven de 45 000 ft!) met de Grob G-520 Egrett heeft de Perlan 2 nu driemaal op rij het absolute hoogterecord voor zweefvliegtuigen verbroken, met als beste prestatie een vlucht op 2 september 2018 tot 76 000 ft (volgens de pneumatische druksensor – 74 000 ft volgens de GPS-hoogte). Het record moet nog goedgekeurd worden door de FAI. De voorlopige aanmelding is voor een hoogte van 22 646 m. Die goedkeuring kan nog een tijdje op zich laten wachten: de FAI is nu bezig met recordaanvragen van januari 2018. En alvorens de definitieve berekeningen gebeuren, moeten de loggers een nieuwe ijking ondergaan (een ijking na de vlucht, ter bevestiging van de ijking voor de vlucht). Ondertussen is de Perlan 2 sinds 2 november terug in zijn thuishaven te Minden, Nevada, na een 45-dagige terugreis.



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

## Het hoekje van de boekenvreter



Ditmaal zit de boekenvreter volop in de jaren '70. De prestaties van de Perlan 2 (zie "Zweefvliegtuignieuws" brachten hem ertoe een roman boven te halen, een van de weinige romans die ooit rond het thema zweefvliegen werden geschreven: **John JOSS, Sierra**, The SoaringPress, Los Altos, CA, 1977, 206 blzn. 135 x 217 mm, ingebonden, ISBN 0-930514-09-2. Een zweefvliegroman? Inderdaad! Alles draait hier rond een tweevoudige recordpoging: absolute hoogte en rechtlijnige doelvlucht met

een zweefvliegtuig met drukkabine, van Seattle naar Yuma. Het zweefvliegtuig, de Alcor, bestaat echt, maar heeft nooit de beoogde records gevlogen. Het werd gebouwd door Bob Lamson die er een aantal vluchten rond FL200 mee maakte, diende toen een tijd in Alberta (Canada) om de Chinook Arch te bestuderen, en hangt sedert 1992 in het Museum of Flight in Seattle.

Het verhaal: F-4 Phantompiloot Mark Lewis heeft zijn beste vriend John O'Halloran, wiens wingman hij was, zien neerschieten tijdens hun gezamenlijke missie op de allerlaatste dag van de Amerikaanse interventie in Vietnam. Na zijn ontslag uit de Marines bezoekt hij Johns' familie: Frank, de vader, heeft de Alcor ontworpen en gebouwd opdat zijn zoon daarmee een recordpoging zou ondernemen. Jennifer, de zuster, verwijt Mark dat hij zijn leader niet heeft beschermd tijdens die laatste missie. Frank overhaalt Mark om de plaats van John in te nemen voor de recordpoging. Jennifer moet hem daarom eerst omscholen op zweefvliegtuigen.

De roman begint feitelijk vroeg in de nacht op de morgen van de recordpoging zelf. De rest krijgen we mondesmaat toegediend in een lange reeks flash-backs. De noodlottige laatste missie, Marks' vluchten op de U-2 voor hij naar Vietnam vertrok, een crashlanding van Mark op een vliegdekschip als hij zijn zwaargehavende Phantom terugbrengt in de hoop zijn gewonde RIO (radaroperator in de achterste zit) te redden – tevergeefs, want de man is al dood... De roman heeft een merkwaardig documentair karakter: Joss is zelf zweefvlieger en heeft gevlogen op Phantom en U-2 (hij was de eerste journalist ooit die met dit lang geheime toestel mee mocht). De techniek is ondertussen wel verouderd: in 1977 was er geen GPS, er stonden sportcommissarissen aan de start om die vast te leggen, en er werden barografen gebruikt.

Jammer genoeg is de literaire waarde van het boek een stuk minder. Het plot is veel te voorspelbaar. Je weet op voorhand dat Mark zal vallen voor Jennifer, dat zij hem zal blijven haten tot het voorziene happy end, dat er iets fundamenteel fout zal gaan met de zwever – die raakt beschadigd door hevige turbulentie -, waardoor Mark iets heldhaftigs zal moeten doen – ondanks alles verder vliegen i.p.v. op het dichtstbijzijnde vliegveld te landen - om de vlucht tot een goed einde te brengen... En die constante flashbacks zijn ook best storend.

Blijft toch nog het visionaire: het is pas vrij recent dat er effectief afstandsrecords gevlogen worden in golfvliegen (Ray Linskey brak de 2000-km-grens met terugkeer naar de startplaats pas in 1990, en Ohlmann vloog de eerste 2000 km in rechte lijn in 2003), en zeer recent (dit jaar) dat er met Perlan 2 een zweefvliegtuig met drukkabine aan hoogterecords is begonnen. Een afstandsrecord combineren met een hoogterecord is nog toekomstmuziek...

Ook voor de zweefvlieggeschiedenis duikt de boekenvreter in het verleden, met **GOLICKI P., HUG G. et al., 1947-1997, 50 Ans de Vol à Voile à Chérence**, Association Aéronautique du Val d'Oise, Chérence, 1997, 60 blzn. 210 x 297 mm, slappe kaft, talrijke z/w foto's. Chérence is een geval apart in de Franse zweefvliegwereld: de oorsprong van dit vliegveld ligt namelijk bij de "Scouts de l'Air" (Luchtscouts). De "Aéroclub du Scoutisme Français" begon te vliegen in 1945 op het vliegveld van Mantes-Gassicourt. Eerst met een Avia XI A (vliegende balk), maar weldra, dankzij de massieve sponsoring van de luchtsporten door de Staat, met een gas gamma aan zweefvliegtuigen, een Stampe voor de motorvliegers, een Storch sleepvliegtuig, een Fordliër, bezoldigd personeel... Elke morgen en avond vervoert een vrachtwagen de Parijse zweefvliegers tussen Saint-Germain-des-Prés en het vliegveld. Onder het impuls van dokter Raymond Schalow week de ACSF weldra uit naar Chérence. Uniek gelegen naast een bocht van de Seine, boven een 120 m hoge helling die krachtige thermiek laat ontstaan en bij zuidenwind het hellingvliegen mogelijk maakt.

Schalow was een van de grote figuren van het Franse zweefvliegen na WO II. In 1942 raakte hij verlamd in de onderste ledematen door een aanval van polio die hij opliep toen hij een jongetje uit een riool wou redden van de verdrinkingsdood. Maar hij bleef niet bij de pakken zitten: jarenlang vloog hij in dubbel met een piloot die het voetenstuur bediende of een veiligheidspiloot, uiteindelijk slaagde hij erin de administratie te overtuigen om hem weer solo te laten in een aangepaste zwever.

De verhuis naar Chérence was oorspronkelijk als tijdelijk voorzien, maar er kwam twist tussen de ACSF en het Interclubcentrum van Mantes. Dus werd de verhuis definitief, met de zegen en het sponsorschap van de Service de l'Aviation Légère et Sportive (SALS) die zorgde voor de nodige infrastructuurwerken: een houten loods overdekt met geteerd papier! Geen water, geen elektriciteit in die jaren.

Een 5-ton Saurer vrachtwagen pendelt tussen Chérence en Parijs, met soms tot 70 personen aan boord! Weldra worden de eerste 5-uurvluchten voor het zilveren brevet gevlogen, dan de eerste 50 km. Een andere grote meneer van het zweefvliegen begint in Chérence: Pierre Vaysse (nog een dokter) zal later de



---

voorvechter zijn van de zelfbouw van zweefvliegtuigen, en van het goedkoop zweefvliegen met oudere toestellen.

In de jaren '50 zijn ongevallen met zweefvliegtuigen schering en inslag. Maar gezien de lage snelheden lopen de meeste van die ongevallen vrij goed af voor de inzittenden. De toestellen worden in eigen regie hersteld. En er is werk aan de winkel.

Maar er zijn problemen rond het vliegveld: de eigenaar is overleden, de erfgenamen willen verkopen, de omwonenden klagen over geluidsoverlast van de sleper, enz. De overheid wil de terreinen voor het vliegveld opkopen, maar alleen indien er meerdere clubs zijn. Dus wordt een nieuwe structuur in het leven geroepen, de Association Aéronautique de Chérence. En nadere clubs worden geronseld: Aéroclub des Journalistes Parlementaires, Comité d'entreprise d'ELF, Aéroclub Franco-Allemand GAFAC, Aéroclub du SHAPE (de SHAPE zat toen nog in Frankrijk). Bij gebrek aan scouts in de gelederen wordt de ACSF omgedoopt tot Aéroclub du Norois (Noordwestenwind).

Hoe langer hoe meer vliegvelden rond Parijs worden gesloten (zoals Mantes-Gassicourt) of verboden voor het zweefvliegen (Chavenay, La Ferté Alais). Daardoor komen er steeds meer

zweefvliegers naar Chérence. Het Interclubcentrum wordt Association Aéronautique du Val d'Oise. Een van de kenmerken van de AAVO is dat alle zweefvliegtuigen er "gebanaliseerd" zijn, d.w.z. dat elke club en elke privé-eigenaar zijn toestel(len) ter beschikking stelt van de ganse overkoepelende vereniging. Dit systeem zorgt ervoor dat de vloot constant vernieuwd kan worden. De overgang naar kunststof gebeurde dus vrij snel.

In 1997 telt de AAVO 225 vergunninghouders, twee bezoldigde en 17 vrijwillige instructeurs, 7 tweezitters, 5 clubklasse toestellen, 11 standaardklassers, 7 renklassers en een ASH-25. In nagedachtenis van Raymond Schalow, die in 1977 om het leven kwam in een zweefvliegongeval, is de AAVO ook een van de voorvechters van het vliegen voor mensen met een handicap.

Dit boekje is samengesteld uit een samenvattend artikel en een reeks overnames uit kranten en tijdschriften. Interessant tijdschriftmateriaal dus, vooral door de talrijke foto's, soms van zeer zeldzame toestellen.

**Stéphane Vander Veken**

## Nieuwe voorzitter bij de F.A.I.



De F.A.I heeft een nieuwe voorzitter. Het is de Nieuw-Zeelander Robert Henderson. Hij kreeg een mandaat van vier jaar en is de eerste niet Europeaan na de Amerikaan Clifton F. van Cann (1988-1990) die deze functie bekleedt.

Robert Henderson heeft een militaire achtergrond, was Training Manager toen Air New Zealand de Airbus A320 in dienst nam en is een recreatief zweefvlieger. Voor zijn bijdrage aan de luchtvaartsporten in het eigen land werd hij als Member in de Order of New Zealand opgenomen. Zijn voornaamste uitdaging voor de toekomst bestaat er volgens hem in de financiële toekomst van de FAI veilig te stellen. Zijn eerste grote opdracht wordt ongetwijfeld de organisatie van de World Air Games in Turkije. Dat evenement vindt in 2020 plaats.

President Henderson woont in New Zealand en heeft hierdoor een bevoorrechte band met de Aziatische FAI leden. Azië herbergt verschillende landen waar het potentieel op het vlak van luchtporten enorm is. Voor de contacten met zijn hoofdkwartier in Lausanne Zwitserland hoopt hij veel gebruik te kunnen maken van video conferenties. Hij wil bovendien het strategisch project ONE FAI versnellen waardoor naast een groot aantal besparingen, de beslissingsprocessen binnen de organisatie versneld worden.

### Over de FAI

De Fédération Aéronautique Internationale (FAI), of ook soms the World Air Sports Federation genoemd, coördineert wereldwijd alles wat met luchtporten te maken heeft. Het organisme homologeert lucht- en ruimtevaartrecords en reikt brevetten uit en bestaat al sedert 1905. Wat weinig geweten is, is dat de Belgische Aéroclub tot de stichtende leden behoort. De FAI is een niet-gouvernementele organisatie die geen enkele winstdoelstelling nastreeft.

Zij groepeerd honderd landen verspreid over de ganse wereld. Al van bij zijn ontstaan is de federatie erkend door het Internationaal Olympisch Comité. De FAI houdt zich bezig met: kunstvliegen, modelbouw, ballonvaart, luchtscheepvaart, amateurbouw, drones, zweefvliegen, hanggliding, helikopters, vliegen op mankracht, microlights, parachutisme, paragliding, paramotors, powerflying en alle andere luchtvaartactiviteiten die in deze opsomming mochten ontbreken. In de nieuwe media is de organisatie te volgen op:

[www.facebook.com/airsports.fai](http://www.facebook.com/airsports.fai)  
[www.instagram.com/airsports.fai](http://www.instagram.com/airsports.fai)  
[www.twitter.com/airsports\\_fai](http://www.twitter.com/airsports_fai)  
[www.flickr.com/airsports\\_fai](http://www.flickr.com/airsports_fai)  
[www.fai.org](http://www.fai.org)

Wie meer details wil kan terecht op het volgende contactadres:

FAI – Fédération Aéronautique Internationale  
 Faustine Carrera  
 Communication Manager  
 0041 21 345 10 70  
[communication@fai.org](mailto:communication@fai.org)



# Records

K.B.A.C.-Sportcommissie

## BELGISCHE RECORDS ZWEEFVLIEGEN / RECORDS BELGES VOL A VOILE

OPEN CLASS Sporting Code Ref.		General Category	Feminine Category
<b>Distance Records</b>			
3.1.4a	Free (Straight) distance	SCHMELZER Tijl 16-04-2012 - 1 009,35 km Ventus 2cxT - EBKH	LITT Georgette 29.05.1978 - 534 km
(1.4.3a)			
3.1.4b	Free out-and-return distance	LUYCKX Johan 27-12-2010 - 1 041,60 km Lak 17 aT – Bitterwasser/Namibia	
(1.4.3b)			
3.1.4c	Free three turnpoint distance	SCHMELZER Bert Jr. 29-04-2018 - 1 440,80 km Discus 2cT/18 – Hausen am Albis/CH	TAFNIEZ Christine 04.08.1996 - 708,4 km
(1.4.3c)			
3.1.4d	Free triangle distance	SCHMELZER Bert Sr. 02-01-2014 - 1 119,8 km ASH 25 EB28 - Kiripotib/Namibia	
(1.4.3d)			
3.1.4e	Straight distance to a goal	SCHMELZER Tijl 16-04-2012 - 1 008,40 km Ventus 2cxT - EBKH	LITT Georgette 17.08.1966 - 315,5 km
(1.4.4.a)			
3.1.4.f	Three Turn Point Distance	SCHMELZER Bert Jr. 29-04-2018 - 1 262,40 km Discus 2cT/18 - Hausen am Albis/CH	VAN DER LINDEN Fabienne 03-05-2014 - 629,00 km LS 6 WL - Weelde
(1.4.4b)			
3.1.4g	Out-and-return distance	LUYCKX Johan 27-12-2010 - 1 035,90 km Lak 17 aT – Bitterwasser/Namibia	LITT G./VANDEN BROECK G. 05.07.1984 - 321 km
(1.4.6a)			
3.1.4h	Triangle distance	LUYCKX Johan 19.12.2007 - 1.103,10 km Lak 17 AT - Bitterwasser/Namibia	BREUGELMANS Liesbeth 04.08.1996 - 519,4 km
(1.4.6b)			
<b>Speed Records</b>			
3.1.4i	Speed over an out-and-return course of 300 km	LUYCKX Johan 20-12-2014 - 163,52 m/h Ventus 2cM - Pokweni/Namibia	-
3.1.4i	Speed over an out-and-return course of 500 km	LUYCKX Johan 13-12-2016 – 158,84 km/h Ventus 2cM - Pokweni/Namibia	-
(1.4.6a)			
3.1.4i	Speed over an out-and-return course of 750 km	LUYCKX Johan 10-12-2010 – 144,89 km/h Lak 17 AT - Bitterwasser/Namibia	-
(1.4.6a)			
3.1.4i	Speed over an out-and-return course of 1.000 km	LUYCKX Johan 27-12-2010 – 127,30 km/u Lak 17 aT – Bitterwasser/Namibia	-
(1.4.6a)			
3.1.4j	Speed over a triangular course of 100 km	SCHMELZER Tijl / Bert Sr. 06-01-2015 – 205,89 km/u EB 28-Edition – Kiripotib/Namibia	LITT Georgette 08.07.1988 - 96,78 km/h
(1.4.6b)			
3.1.4j	Speed over a triangular course of 300 km	LUYCKX Johan 12-12-2016 – 164,28 km/u Ventus 2cM – Pokweni/Namibia	LITT Georgette 24.04.1987 - 82,70 km/h
3.1.4j	Speed over a triangular course of 500 km	LUYCKX Johan 14-12-2009 – 163,23 km/u Lak 17aT – Bitterwasser/Namibia	BREUGELMANS Liesbeth 04.08.1996 - 77,91 km/h
3.1.4j	Speed over a triangular course of 750 km	LUYCKX Johan 07-01-2015 – 156,66 km/u Ventus 2cM - Pokweni/Namibia	-
3.1.4j	Speed over a triangular course of 1.000 km	LUYCKX Johan 15-12-2006 – 136,14 km/u Lak 17aT – Bitterwasser/Namibia	-
3.1.4j	Speed over a triangular course of 1.250 km	-	-
<b>Altitude Records</b>			
3.1.4k	Absolute altitude	LITT André 23.01.1976 - 10.300 m	LITT Georgette 21.01.1976 - 8.000 m
(1.4.2a)			
3.1.4m	Gain of height	LITT André 23.01.1976 - 9.300 m	LITT Georgette 21.01.1976 - 7.400 m
(1.4.2b)			

**BELGISCHE RECORDS ZWEEFVLIEGEN / RECORDS BELGES VOL A VOILE**

15 m class		General Category	Feminine Category
Sporting Code Ref.			
<b>Distance Records</b>			
3.1.4a	Free (Straight) distance	LIEVENS Pieter 19-04-2017 – 733,10 km Std. Cirus - EBG	LITT Georgette 29.05.1978 - 534 km
1.4.3a			
3.1.4b	Free out-and-return distance	LUYCKX Johan 27-12-2010 – 1 041,60 km Lak 17 aT – Bitterwasser/Namibia	VAN DER LINDEN Fabienne 20-04-2013 - 475,60 km LS 6 - Weelde
1.4.3b			
3.1.4c	Free Three turn point distance	LUYCKX Johan 20-12-2011 – 1 152 km Lak 17aT - Bitterwasser-Namibia	TAFNIEZ Christine 04.08.1996 - 708,4 km
(1.4.3c)			
3.1.4d	Free Triangle Distance	LUYCKX Johan 19-12-2007 – 1 111,10 km Lak 17aT - Bitterwasser-Namibia	
(1.4.3d)			
3.1.4e	Straight distance to a goal	LIEVENS Pieter 19-04-2017 – 729,80 km Std. Cirrus - EBG	LITT Georgette 17.08.1966 - 315,5 km
(1.4.4a)			
3.1.4f	Three Turn Point Distance	LUYCKX Johan 19-12-2007 – 1 103,10 km Lak 17aT – Bitterwasser/Namibia	VAN DER LINDEN Fabienne 03-05-2014 - 629 km LS 6 WL - Weelde
(1.4.4b)			
3.1.4g	Out-and-return distance	LUYCKX Johan 27-12-2010 – 1035,90 km Lak 17 aT – Bitterwasser/Namibia	LITT Georgette 12.05.1974 - 320 km
(1.4.6a)			
3.1.4h	Triangle distance	LUYCKX Johan 19-12-2007 – 1 103,10 km Lak 17aT - Bitterwasser-Namibia	BREUGELMANS Liesbeth 04.08.1996 - 519,4 km
(1.4.6b)			

**Speed Records**

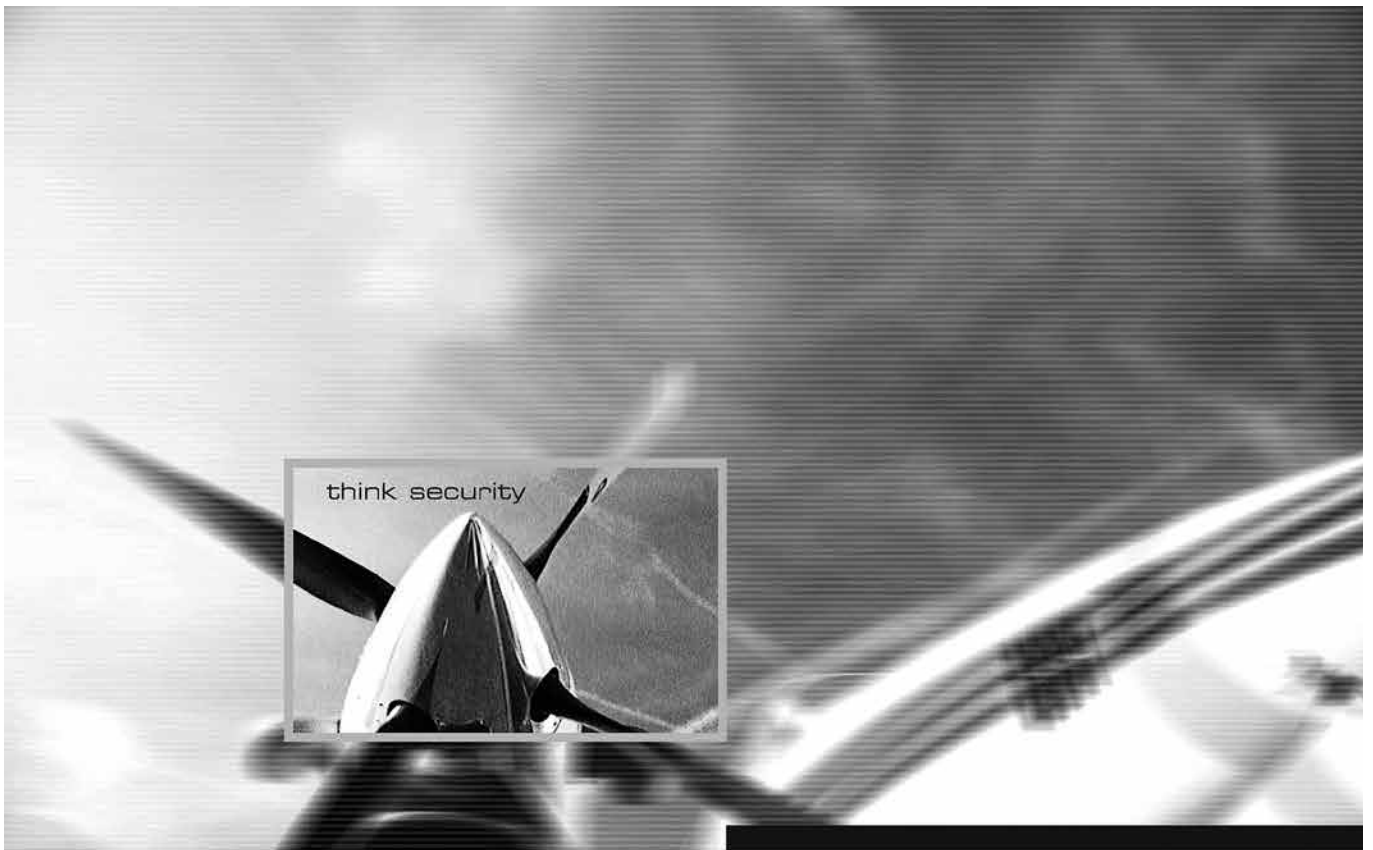
3.1.4i	Speed over an out-and-return course of 300 km	LUYCKX Johan 20-12-2014 - 163,52 m/h Ventus 2cM - Pokweni/Namibia	-
3.1.4i	Speed over an out-and-return course of 500 km	LUYCKX Johan 13-12-2016 – 158,84 km/u Ventus 2cM - Pokweni/Namibia	-
(1.4.6a)			
3.1.4i	Speed over an out-and-return course of 750 km	LUYCKX Johan 10-12-2010 – 144,89 km/u Lak 17 aT - Bitterwasser/Namibia	-
(1.4.6a)			
3.1.4i	Speed over an out-and-return course of 1.000 km	LUYCKX Johan 27-12-2010 – 127,30 km/u Lak 17 aT – Bitterwasser/Namibia	-
(1.4.6a)			
3.1.4j	Speed over a triangular course of 100 km	LUYCKX Johan 29-12-2016 – 192,34 km/u Ventus 2cM – Pokweni/Namibia	BERTELS Anne-Marie 17.07.1982 - 86,42 km/h
(1.4.6b)			
3.1.4j	Speed over a triangular course of 300 km	LUYCKX Johan 12-12-2016 – 164,28 km/u Ventus 2cM – Pokweni/Namibia	LITT Georgette 24.04.1987 - 82,70 km/h
3.1.4j	Speed over a triangular course of 500 km	LUYCKX Johan 14-12-2009 - 163,23 km/u Lak 17aT - Bitterwasser-Namibia	-
(1.4.6b)			
3.1.4j	Speed over a triangular course of 750 km	LUYCKX Johan 07-01-2015 – 156,66 km/u Ventus 2cM - Pokweni/Namibia	-
3.1.4j	Speed over a triangular course of 1.000 km	LUYCKX Johan 05-12-2015 - 149,06 km/u Ventus 2cM – Pokweni/Namibia	-
(1.4.6b)			
3.1.4j	Speed over a triangular course of 1.250 km	-	-
(1.4.6b)			



# Wat we in 2018 deden...

met dank aan de fotowedstrijd van de vorige jaren.





think security

AVIATION  
AEROSPACE INDUSTRY  
PILOTS & CREWS  
TRAVEL  
INSURANCE

## YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

Specific and tailor-made covers for active pilots and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,  
where knowledge meets your needs.



54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | [www.aviabel.be](http://www.aviabel.be)

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 0084 (08/4/7/1999) - 088 14/7/1979)

# KBAC Sportcommissie en brevetten

## VERSLAG van de vergadering van 21 november 2018

### Aanwezig:

J. Aerts - voorzitter, P. Pauwels, M. Dobbelaere,  
E. Leurs, J.P. Awouters, L. Marenne

Verontschuldigd: G. Van Pee, J. Servais

### 1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 2018-06-20

Het verslag wordt goedgekeurd

### 2. Records:

#### Zweefvliegen:

Belgisch record

Bert Jr. Schmelzer 29-04-2018

Discus 2cT - Hausen am Albis (CH)

Free 3 Turnpoint Distance 1.440,80 km  
and Declared 3 TP Distance 1.262,40 km

### 3. Reglementen van wedstrijden 2018:

#### Ballonvaart

Challenge Waasland 2018 20-21 oktober 2018

### 4. Resultaten:

#### Ballonvaart

Challenge Waasland 2018 20-21 oktober 2018

#### Zweefvliegen

Kiewit Cup

#### Aéromodelisme

26th Summer Soaring Criterium 30 June-01 July 2018

### 5. Homologatie van prestaties:

#### - Zweefvliegen:

2 dossiers werden niet aanvaard:

- een 300 km vlucht met 1 keerpunt die niet gedeclareerd werd

- een 50 km vlucht wegens het overschrijden van de hoogtelimiet met 150m

### 6. Allerlei:

#### - OO's in Namibië

OO's met een geldige bevoegdheid uitgereikt door de DAeC mogen namens de KBAC proeven controleren van Belgische piloten in de periode van november 2018 tot eind januari 2019.

- Sporting Code Section 3 edition 2018 valid from 1 October 2018 is van kracht

### 7. Planning vergaderingen 2019 :

Woensdag 27 maart – 26 juni - 20 november om 18u30.

Omstreeks 20.00 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS  
Voorzitter

## HOMOLOGATIE van FAI-BREVETTEN LVZC

### 1. Zilveren brevet:

#### 1.1. 1000 m hoogtewinst:

CEYSSENS Dorien	1998
DE VOS Tim	1988
HOERNAERT Michael	1997
PROVEZ Mario	1964
WEISE Carsten	1960

#### 1.2. 5 uren duurvlicht:

ANDRIES Gert-Jan	1992
CEYSSENS Dorien	1998
CLAES Bart	1971
CUYLAERTS Pascal	1989
DE GEEST Kobe	1998
DE VOS Tim	1988
EERDEKENS Martijn	2002
GEUENS Anke	1998
HUYBRECHTS Philippe	1998
HUYSMAN Klaas	1987
PROVEZ Mario	1964
VERSCHAEREN Pieter-Jan	1997

#### 1.3. 50 km afstandsvlucht:

CLAES Bart	1971
DEVALCK Stijn	1991
DE VOS Tim	1988
HOSTENS Glenn	1998
MELIS Filip	1972
WIELFAERT Thomas	1987

#### 1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

CLAES Bart	1971
CUYLAERTS Pascal	1989
DEVALCK Stijn	1991
DE VOS Tim	1988
HOSTENS Glenn	1998
WIELFAERT Thomas	1987

### 2. Gouden brevet:

#### 2.1. 3000 m hoogtewinst: /

#### 2.2. 300 km afstandsvlucht:

DE VOS Erik	1961
SEGRS Tom	1969
VANDER LINDEN Koen	1993

#### 2.3. Bekomen het gouden kenteken: /

### 3. Diamanten brevet:

#### 3.1. 5000 m hoogtewinst: /

#### 3.2. 300 km doelvlicht:

SEGRS Tom	1969
VANDER LINDEN Koen	1993

#### 3.3. 500 km afstandsvlucht:

VANDERHOYDONCK Remi	1986
---------------------	------

#### 3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten: /

### 4. FAI afstandsbrevet

#### 4.1 FAI-750 km: /

#### 4.2 FAI-1000 km: /

#### 4.2 FAI-1250 km:

Bert SCHMELZER Jr.	1983
--------------------	------

# LVZC FOTOWEDSTRIJD 2019

## DEELNEMERS

Iedereen die lid is van een club aangesloten bij de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs mag deelnemen aan de fotowedstrijd.

## ONDERWERP

Het onderwerp van de inzending moet zweefvliegen gerelateerd zijn.

De inzendingen moeten origineel zijn en mogen niet eerder hebben deelgenomen aan een fotowedstrijd.

## INZENDING

### DIGITALE FOTO'S

Alle foto's moeten digitaal ingestuurd worden voor 15 januari 2019 op volgend adres: [fotowedstrijd@lvzc.be](mailto:fotowedstrijd@lvzc.be). Een afdruk is niet nodig.

Van de digitale foto bezit de deelnemer het originele bestand met een minimale resolutie van 2.048 bij 1.536 pixels (dit is een volwaardige 3 megapixel). Elke deelnemer kan maximaal 5 foto's insturen.

## BEOORDELING

De inzendingen zullen beoordeeld worden door een jury. De jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan het reglement voldoen of van een te laag niveau zijn, te weren uit de wedstrijd.

De winnaars worden in januari 2019 persoonlijk verwittigd.

## INFORMATIE

Elke foto dient vergezeld te zijn van titel, plaats en datum van opname, naam, adres, telefoonnummer, naam van je club.

## AUTEURSRECHT

De deelnemer verklaart auteur te zijn van de opname en de eventuele digitale bewerking.

Hij kan dit aantonen met de originele bestanden (voor bewerking) die hij op eenvoudige vraag kan voorleggen. Al de ingezonden foto's mogen door de Liga gebruikt worden met vermelding van auteur voor o.a. promotionele doeleinden en publicatie in het Ligablad en op de website.

Door zijn deelname verklaart de inzender zich volledig akkoord met het reglement.

Over de beslissing van de jury kan niet gecommuni- ceerd worden.

