

LIGABLAD

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

39ste jaargang
april • mei • juni 2019
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift


liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer **158**

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijkse tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie
de L.V.Z.C. is lid van de
Vlaamse Cluster van Luchtsporten v.z.w.
erkende organisatie voor
sportieve vrijetijdsbesteding
tel.: 014/26 07 40
e-mail: secretariaat@luchtsporten.be



39^{ste} jaargang • Nummer 158
April-mei-juni 2019

Coverfoto gemaakt door Gilbert Verboomen

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:

ligablad@lvzc.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Jan Matheussen
Koen Pierlet
Pieter Custers
Patrick Pauwels
Hjalmar Boudry
Fabienne Van der Linden
Kris Van Dam
Stéphane Vander Veken
Gilbert Verboomen

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

Secretariaat
Driekensstraat 46
2300 Turnhout
Tel.: 014/89 44 60
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 Zeevliegclubs
te 2300 Turnhout

Druk en opmaak:

Drukkerij Graphius NV - 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 15 september 2019 op het redactieadres.

Omslagfoto's: Oranje Libelle boven Schaffen Shana Braconnier, winnaar fotowedstrijd 2019.

Inhoud

Nieuws van het secretariaat.....	1
Instructeurs volgen refresher.....	2
Wetenschapsdag 2019.....	3
Nieuws van de F.A.I.....	4
Nieuwsbrief Duo Glide.....	5
Het O.B.G.C. 2019.....	6
Beker van Vlaanderen.....	7
Warme momenten in de Cirrus.....	8
Lessons Learned.....	9
Mon Van Gestel.....	10
The Aging Pilot.....	11
Zweefvliegtuignieuws.....	12
Het hoekje van de boekenvreter.....	13
Sportcommissie en brevetten.....	14

Woordje van de redactie

Bij mijn weten is het de eerste maal dat het Ligablad compleet in kleur verschijnt. Het is een test. Op basis van de reacties die we krijgen, zal beslist worden om al dan niet deze wat duurdere weg te blijven volgen.

In dit nummer een pakkend verslag over een incident dat veertien jaar geleden plaatsvond maar door een recent Safety Information Bulletin van de EASA brandend actueel werd. Voorts gaat de aandacht traditioneel ook naar het Belgisch Kampioenschap zweefvliegen en twee van de drie wedstrijden die tot nu toe al in het kader van de beker van Vlaanderen betwist zijn. Vooral om van de laatste wedstrijd verslag te kunnen uitbrengen moest wat tegen de deadline van het Ligablad geduwd worden.

In dit nummer besteden we ook aandacht aan het demografisch probleem waarmee de zweefvliegerij meer en meer begin te kampen namelijk de veroudering van het pilotenbestand. Het is de bedoeling om in de volgende nummers nog meer onderwerpen die met Human Factors te maken hebben aan te snijden.

De Wouw organiseerde een refresher voor zijn instructeurs die uitgroeide voor een refresher voor alle instructeurs. Koen brengt verslag uit. Kris Van Dam bezocht Mon Van Gestel, een monument in de Vlaamse vliegwereld. Stéphane houdt ons trouw op de hoogte van wat er allemaal in onze sfeer omgaat en Pieter Custers maakte een verslag over de wetenschapsdag waar Diest Aeroclub aan deelnam.

Ludo

Nieuws van het secretariaat

Statutaire algemene vergadering / Raad van Bestuur

Zoals in de uitgave van maart werd vermeld vond op 20 maart jl. de statutaire algemene vergadering plaats. Anton Buyse en Thomas De Bruyn werden verkozen als bestuurder.

EU-Vliegvergunningen (EU-FCL)

Ter herinnering ...

Vermits een FCL-vliegvergunning (SPL of LAPL(S)) geen vervaldatum heeft, moet de vergunninghouder steeds zelf voor elke vlucht nakijken of hij aan de permanente ervaringseisen voldoet. (Zie de info-fiches in de club alsook de informatie in het Vademecum 2019).

Medische verklaringen

Zoals reeds werd toegelicht, is het type van medische verklaring verbonden met het type van vliegvergunning: de SPL vereist een Class 2 Medical, voor de LAPL(S) voldoet een LAPL-Medical. **Gelieve ook steeds een kopie over te maken van je nieuwe medische verklaring.**

DTO "DECLARED TRAINING ORGANISATION"

Ondertussen zijn we overgeschakeld van een ATO structuur naar een DTO structuur. Onze herkenning nummer is vanaf heden BE.DTO.130. In grote lijnen zal er operationeel weinig veranderen. Op 13 juni zijn de AHot's samengekomen en verkregen ze toelichting van HoT Koen Pierlet over de nieuwigheden. Zo moeten we voortaan melden aan DGLV telkens wanneer we buitenlandse opleiding -activiteiten hebben en moet elke club jaarlijks een intern audit formulier en jaarrapport opmaken.

Voor de nodige registratie van opleiding tot SPL/ LAPL(S), TMG en Self Launch willen we vragen steeds het actuele registratieformulier te gebruiken. Deze zijn terug te vinden op de website www.zweefvliegen.be. In november zal er een nieuwe FI-opleidingscursus van start gaan. Meer informatie is te bekomen bij de AHot van jouw club of bij HoT Koen Pierlet.

EU-nieuws

Nadat in december 2018 de Regulation Nr. 2018/1139 – 'Part OPS Gliding' - was verschenen, zijn nu ook de bijhorende AMC/GM beschikbaar. Deze regeling zal van kracht worden op 9 juli 2019. Op 13 juni zijn de AHot's en Ops managers samengekomen om dit te bespreken. Meer informatie kan je bekomen bij de Ops manager van jouw club.

In januari 2019 heeft EASA haar 'Opinion 1-2019 – SFCL' gepubliceerd, dit is het finale voorstel tot herziening van de bestaande FCL regulation specifiek voor het zweefvliegen. Er wordt verwacht dat deze nieuwe regelgeving van kracht zal worden op 8 april 2020. De wijzigingen betreffen o.a.:

- één licence (SPL) – de medical bepaalt 'valid WW' of 'Valid EU only'
- bijkomende launch methods 'signed in the logbook by the HoT' (no entry in the license)
- FI bevoegdheid unlimited - maar met 'recency requirements', min. starts/uren + tijdens de laatste 3 jaar refresher gevolgd, tijdens de laatste 9 jaar check met FI (I)!
- FE certificate geldig voor 5 j
- FE mag tot 50% van de training hebben geven aan de leerling dewelke hij examineert

Luchtwaardigheid - CAMO+

Behoudens enkele types (de zgn. Annex I-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. Er is een nieuw organisatie handboek opgemaakt voor onze CAMO + en we verwachten kortelings de goedkeuring ervan van DGLV.

Op 15 mei jl. hebben met succes Niel Deijgers, Dirk Dierckx en Wiet van Hout het praktische examen afgelegd voor "Airworthiness Review Staff."

Het CAMO + secretariaat had op 21 juni DGLV bezoek voor de jaarlijkse audit. Binnenkort zal DGLV weer enkele clubs komen auditeren

PR – Promotie

Op 25 april jl. zijn op initiatief van Pieter Custer en Joël Dewalheyns alle PR-coördinatoren van de verschillende clubs samengekomen. Op deze verkennende vergadering is besproken wat de verschillende clubs doen qua promotie en wat we gezamenlijk zouden kunnen doen. Doel is om voor het huidige seizoen een gezamenlijke actie uit te voeren en voor 2020 een PR-team uit te bouwen. Op 25 juni zijn de PR-coördinatoren opnieuw samengekomen. Op dit moment wordt er voornamelijk onderzocht om meer via de website en social media actief te zijn. De liga-website zal in de toekomst in een nieuw jasje gestopt worden, waar het promotionele meer op de voorgrond zal staan. Wie ideeën heeft of graag wil meewerken kan zich melden bij de PR-coördinator van zijn/haar club.

Promotiemateriaal zoals stickers en exemplaren van het Ligablad zijn zonder kosten af te halen op het secretariaat. Een PR-tent en vlaggen zijn eveneens zonder kosten ter beschikking na afspraak.

FAI-Sporting Code

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

Homologatie van F.A.I.-brevetten:

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 november.

Gebruik e-mailadres secretariaat:

Gelieve 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 DTO-werking kunnen worden verstuurd naar 'dto@lvzc.be'.

Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

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.** Kopies van medicals en vergunningen mogen naast per post ook aangeleverd worden via e-mail met een kwalitatieve scan opgeslagen als PDF. Gelieve voor documenten geen foto's gemaakt met de smart Phone te sturen.

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- KNNvL-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 2300 Turnhout)

Instructeurs volgen refresher



Theo, Yves, André en Rudi aan de slag met tijdelijke luchtruimbestanden.



René, Johan en Koen aan de slag met hun Oudie.



De zaal in Mariadal te Hoegaarden zat goed vol voor deze refresher!



Groepswork: Hoe pakken we overlandvliegen aan in onze club?

Instructeurs moeten niet enkel hun zweefvliegvergunning current houden, maar ze moeten ook hun instructeursbevoegdheid – die telkens geldt voor een periode van 36 maanden – geldig houden. Daarvoor moeten ze voldoende instructie geven, voldoende bijscholing (= refresher) volgen of een assessment of competence doen met een 'flight instructor examiner'.

Omwille van diverse redenen is het voor sommige instructeurs moeilijk om voldoende refreshers te volgen. Daarom kunnen de clubs binnen onze ATO zelf een refresher inrichten die open staat voor instructeurs van alle clubs.

Op 17 februari organiseerde onze club in Hoegaarden een refresher van een hele dag in het thema luchtvaart & overlandvliegen. Met meer dan 50 inschrijvingen kunnen we dit zeker een succes noemen.

Op het programma stond o.a. een update van nieuwigheden in het luchtruim 2019. Met Mattijs bestudeerden we de huidige luchtruimsituatie vanuit concrete voorbeelden. Hij gaf ook een overzicht van de te raadplegen bronnen voor een degelijke vluchtvoorbereiding.

Met Stéphane Vanderveken gingen we praktisch aan de slag om een tijdelijke luchtruimaanpassing in navigatiesysteem implementeren.

Nadien gingen de instructeurs in groep aan de slag om de opleiding 'overlandvliegen' onder de loep te nemen: "Hoe ga je best aan

de slag met beginnende overlandvliegers? Aan welke basisvoorwaarden moet voldaan zijn in de club om goede overlandtraining te kunnen geven?

In welke stappen gebeurt dat dan best?" waren de gespreksonderwerpen.

Nadien nam iedereen zijn Oudie of ander navigatiesysteem erbij en gingen we aan de hand van 40 opdrachten na of iedereen voldoende vlot zijn weg vindt in alle mogelijke instellingen. Deze training zouden we ook eens in de club kunnen doen voor leerling-piloten die de club Oudies gaan gebruiken (of een ander navigatiesysteem op je smartphone). Zo kunnen we je wegwijz maken en helpen om de nodige naxboxes in te stellen.

Tijdens de middagpauze (en andere pauzes) werd gezorgd voor heerlijke broodjes, vieruurtje, drank door Stijn, Sophie, Astrid en Michael. Heel erg bedankt voor alle helpende handen, ook tijdens de opruim achteraf.

Nadien kwamen er zeer positieve reacties over de organisatie en de inhoud van de refresher. Door zeer praktisch aan de slag te gaan met de computer en navigatiesysteem vonden de instructeurs het een leerrijke bijscholing.

Koen

D.A.C. op de wetenschapsdag te Heist op den Berg

Voor het tweede jaar op rij werden wij gevraagd om een uiteenzetting te geven over vliegen op de Heilig Hartschool in Heist op den Berg.

Met deze infodag wil de scholengroep kandidaat leerlingen warm maken voor hun STEM richtingen, waarin wetenschap centraal staat. Doorheen de dag volgen 10 tot 12-jarigen een aantal uiteenzettingen, waaronder die van ons: 'Helden in de lucht'.

Gewapend met een presentatie, een Ka8 en een Ventus T palm-den we, net als vorig jaar, de indrukwerkkende sporthal in. Zo willen wij ook een hangaar!

09:30: Tijd voor de eerste groep.

Vraag één zat eraan te komen... "Wow, hoe zijn die vliegtuigen hier binnen geraakt?" Het door-het-dak-verhaal werd al rap in twijfel getrokken en de aanhangwagens op de speelplaats hadden voor sommigen ook al wel wat verraden.

Toch wel onder de indruk eerst even de bankjes op voor een powerpoint. Waarom vliegt de mens, hoe ziet de geschiedenis van het vliegen eruit en hoe werkt een vliegtuig,... zijn enkele van de vragen die beantwoord worden. Even een vraag tussendoor: "Vliegen die dingen dan echt?" Er was bij enkelen toch wat overtuigingskracht nodig om dat erdoor te krijgen.

Wat opviel voor ons, bij sommige groepen was er al een hoop kennis aanwezig: hier en daar kwam zelfs het principe overdruk en onderdruk al op de proppen en konden we de presentatie zo goed als door ons publiek laten doen. Het indrukwekkendste qua uitleg op de vraag hoe komt het dat een vliegtuig vliegt was toch wel: "...omdat de vleugel bol is vliegt de lucht er zo rond dat het vliegtuig omhoog geduwd wordt." Veel konden wij daar niet aan toevoegen



Hoe kon die hier binnen?

Na de theoretische uiteenzetting over naar de praktijk. Nee, een rondje in de sporthal was net niet mogelijk, maar zo dicht bij een "echt" vliegtuig staan deed het voor de meeste ook al.

Waarvoor dient dit, wat doet dat,... tot aan "Mag ik er eens in gaan zitten?" Na de theorie even toetsen wat er is blijven han-



Aandachtige kandidaat wetenschappers.



Collega's

gen en de stuurorganen, instrumenten en gaatjes en boutjes duiden. Bij elk van de 4 groepen zaten er wel heel geïnteresseerden tussen. Meestal bleven de vragen komen.

Ook nog eens juist uitleggen hoe we nu juist binnen zijn geraakt en hoe lang het dan duurt om het vliegtuig dan terug "te maken", want dat was toch nog niet heel duidelijk.

Leuk om te zien hoe de vragen bleven komen. Je mag natuurlijk niet verwachten dat bij iedereen van de groep de interesse even groot is, maar in elke groep zaten er toch weer een heel aantal die met het opgelegde half uur niet genoeg hadden. Hopelijk hebben we deze jongeren warm genoeg gemaakt voor het zweefvliegen en om in de komende jaren eens goeiedag te komen zeggen in een van onze clubs!

Tussen onze eigen presentaties door hadden we ook wat tijd om even bij een van de andere voorstellingen te gaan kijken. Collega vliegeniers dan nog: met 29 dieren was een valkenier aanwezig om een presentatie te geven met een kleine vliegdemonstratie. Van uiltjes over valk en arend tot gier, ze waren allemaal van de partij. Het blijven ongelooflijk mooie en indrukwekkende beesten om naar te kijken. Ik wil de volle 9 kg gier precies niet op de vleugel van de Ka 8 af zien komen...

Conclusie van het verhaal: opnieuw een leuke en interessante dag voor ons en hopelijk ook voor ons publiek en wie weet hebben we toch enkele techneuten in spe op het vliegende pad gebracht.

Pieter Custers

Nieuws van de F.A.I.

FAI has received the following Class D (Glider) European record claims:

Claim number : 18934
 Sub-class : DO / Open Class Gliders
 Category : General
 Group : Not applicable
 Type of record : Distance using up to 3 turn points
 Course/location : Serres (France)
 Performance : 1 580,6 km
 Members : Klaus Ohlmann (Germany), Gil Souviron (France)
 Glider : Stemme VT S10 / _other
 Date : 12.05.2019
 Current preliminary claim : 1 541 km (25.04.2019 - Mathias Schunk, Germany)

Claim number : 18935
 Sub-class : DO / Open Class Gliders
 Category : General
 Group : Not applicable
 Type of record : Free distance using up to 3 turn points
 Course/location : Serres (France)
 Performance : 1 584,6 km
 Members : Klaus Ohlmann (Germany), Gil Souviron (France)
 Glider : Stemme VT S10 / _other
 Date : 12.05.2019
 Current record : 1 559,9 km (16.05.2013 - Mathias Schunk, Germany)

Claim number : 18787
 Sub-class : D15 / 15m Class Gliders
 Category : Female
 Group : Not applicable
 Type of record : Speed over a triangular course of 300 km
 Course/location : New Machavie - Rietpan - Sannieshof - New Machavie (South Africa)
 Performance : 160,07 km/h
 Pilot : Katrin Senne (Germany)
 Glider : JS 3 / Jonker
 Date : 15.11.2018
 Previous record : 153,8 km/h (06.12.2002 - Angelika Machinek, Germany)



The details shown above are provisional. When all the evidence required has been received and checked, the exact figures will be established and the record ratified (if appropriate).

Record Officer

FAI - Fédération Aéronautique Internationale
 Maison du Sport International | Av. de Rhodanie 54 |
 1007 Lausanne | Switzerland
 Tel: +41 (0)21 345 10 70 | Fax: +41 (0)21 345 10 77
www.fai.org | Facebook | Twitter



ONZEKER OVER DOPING?

Wat doet doping met je lichaam?
 Kan je van koffie positief testen?
 Mag een sporter neusdruppels gebruiken?
 Wat mag wel en wat mag niet?

Bel de DOPINGLIJN:
 02/553 35 20 of kijk op www.dopinglijn.be

Hier kan je terecht voor gratis informatie
 en krijg je een antwoord op elke vraag. Wie sport, moet weten waar de lijn ligt!

DUOGLIDE VEZC

De DuoGlide, dé tweezitterwedstrijd van Nederland, is weer terug van weggeweest!

In het weekend van 24/25 augustus 2019 wordt de draad weer opgepakt!

Hoogste tijd om deze supergezellige wedstrijdformule tevoorschijn te halen, op te poetsen en deelnemers onbelemmerd opdrachten te laten vliegen vanaf de Grootte Heide te Venlo.

De voormalige Eindhovense Zweefvliegclub EACzc organiseerde deze unieke zweefvliegwedstrijd voor uitsluitend tweezitters tot 2008 op Vliegbasis Eindhoven. De allerlaatste DuoGlide werd nog gehouden onder de naam van Transponderglide.

Maar door de toenemende drukte op Eindhoven Airport kreeg de EACzc zo veel vliegbepalingen opgelegd, dat met wedstrijdactiviteiten gestopt moest worden.

Inmiddels is de EACzc uit Eindhoven vertrokken en te Venlo opgegaan in een nieuwe zweefvliegclub, samen met de VZC, onder naam van VEZC.

De DuoGlide biedt de beginnende wedstrijdvliegers een ideale gelegenheid, om in een ongedwongen en ontspannen sfeer kennis te maken met het wedstrijdvliegen.

Maar niet alleen beginners zijn welkom, ook de gevorderden zien we graag komen.

Het luchtruim rondom Venlo is nog breed en vrij genoeg, om aantrekkelijke en sportieve wedstrijdopdrachten uit te schrijven.

Traditioneel kenmerken de wedstrijden op Venlo zich door hun gastvrijheid en gezelligheid. Voor de deelnemers zijn er campingfaciliteiten beschikbaar en zal het aan de Inwendige Mens niets ontbreken.

De DuoGlide is bedoeld voor uitsluitend tweezits zweefvliegtuigen, van modern plastic tot oud hout, en zal tweemaal georganiseerd worden.

Een transponder is wel verplicht!

Begint het bij u te kriebelen?

Kijk dan snel op <https://www.zweefportaal.nl/duoglide/> voor nadere informatie op de DuoGlide-website en mogelijkheid tot inschrijven.



OPEN DOOR GOETENHOVEN

31 AUGUSTUS - 1 SEPTEMBER

VIERING 50 JAAR MARCHETTI

Belgisch Kampioenschap zweefvliegen 2019

Dit jaar vond het Open Belgisch Kampioenschap Zweefvliegen van 18 mei t/m 26 mei 2019 plaats. Het was zo gepland om de andere wedstrijden die in Vlaanderen plaatsvinden niet te hinderen. Er schreven zich uiteindelijk 42 deelnemers in en 41 namen effectief aan de wedstrijd deel: 6 in de Clubklasse, 23 in de Standard / 15m / 20m klasse en 12 in de 18m / 20m / Open klasse. Twee dagen van de acht dagen kon er niet gevlogen worden.

De wedstrijdleiding probeerde ook dit jaar het wedstrijdvliegen veiliger te maken. Op het vorige BK vond al een nieuwe finishing met grotere radius ingang. Dit jaar ging men nog een stapje verder met de invoering van een geoptimaliseerde startlijn-, keerpunt- en finish-procedures. Het evenement kon online gevolgd worden op de website van het BK <http://obgn.cnvv.be/> of de facebook pagina van het CNVV. Alle uitslagen konden zoals steeds ook op Soaringspot geconsulteerd worden.

De uitslagen

Clubklasse



Zoals in de clubklasse werden ook in de standaardklasse naast de twee wedstrijddagen die door meteo-omstandigheden geannuleerd werden nog twee dagen geneutraliseerd. De winnaar van de wedstrijd werd een Nederlander, maar Dennis Huybreckx veroverde de titel van Belgisch kampioen.

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1		X8g	Bart Leysen	KAC	ASW 20F	1.055	3,314
2	2	FB	Frédéric de Grootte	BZC	Std. Libelle 201B WL	0.994	2,994
3	1	520	Philippe Billuart	ACUL	Discus b	1.045	2,849
4	1	CJ	Robin Motte Dit Falisse	RVA	Std. Cirrus 16m	1.005	2,796
5		2E	Bernard Botman	VZP	LS 4	1.025	2,503
6		BR	Peter Bertels	BZC	Std. Libelle	0.99	2,381

Standard 15m/20m



Naast de twee wedstrijddagen die door meteo-omstandigheden geannuleerd werden werden in de clubklasse nog twee dagen geneutraliseerd. Bart Leysen vloog zich gedurende de vier wedstrijddagen die zo overbleven naar de eerste plaats.

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1		SR	Robbie Seton	KACK	LS 8a	100	3,456
2		CM	Dennis Huybreckx	AAPCA Fayence	LS 8	100	3,419
3		LT	Jeroen Jennen	KACK	LS 8	100	3,392
4		FS	Daan Spruyt	VZP	ASW 27	104	3,238
5		MM	Manu Litt	CNVV / RVA	Ventus 2BX	104	3,217
6		TH	Tim Huybreckx	KACK	Discus 2T	100	3,082
7	2	CA	Wim Akkermans	KACK	Ventus CA	101	3,015
8	1	YU	Jeff Kell	KACK	Discus 2T	100	3,003
9	1	TP	Pieter Daems	KACK	Discus 2T	100	2,997
HC		FU	Team Vandebecck / Bertels	BZC	Ventus CT	101	2,972
10	1	JH	José Jaime	RVA	LS 8a	100	2,894
11	3	LE	Geert De Palmenaer	VZP	Ventus C	101	2,880
12	1	L8	Nick Fremau	BZC	LS 8	100	2,845
13	1	ED	Emiel De Wachter	KACK	LS 8	100	2,708
14	4	UU	Pieter Lievens	VZP	Duo Discus	101	2,508
15	2	ND	Eddy De Coninck	KAC	Duo Discus T	101	2,440
16	1	GC	Timo Stöven	Airbus	Discus B	98.5	2,414
17	3	PP	Nick Redant	Lille Planeur	DG 400	97	2,401
18	2	KB	Thomas De Bruyn	BZC	Janus CT	100	2,317
19	1	BW	Yves Ruymen	K Vliegclub De Wouw	Duo Discus	101	2,248
20	1	5F	Maxim Alexandre	ACRA	LS 8	100	2,103
21		4	Thibaud Husson	ACUL	Discus b	98	1,832
22		4V	Selfslagh & Guelenne	ACRA	Janus C	100	1,798
23		2W	Luc Van Camp	KAC	Discus 2T	100	465

Beker van Vlaanderen Zweefvliegen Flanders Soaring Cup



18m /open klasse



In deze klasse vloog men zes opdrachten waarvan er maar een achteraf geannuleerd werd. Belgisch kampioen werd Bert jr. Schmelzer

#	Op	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1		F ²	Bert jr. Schmelzer	KACK	ASG 29	111	4,215
2		2X	Tijl Schmelzer	KACK	Ventus 3T	111,5	3,899
3		70	François Delfosse	ACUL	ASG 29E	111	3,594
4		LL	Baumgartl & Bruning	LSV Dinslaken	Arcus T	107	3,290
5	1	MD	Geert Van Duyse		ASH 26E	110	3,212
6	1	2Y	Bert sr. Schmelzer	KACK / LSV Viersen	Ventus 2cxT	110	3,104
7	1	CR	Bielen & Snyers	KACK	Arcus T	107	2,922
8	1	29	Olivier Sevrin	BVGC	ASG 29	111	2,306
9	1	PL	Pierre Roumet	Romo	DG 800	110	2,158
10	1	HE	Walter Geenen	KACK	Ventus 2CM	110	2,070
11		E ²	Dupont & De Coninck	ACRA	ASG 32MI	107	1,962
12		V8	Bruno Pieraerts	BVGC	Arcus T	107	290

Met de **Beker van Vlaanderen/Flanders Soaring Cup [BVV/FSC]** wordt het wedstrijdvliegen in Vlaanderen gepromoot.

De organisatoren van de Kempencup, Kiewit Cup en Keiheuvel-Cup hebben de internationale wedstrijd BVV/FSC opgericht in samenwerking met de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (LVZC). Het concept is eenvoudig: de deelnemers verdienen hun punten tijdens de drie wedstrijden. Vervolgens wordt een nieuw klassement opgesteld door de wedstrijddagen samen te voegen tot één wedstrijd. Elke afzonderlijke wedstrijd behoudt zijn eigen unieke karakter, hiervoor is er een uniforme klasse-indeling afgesproken, rekening houdend met de transponderinvoering.

Nieuw in 2019

Op algemeen verzoek van de piloten zal de BVV als geheel dit jaar niet meer meetellen voor de internationale FAI IGC ranking, maar zal naar alle waarschijnlijkheid elke Cup afzonderlijk meetellen, maar dat is nog niet 100% zeker.

Piloten kunnen hun behaalde wedstrijdresultaat indienen voor de Belgian Ranking. Zie hiervoor de bepalingen in paragraaf A.4 van het BVV-reglement en het reglement van de Belgian Ranking op <https://belgianranking.wordpress.com/>.

Klasse	Doel	Voorwaarden
Friendly	Een klasse zonder transponderverplichting, met als doel het wedstrijdvliegen te promoten en voor gezelligheid	Geen voorwaarden
Sport-XPDR	Een klasse met transponderverplichting, voor de minder performante zweefvliegtuigen	Transponderplicht Handicap maximaal 108
Open-XPDR	Een klasse met transponderverplichting, voor de meer performante zweefvliegtuigen	Transponderplicht Handicap minimaal 108

De BVV wordt betwist in de volgende klassen:

Vliegtuigen met handicap 108 kunnen kiezen of zij in de Sport-XPDR of Open-XPDR-klasse deelnemen

De Kempencup vond tussen 30 mei en 2 juni plaats en trok 49 deelnemers aan. Het klassement ziet er als volgt uit:

Links:

<http://www.cnvv.be>

<https://www.facebook.com/CNVVsthubert/>

https://www.soaringspot.com/en_gb/search/?q=belgium

Friendly

#	Op	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1		ED	Emiel De Wachter	KACK	LS 8	108	1,242
2	3	BP	Wil Janssens	Albatros	Twin Astir Trainer FG	92	997
3		KB	Meers & Bosmans & Nuydens & De Ridder	KAC	ASK 21	92	984
4	2	K7	Conings & Ceusters & Erna	Albatros	Twin Astir Trainer FG	92	943
5	4	XO	Guy Piccart	LZC	DG 300	104	776
6	7	WV	Wim Verholle	KAC	Cirrus B 18.34m	102	756
7	2	D10	Verhoest & Van Herck & De Bruyne & Durt & Dejongh	KAZM	Twin Astir Trainer FG	92	743
8	1	BT	De Man & Van Peel	BZC	Astir CS Jeans	93	731
9	5	MK	Durt & Huybrechts	KAZM	Ka 6	82	599
10	6	FF	Philipe Matthys	VZA	Discus 2T/18m	114	538
11	5	PL41	Van Put & Cornelissen	RBAC	DG 505 20m	104	506
12	5	D62	Schoenmaekers & Broeckx	KAC	ASK 21	92	497
13	5	VZ	Filip Ceelen	Albatros	Astir CS Jeans	93	440
14	1	ZD	Pascal Cuylaerts	KAZM	DG 100	100	402
15	6	PL89	Kortleven & Liekens & Liekens & Van De Velde & Lots	RBAC	Twin Astir Trainer FG	92	383

Sport XPDR

#	Op	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1	1	AY	Pieter Lievens	VZP	LS 1 f	100	1,992
2	1	ME	Eddy De Coninck	KAC	Pegase	102	1,969
3	1	4J	Ward Gysemans	KACK	DG 400	107	1,929
4		FB	Frederic De Groote	BZV	Std. Libelle	98	1,739
5	2	2W	Luc Van Camp	KAC	Discus 2T	108	1,632
6	2	BR	Peter Bertels	BZC	Std. Libelle	98	1,624
7	1	H6	Buijs & Van Rijnberk	Vliegclub Haamstede	DG 1000/18m	106	1,588
8	1	LX	Tom Segers	Albatros	LS 4	104	1,168
9	1	PM	Verheyen & Meyers	Albatros	LS 4	104	1,034
10	1	F7	Bert Matthys	KAC	Mosquito	107	932
11	3	H7	Marco Van Kempen	Vliegclub Haamstede	Discus CS	107	758
12		NU	Ivo De Schepper	KAC	Discus 2T	108	0

Open XPDR

#	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1	2Y	Tijl Schmelzer	KACK	Vntus 2cT/18m	118	2,391
2	LT	Jennen & Akkermans	KACK	LS 8	108	2,305
3	LE	Geert De Palmenaer	VZP	Ventus 1	110	2,294
4	SR	Robbie Seton	KACK	LS 8	108	2,266
5	CR	Snyers & Bielen	KACK	Arcus T	116	2,142
6	TH	Tim Huybreckx	KACK	Discus 2T	108	2,076
7	TP	Pieter Daems	KACK	Discus 2T	108	2,013
8	YU	Jef Kell	KACK	Discus 2T	108	1,996
9	FS	Daan Spruyt	VZP	ASW 27	114	1,986
10	46	Schouten & Schouten	Kennemer ZC	DG 500M 22m	110	1,887
11	VE	Vanderputten & Vanderputten	VZP	Ventus 2cT/15m	114	1,750
12	HE	Walter Geenen	KAC	Ventus 2cM/18m	118	1,693
13	PP	Nick Redant	Lille Planeur	DG 400/17	109	1,644
14	CA	Ben Heylen	Albatros	Ventus 17.6m	115	1,609
15	CX	Dries Van Gestel	KAC	LS 6	111	1,598
16	R1	Mertens & Gillegot-Vergauwen	Albatros	LS 8	108	1,444
17	DX	Van Eenaeme & Van Erck	APCK	Nimbus 4DM	123	1,435
18	TR	Tom Van Den Eynde	KACK	LS 6	111	1,401
19	FU	Vandebeeck & Bertels & Braspenning	BZC	Ventus 1	110	1,130
20	KA	Hugo Jansen	KAC	LS 8T/18m	114	853
21	KB	Van Dam & Donders	BZC	Janus CT RG	108	627
22	3KC	Geert Callewaert	Albatros	Discus 2T/18m	114	542

Friendly

#	Op	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1		K7	Hugo Mertens - Bart Wolfs	Albatros	Twin Astir Trainer FG	92	312
2		ED	Emiel de Wachter	KACK	LS 8	108	275
3		VZ	Filip Ceelen	Albatros	Astir CS Jeans	93	208
4		XO	Guy Piccart	LZC	DG 300	104	130

Sport XPDR

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1		FB	Frédéric DE GROOTE	BZC	std. libelle	98	654
2		ME	Eddy DE CONINCK	KAC	pegase	102	582
3		4J	Ward Gysemans	KACK	dg 400	107	572
4		BR	Peter Bertels	BZC	std. libelle	98	565
5		F7	Bert Matthys	KAC	Mosquito	107	555
6		2W	Luc Van Camp	KAC	Discus 2T	108	546
7		TQ	Tom Conings	Albatros	Ls 4	104	520
8		AY	Pieter Lievens	VZP	ls 1 f	100	497
9		PM	Verheyen Danny - Meyers Ivo	Albatros	Ls 4	104	368
10		LX	Tom Segers	Albatros	Ls 4	104	365
11		PP	Nick Redant	Union Aérienne Lille Roubaix Tourcoin	DG 400	107	292
12		HA	Lode Vos	Albatros	Discus	107	204

Open XPDR

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
8		XL	Simon Berx - Ken Evens	Albatros	Duo Discus XL	111	379
9		X89	Bart Leysen	KAC	ASW 20	110	362
10		CR	Ruben Sneyers - Christiaan Bielen	KACK	Arcus T	114	358
11		VE	Koen Vanderputten - Joris Vanderputten	VZP	Ventus 2cT/15m	114	348
11		FS	Daan Spruyt	VZP	ASW 27	113	348
13		LE	Geert De Palmaer	VZP	ventus 1	110	328
14		HE	Walter Geenen	KAC	Ventus 2cT/18m	118	322
15		CA	Ben Heylen	Albatros	Ventus 17.6m	115	0

Volgende afspraak in Keiheuvel vanaf 24 augustus.



Open XPDR

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1		LT	Jeroen Jennen - Wim Akkermans	KACK	ls 8	108	649
2		TP	Pieter Daems	KACK	Discus 2T	108	553
3		FU	Jelle Vandebecck - Joost Bertels - Louis Braspenning	BZC	Ventus 17.6m	115	499
4		L8	Nick Fremau	BZC	ls 8	108	486
5		MH	Rik Vanden Boer	Albatros	LS 8	108	460
6		TR	Tom Van den Eynde	KACK	ls 6	111	427
7		3KC	Geert Callewaert	Albatros	Discus 2T/18m	114	396

Kempencup 2019



Bij het begin van de Kempencup 2019 werd er ons gevraagd om als beginnende overlandpiloten die deelnemen aan hun eerste wedstrijd, onze persoonlijke ervaringen neer te pennen. Dat vonden wij een leuk idee en delen via deze weg graag hoe Philippe en ik de wedstrijd ervaren hebben!

Zoals velen onder ons kunnen beamen begon de Kempencup al weken voordien in onze werkplaatsen. Onze dame had wel wat werk nodig. Buiten het reguliere polishen en opblinken van ons toestel hebben we alle reparaties en eigenheden van haar 55 jaar bestaan gecontroleerd. En nog heel belangrijk onze trailer verbeterd met broodnodige items zoals een krik en tipkarren. Na al dat werk reden we naar EBZR om samen met de andere 'Meeuwen' te verzamelen. Toen we eenmaal daar waren zagen we dat er een sleeptuig en een piloot was. We konden er niet aan weerstaan om dan ook alles over te vliegen.

Dag 1 werd jammer genoeg gecancelled. Gelukkig liet het weer het wel toe om nog wat lokale vluchten te maken, zodat we die dag alsnog van grond konden gaan.



Vrijdagochtend leek het de dag te gaan worden, we monteerden de Ka-6 en gingen vol spanning naar de briefing. Conclusie: A-proef 155km, B-proef 105km. Het was die dag mijn beurt om vliegen, maar toen we het wolkendek zagen dichttrekken werd snel duidelijk dat de dag mogelijk gecancelled ging worden. Tot

onze verbazing gingen ze toch over tot het opslepen- en lieren van de Open XPDR klasse. Een aantal van hen geraakten zelfs rond, of legden grote afstanden af. Waarvoor respect!

Wachten op beter weer :)

Zaterdag was dan de dag waar we naar hadden uitgekeken, en de dag dat Philippe mocht vliegen. De proef: 199.4km. De opdracht: wolkjes knuffelen en rond dobberen. 'Jammer genoeg ben ik op het been naar Wuustwezel (te snel) teruggekeerd. Ik had schrik om ergens buiten te moeten landen, en ben dan maar teruggekeerd naar Weelde. Laten we dat nog even steken op het feit dat het mijn eerste wedstrijd was. ;) ', Philippe. De gevlogen afstand was 116km, best netjes. Na het ophalen van de DG100 konden we zo een geslaagde dag mooi afsluiten met de BBQ. Die dag geraakte onze collega's; Papa en Carl wel rond met de Twin, waarvoor proficiat!

Meteo voor zondag: blauwe thermiek, met toppen tot +/- 2000m en een stevige zuidenwind. Proef: een AAT 178km (104km-253km), Minimumtijd: 2h30. Tijdens de briefing werden Philippe en ik naar voor geroepen als zijnde 'de mannen met stalen kloten', wat zeer grappig was en nogmaals de leuke, vriendschappelijke sfeer van de Kempencup bevestigd. Na het boxen verschenen er tot onze verbazing toch cumuli! Snel werd duidelijk dat mijn grootste concurrent die dag de wind zou worden. Met veel moeite bleef ik net binnen de Belgische grenzen en kwam ik stap voor stap dicht bij de AAT-sectoren. Het plan was om niet te ver door te vliegen in de sectoren en ze gewoon allemaal proberen aan te tikken. Tot mijn grote vreugde is dit gelukt en kon ik 2h40' na de start aankondigen dat ik '5 minuten out' was! Finishhoogte was ruim boven de 800m (puntje voor volgend jaar), afstand gevlogen: 123.54km, gemiddelde snelheid 45.73km/h, goed voor een 7de plaats die dag. Onze Twin en DG geraakten ook rond. Kortom weer een geslaagde dag!



Pittige crosswindlanding na een geslaagde vlucht!

In het totaalklassement eindigen we op een mooie 9de plaats. We zijn blij dat we alle twee een dag hebben kunnen vliegen en hebben er veel van opgestoken. Volgend jaar zijn we er zeker weer bij!

Philippe & Sebastiaan

Warme momenten in de Cirrus

Op zaterdag 16 juli 2005 kwam ik aan in Angers. Het plan was te blijven tot zondag 24 juli. Op zondag maakte ik een tweetal vluchten op ASK-21 en er waren geweldige vooruitzichten, ik ging immers gelost worden op mijn net aangeschafte Cirrus.

Anderzijds waren de weergoden ons niet gunstig gezind. Op maandag, dinsdag, woensdag stonden we op onder een grijze hemel en het begon pas open te trekken naar 16u00. Daarenboven vernamen we dat de zweefvliegactiviteiten al gestopt moesten worden op donderdagavond daar er het volgende weekend een kunstvluchtwedstijd georganiseerd werd. Oeps, en het zweefvliegverlof diende nog gerentabiliseerd te worden. Ik ging en ik zou gaan vliegen met de Cirrus.

Op woensdagochtend werd de Cirrus gemonteerd. De verbindingen tussen de stuurorganen en de stuuroppervlakken werden correct uitgevoerd en gecontroleerd. Positieve check werd uitgevoerd en er waren geen opmerkingen. Het vliegtuig werd verder gecontroleerd, batterijen werden geïnstalleerd en de parachute werd in de zwever gelegd. Geen anomalieën werden vastgesteld. Het vliegtuig werd daarna in de rij wachtende zwevers gelegd.

Een eerste vlucht ging gemaakt worden door mezelf, dus ook mijn eerste vlucht op Cirrus. Het ging gebeuren onder een grijze wolkenhemel, lichte wind in de as van de piste. Goede omstandigheden voor een eerste kleine vlucht. De voorvluchtchecks werden doorlopen – geen opmerkingen – gevolgd door de startprocedure. Alles verliep naar wens tot op 200 meter waar ik een vermogenverlies vaststelde. Ik legde de Cirrus onmiddellijk vlak, ontkoppelde en maakte een verkort circuit. Gezien het mijn eerste vlucht was, wou ik helemaal geen risico's nemen. De Cirrus vloog zoals men mij beschreven had en ik maakte een correcte landing. Ik legde me opnieuw in de wachtrij.

Wat later was er een tweede start voor mij. Echter, de radio functioneerde niet. Er werd een 'handheld' bijgehaald maar deze was 'low battery' zodat van uitzenden ook geen sprake was. Een tweede 'handheld' werd erbijgehaald maar ook dit liep verkeerd af. Daarop werd de Cirrus uit de wachtrij gehaald teneinde de radio te herstellen. Daarop werd getoond hoe het dashboard wordt gedemonteerd en door een ander hoe de radio eruit wordt gehaald. Voor het uithalen van de radio ben ik nog eens een sleutel gaan halen op de camping. Ondertussen was er iemand paraat met zijn multimeter voor het uitmeten van de antenne en zijn verdict was dat de antenne in kortsluiting was. Dus niet de radio. Daarop ben ik terug gegaan naar de camping voor het halen van een antenne van een 'handheld' teneinde de goede werking van de radio te controleren. En inderdaad, de radio functioneerde. Restte ons het installeren van een tijdelijke antenne. En onze Franse collega's wisten me te vertellen dat ik er één kon lenen die bij hen in het magazijn lag. De tijdelijke installatie van een antenne werd gemaakt in de Cirrus. Tijd om de Cirrus terug in piste te plaatsen en het uittesten van de constructie. Onderstussen was de zon van de partij, was de wind omzeggens gaan liggen, maar zat niet meer recht in de as van de piste (hoek van +/- 45°). Wel was ik al die tegenslagen grondig beu. Ik vroeg me af of er wel een einde zou komen aan al die tegenslagen. Wist ik veel dat al het voorgaande klein bier was in vergelijking met wat nog moest komen. Ik was ook gebrand om nog eens te kunnen vliegen met de Cirrus. Ik liep over van goesting en niets ging me nog kunnen tegenhouden. (Dat de staart er van af was geweest en niet gecontroleerd was na het terugplaatsen, wist ik niet.)

Relaas van de vlucht

Ik stapte in en doorliep de voorvluchtcontroles: remkleppen werden uitgeklaapt en bekeken, instrumenten gecontroleerd, stuurorganen werden gechecked voor vrijheid van beweging., trim werd neutraal geplaatst, gordels nog eens aangespannen, cockpitkap geplaatst en ik was klaar voor de startprocedure. Die liep ook niet van een leien dakje daar onze tijdelijke radioconstructie het liet afweten met betrekking tot contact met de lier. Met behulp van de radio op de startcaravan werd de procedure verder afgewerkt.

Met de stick neutraal vertrok ik. De Cirrus begon snelheid te maken, kwam van de grond en richtte zelf zijn neus in de lucht. Mijn eerste reactie was er één van ongelooft. Ik had de stick nog niet naar achter getrokken en de neus ging onmiddellijk de lucht in. Ik duwde de stick volledig naar voor, zonder resultaat echter. Ik begreep onmiddellijk dat ik een probleem met het hoogteroer had en dat het vliegtuig in feite niet te vliegen is. Ondertussen begon de Cirrus zijn stalspeed te bereiken en begon te "zwalpen" aan de lier. Ik heb toen ook onmiddellijk de beslissing genomen om door te gaan met de lierstart (zeker niet te ontkoppelen), zo hoog mogelijk te komen en er dan uit te springen. Ik kreeg de Cirrus terug gestabiliseerd aan de lier. Het voetenstuur reageerde correct en die gebruikte ik om te corrigeren als er een vleugel "viel". De stick had ik onmiddellijk naar voor geduwd en in die positie heb ik deze de ganse klim gehouden. Snelheid bereikte een 110 Km/Hr wat de ideale snelheid is voor een lierstart van een Cirrus. Ondertussen doorliep ik in gedachten wat de volgende stappen waren om mezelf te redden. En was ik bang aan het wachten op het ontkoppelen van de lier. Ik hoopte ook op een goede hoogte. Het was echter wel een zeer steile klim. Ik merkte ook dat eenmaal "bovengekomen" het vliegtuig nog steeds een opwaartse neusstand had.

Bij het ontkoppelen, op ongeveer 400 meter, richtte onmiddellijk de neus van het vliegtuig zich op (stick volledig naar voor) en gezien ik ook reeds de beslissing had genomen om te springen heb ik niet gewacht. Onmiddellijk heb ik de cockpitkap ontgrendeld en afgegooid. Daarop heb ik mijn gordels losgemaakt en visueel geverifieerd of de goede waren losgemaakt. Hoe ik mijn benen vanonder het dashboard heb gekregen weet ik niet meer. Ik plaatste mijn beide benen aan de linkerkant uit de cockpit en wou eruit vallen. Ik keek naar de vleugel en de grond en ik realiseerde me dat ik hoog genoeg zat voor een parachutesprong. Echter, ik had dan geen enkele controle meer over de Cirrus. Gezien zijn bewegingen en de bijhorende G-krachten werd ik – met beide benen buiten – terug mijn stoel ingetrokken. Ooggetuigen hebben we verteld dat ik een mislukte looping had gemaakt. Ik had zelf weinig benul meer wat voor bewegingen de Cirrus nu aan het maken was; ik zag opnieuw de vleugel en zag ik nog steeds hoogte genoeg had om te springen.. Ik voelde een vermindering van de G-krachten en wist dat ik er onmiddellijk eruit moest. Angst om te springen heb ik niet gehad, integendeel.

Ik ben eruit gegaan, heb de romp gezien en dan heb ik onmiddellijk naar de rode hendel gegrepen en – in twee tijden – eraan getrokken. Onmiddellijk opende de parachute zich. Ik heb omgekeken en zag dat de Cirrus in een platte vrille was terechtgekomen. Ik hing ook boven het bos en keek rond om te kijken of ik naast de bomen kon terechtkomen. Dit was hopeloos. Bij het naderen van de bomen heb ik mijn benen opgetrokken en in foetushouding heb ik enkele takken geraakt. Ik wou toch ten alle tijde vermijden om recht tegen een boomstam te smakken. Ik ging dus een boom in, ging stil en viel onmiddellijk naar beneden (een tweetal meter). Ik stond op en gespte mijn parachute los.

Daarop ben ik te voet teruggekeerd naar het vliegveld om iedereen te verwittigen dat ik nog leefde.

Nazorg en afhandeling van het accident

Ik kwam terug aan het vliegveld en zag onze voorzitter die op me kwam afgelopen en me omhelsde. Dit gaf een ongelooflijk goed gevoel. De ambulance kwam ook aangereden, maar voor de rest was omzeggens iedereen mij aan het zoeken in het bos. Ik werd in de ambulance gewerkt, plat op een brancard, mocht van de gendarmerie in het zakje blazen en er werd naar mijn persoonlijke gegevens gevraagd. Iemand kwam de ambulance binnen en hij heeft onmiddellijk gezegd dat hij dolblij was mij levend terug te zien daar hij anders een dode op zijn geweten had; hij vertelde ook dat hij dacht de stabilo correct geïnstalleerd te hebben, maar dat dit niet het geval was en er geen check was geweest. Dit is enorm belangrijk voor mij geweest; ik bleef met geen vragen zitten en ik waardeer de eerlijkheid. Wrok of haat voel ik dan ook niet en wil ook niet dat dit zich zou ontwikkelen, integendeel.

Na het hospitaalbezoek, waar ik overigens goed werd bevonden, zijn we teruggekeerd naar de camping waar omzeggens iedereen nog aan het wachten was op mij. Dit zijn zeer belangrijke momenten waar ik zeer veel aan heb gehad.

's Anderendaags (donderdag 21 juli) werd ik gevraagd om samen met de gendarmerie en iemand van het BEA naar het wrak te gaan voor de vaststellingen. Daar aangekomen zag ik een



surrealistisch beeld. Een omzeggens volledig intacte zwever temidden van het bos. Eerst werd gevraagd naar een aantal algemeenheden waarop werd gevraagd naar mijn concrete bevindingen en dit te tonen aan de Cirrus. Bij het bespreken van het hoogteroerprobleem ben ik dan ook onmiddellijk gaan kijken naar de vasthechting van het hoogteroer en heb vastgesteld dat beide hoogteroeren rustten op de "overbrengingspinnen". Normaliter dienen deze "pinnen" geschoven worden in de "U-vorke" van de hoogteroeren. Er werd mij gevraagd om de stabilo te demonteren en éénmaal een correcte installatie te tonen, met de bijhorende beweging van de stick en uitslag van de roeren en éénmaal een slechte installatie, opnieuw met de beweging van de stick en de "gevolgen" op de hoogteroeren.

Daarna werd teruggegaan naar de camping. Ik had nog steeds een zeer grote behoefte om mijn verhaal kwijt te kunnen. Steevast vond ik een luisterend oor. 's Namiddags heb ik dan een vlucht gemaakt met een instructeur. En daarna werden we verwacht bij de gendarmerie voor een verhoor / afleggen van een verklaring.



Op vrijdag zijn we het zweefvliegtuig gaan demonteren en de parachute gaan recupereren. Omstreeks de middag ben ik huiswaarts vertrokken met twee copains. Steevast vond ik een gesprekspartner. Ik had er ook behoefte naar. Ik merkte telkens ook de volwassenheid waarmee gesproken werd.

Aandachtspunten (willen we dergelijke zaken vermijden)

Indien er belangrijke afnames (ontkoppelen van stuurorganen of stuurvlakken) of belangrijke herstellingen plaatsvonden, dan dient er opnieuw een voorvluchtinspectie te gebeuren, en zeker een positieve check. En dan nog liefst niet alleen dat proberen te verhelpen. Altijd een tweede vragen om te controleren en daarna met twee een positieve check.

Ik was gebrand om te vliegen en die radio moest en zou hersteld worden; hier en nu onmiddellijk. Ik werd ook door een resem collega's geholpen. Alhoewel er het ene kleine incident na het andere was, bleven we de ingeslagen weg verder bewandelen. Ik moest en zou gaan vliegen; in feite een ongezonde situatie. Had er gewoon iemand op de rem gaan staan, dan had het accident zich niet voorgedaan.

Haast en spoed is zelden goed, wat weer maar eens bewezen is.

Ik was continu aan het pendelen tussen de camping en de zwever. Een overzicht had ik niet meer. Ik wist wat ik had gedaan, maar dit was dan ook alles.

Als je samen werkt, dient één persoon continu geïnformeerd worden over de diverse werken; één persoon en niet een resem die elk hun eigen ding komen doen. Stap per stap en niet te

gelijk. En die éné persoon blijft bij het vliegtuig. Hij is immers verantwoordelijk.

Aandachtspunten

(positieve die zeker benadrukt dienen te worden)

De lierman heeft rustig verder blijven lieren. Dit is mijn redding geweest. Ik had de beslissing genomen om niet te ontkoppelen maar om zo hoog mogelijk te geraken. Door zijn correct gedrag heb ik mijn doel bereikt. Je zou kunnen stellen dat dit sowieso dient te gebeuren, maar ook hij kan “blokkeren” of zelf toch een “initiatief” nemen.

Het voldoende beheersen van pakweg de ASK-21 is in feite niet voldoende – een te vergevingsgezind vliegtuig. Ik heb veel tijd gehad aan het verdoen met dubbels op ASK-21, waarbij werd opgemerkt dat het koordje toch niet volledig recht in het midden ging. Ben ik gelukkig dat voldoende niet genoeg was en dat het koordje zeker in het midden dient te staan. Nu realiseer ik me dat deze vereisten er toe hebben bijgedragen een zwalpende Cirrus recht te krijgen aan de lier.

De parachute wordt van tijd nog tijd gebruikt als ballast, zitplaats en wordt gewoonlijk niet zo respectvol behandeld op de startkar. De parachute heeft nu wel mijn leven gered. Een correct gedrag tegenover dit overlevingsmateriaal is meer dan nodig.

Ook het dragen van de parachute zou verplicht moeten worden. Jezelf al kansen ontnemen om te overleven is stom; hoe klein dat die kansen ook zijn.

Ik had – dankzij mijn Para B - brevet – een viertal sprongen achter de rug. Dit heeft voor mij de beslissing vereenvoudigd. Niet iedereen heeft deze levensloop achter de rug en zal dus niet met “hetzelfde gemak” deze beslissing nemen. Ook hier zouden de piloten verder geïnformeerd moeten worden.

De nazorg door de collega's is van kapitaal belang. Ik denk niet dat men echt beseft wat dit voor mij betekent. Je verhaal kwijt kunnen is van fundamenteel belang. Daarom ook dat ik zeker niet direct naar huis wou gaan, maar dat ik dit samen met alle anderen wou bespreken.

Er gebeuren heel wat incidenten en ongelukken- sommige met dodelijke afloop- die te wijten zijn aan een foute montage van een toestel. EASA heeft daarom een SIB (Safety Information Bulletin) gepubliceerd om te proberen dergelijke incidenten / ongevallen te vermijden. Het document is omvangrijk maar het is een must om zijn inhoud eens grondig door te nemen. Hieronder een paar highlights:

Doe de montage enkel als je weet hoe het moet.

Er waren incidenten omdat de persoon die het toestel gemonteerd niet wist hoe het moest of waarop hij moest letten: bijvoorbeeld roeren slecht aangesloten, en niet of foutief geborgd. Veronderstel niet zomaar dat je weet hoe het moet! Een toestel mag enkel gemonteerd worden onder verantwoordelijkheid van een persoon die “gelost” is op de montage van een toestel.

■ De verantwoordelijkheid van de montage ligt bij één persoon.

Als er verschillende personen dingen doen, kan de ene van de andere denken dat er iets gebeurd is, terwijl dat niet zo is. De verantwoordelijke persoon sluit zelf alle roeren aan en plaatst alle borgingen.

■ Laat je tijdens de montage niet afleiden.

Heel wat problemen ontstaan doordat de persoon die verantwoordelijk is voor de montage afgeleid wordt, en daardoor iets vergeet. De persoon die verantwoordelijk is voor de montage mag zich niet laten afleiden. Omstaanders mogen de persoon die bezig is met de montage niet onderbreken of afleiden.

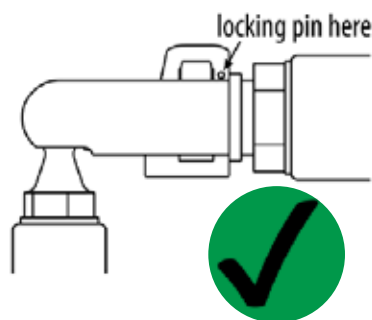
■ Check na de montage

- ▶ Na de montage doet de verantwoordelijke persoon een grondige check van het toestel
- ▶ Check van de bevestiging van de vleugels en het stabilo,
- ▶ Positive check van de roeren
- ▶ Geen materiaal achtergebleven in het toestel?

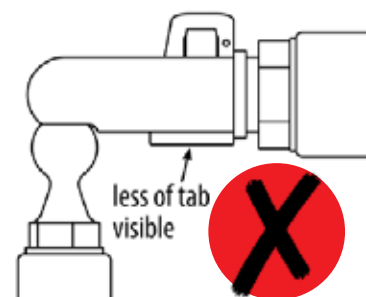
■ Daily check: Voor de eerste vlucht van elke vliegdag:

- ▶ Check van de bevestiging van de vleugels en het stabilo,
- ▶ Positive check van de roeren.

■ Uitvoering positive check Elke piloot moet weten hoe hij op elk toestel waarop hij gelost is een positive check moet uitvoeren.



(c) Correct: ball engaged, locking pin may be inserted



(d) Incorrect: ball not engaged, but locking pin may still be inserted



LESSONS LEARNED

uitgave n°4

ACCIDENT MET LS4 TIJDENS DE LANDING

02/09/2018

Over lessons learned

Een 'Lessons Learned' wordt opgesteld naar aanleiding van accidenten of markante incidenten die zijn voorgevallen binnen de ATO werking van de Liga. Het heeft tot doel deze voorvallen bespreekbaar te maken en er lering uit te trekken om te voorkomen dat eenzelfde voorval zich zou herhalen of erger zou aflopen.

Meer info

In eerste instantie kan je steeds terecht bij de Adjunct Head of Training of Veiligheidscoördinator van je club. Of de Safety Manager van de ATO. Alle contactgegevens vind je op www.zweefvliegen.be

LVZC VZW -
Opleidingsorganisatie
'Approved Training
Organisation' BE/ATO-323
Drieskensstraat 46 | 2300
Turnhout

Wat is er gebeurd

Het was een rustige dag met lichte X-wind component. Een piloot deed een eerste vlucht op een nieuw type toestel, de LS4. Drie minuten voor de landing van deze LS4-vlucht landde een solo ASK13 op de 07. De leerling trok de ASK13 zo snel mogelijk uit piste tot bij twee andere zwevers die op dezelfde locatie stonden. De ASK13 stond net naast de runway om zo plaats te maken voor de aankomende LS4.

Intussen kwam de LS4 in final aan. Diens piloot, gefocust op het effect van de remkleppen op de glijhoek, merkt een wat lage snelheid van ca. 80 km/u op. De piloot tracht te corrigeren met het sluiten van de kleppen. Daarop begon het toestel te dolfijnen en dreef deze met de windrichting mee af richting de geparkeerde toestellen naast de runway.

De LS4 raakte met zijn vleugel de staart van de ASK13. Met een grondzwaai kwam deze tot stilstand met de neus in tegenovergestelde richting. Het kielvlak en richtingsroer van de ASK-13 was afgebroken waar de vleugel van de LS4 als een mes er doorheen had gesneden. Gelukkig kwam de piloot er met de schrik vanaf en werd er niemand gewond.



Oorzaken

Een accident is altijd een samenloop van omstandigheden. Volgende combinatie van factoren hebben uiteindelijk geresulteerd in de crash:

- Zwevers die op het einde van een vliegday binnenkomen, landen allemaal op ongeveer **dezelfde plaats** (om minder ver naar de hangaar te worden gesleept)
- De 'currency barometer' (heeft de piloot voldoende gevlogen de laatste tijd, waarbij een score wordt toegekend van groen, bij voldoende, over geel naar rood, bij onvoldoende) van de piloot was rood
- De piloot had **geen aandacht op het geheel van alle factoren** zoals de geparkeerde toestellen; de focus lag eerder op enkel het beheersen van het toestel
- Overvallen door het **groot verschil in finesse** van de LS4 tov eerder gevlogen toestellen
- X-wind component: **onvoldoende gecorrigeerd** in final en bij afronden

Hoe voorkomen

- Na landing onmiddellijk zwevers **verder uit elkaar en weg van de rand** van de runway zetten
- **Niet aarzelen om verderop te landen** (indien de piste lang of breed genoeg is) indien het te oncomfortabel is voor een 'touch-down' in de gebruikelijke zone
- **Currency barometer consequent checken** bij overgang naar nieuw type toestel
- Meer nadruk in het lesbedrijf op het grondig en bewust uitvoeren van **downwind-checks**, met het beheersen van het geheel van alle factoren op de voorgrond
- **Overgangseisen van 'hout' op 'plastic'** bijstellen met extra aandacht voor groot verschil in finesse / grondeffect (zoals in casu met de LS4)

Onder de vleugels bij de vliegende reporter.

Mon Van Gestel



10.000
VLIEGUREN

Niet lang na nieuwjaar kom ik door een gehoor probleem bij Dr. Bert Schmelzer Sr. terecht.

Na het onderzoek verandert het gesprek natuurlijk van trommelvliezen naar zweefvliegen.

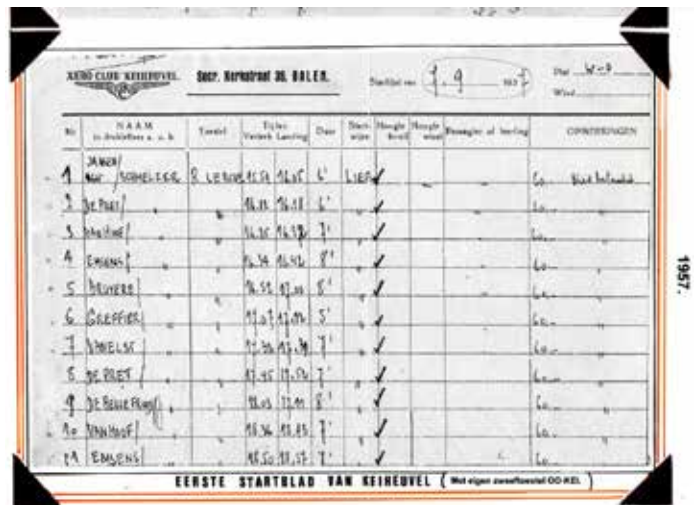
Bert is niet de eerste die me vertelt dat hij het spijtig vindt dat er geen interviews meer in ons Ligablad staan. Maar hij is wel de eerste die me echt kan overtuigen om terug op stap te gaan en elke uitgave met twee bladzijden te vullen. Weet je bij wie je zeker eens moet langsgaan? vraagt Bert. Mon Van Gestel. Die heeft zoveel te vertellen dat het zeker interessant wordt. Ik bel hem binnenkort. Na enkele dagen krijg ik de bevestiging dat ik Mon kan ontmoeten in Keiheuvel. Twee weken later zit ik in het clubhuis van Keiheuvel. Mon, net 89 geworden stapt binnen. We gaan apart zitten in de briefingroom. Deze draagt zijn naam.

Er werd me verteld dat jij buiten het vliegen nog veel andere activiteiten hebt gedaan. Over welke gaat het zoal?

In 1939 heb ik ooit in eerste klasse voetbal gespeeld bij Lyra. Na enkele jaren mocht ik met de Rode Duivels spelen tot 1951. Ik ben ook Belgisch kampioen op de 100 meter sprint en versprongen geweest. Het is geen sport maar ik was ook acteur voor enkele programma's van het NIR en later voor BRT. Tennissen heb ik ook gedaan. Dan heb ik ook nog tijd gevonden voor een opleiding van zes jaar tot chef kok.

Wanneer begon je te vliegen?

In 1952 begon mijn carrière als militair piloot. Ik vloog met een SV4 te Goetsenhoven. Later met Harvard en tot slot met Meteor. Daar maakte ik in 1954 een noodlanding mee in Veurne. Gelukkig enkel met stoffelijke schade. Daarna werd ik onderrichter op SV4 en Piper Cup te Goetsenhoven. In 1958 nam ik afscheid van het leger.



nr.	NAAM in Initialen a. n. b.	Tuistel	Tuistel Vervolg Landing	Over	Sticht. vlieg.	Hoogte vlieg.	Hoogte vlieg. vlieg.	Plaats van landing	OPMERKINGEN
1	JANEN / SCHMELZER	B. LEBROUCKER	ALST	L	LIEP	✓			Go. Keiheuvel
2	DE PRET					✓			Go.
3	SCHMELZER					✓			Go.
4	EMMENS					✓			Go.
5	DE VRIERE					✓			Go.
6	SCHMELZER					✓			Go.
7	SCHMELZER					✓			Go.
8	DE PRET					✓			Go.
9	DE BUIKHOEF					✓			Go.
10	DE BUIKHOEF					✓			Go.
11	EMMENS					✓			Go.

Hoe ben je dan op Keiheuvel terecht gekomen?

Ik ben in 1958 naar Keiheuvel gegaan omdat mijn latere schoonbroer, Piet Van Buggenhout de stichter was van Keiheuvel. Eerst de "Kempische Vliegclub" genaamd. We zijn met een Piper Cub, eigendom van het Leger, van Brasschaat naar Keiheuvel gevlogen. De eerste landing was op een weg naast Keiheuvel. Later landen we op de zandvlakte die nu de piste is.

Hoe begon het zweefvliegen dan op Keiheuvel?

Men besloot te starten met zweefvliegtuigen en met behulp van een lier. Omdat er geen instructeurs en ook geen lierinstallatie was verzochten de wijze "eminenties" bij monde Piet Van Buggenhout en Piet Van Hoof LSV Viersen de lessen voor het zweefvliegen op zich te nemen. LSV Viersen vloog op dat moment in Overpelt-Neerpelt. De eerste onderrichters waren Albert Schmelzer (vader van...), Albert Van Treeck en Jan Koek. De eerste zweefstart gebeurde op 4 augustus 1957 met een Duits toestel.

Op 20 augustus 1957 kwam het eerste toestel van ACK aan. Een Rhönlerche OO-KEI. Dit toestel vliegt nog steeds als old timer op Keiheuvel. In 1957 werd ook een door de firma Van Buggenhout gebouwde lier in gebruik genomen.

Je hebt natuurlijk het meeste ervaring met motortoestellen, maar ook behoorlijk wat zweefvlieg ervaring. Wat zijn je memorabelste vluchten en prestaties?

Ik ben ook in 1957 begonnen op de zandvlakte van Keiheuvel. Twee jaar later was ik instructeur. Ik heb les gegeven tot 1978. Ik had toen 2000 zweefvliegers. Examinator ben ik altijd gebleven.

Mijn B brevet behaalde ik eind 1957. Ik heb later, in 1961 mijn hoogste brevet behaald. Het E brevet. Dat behaalde ik met een doelvlicht van Keiheuvel naar Coulommiers. Ik vloog met een Mucha en deed er 4u47 over. De 3000 meter hoogtewinst behaalde ik in Issoire.

Vloog je ook wedstrijden?

Ja hoor, ik behaalde een 4e plaats tijdens het Belgisch kampioenschap te Temploux. De laatste dag moesten we een doelvlicht doen naar Bierset bij Luik. De wolkenbasis was slechts 650 meter en het regende. We haalden slechts met 3 piloten het



Op post voor het controleren van de startlijn.

doel. Ik vloog ook een Belgisch record over een 100 km driehoek. Keiheuvel, Weelde, Zandhoven en terug naar Keiheuvel. Ik haalde een snelheid van 90 km/u met een K6. Ik vloog zonder al te veel te cirkelen.

Je hebt een bijzonder veelzijdig palmares. Hoe kijk je terug op je loopbaan?

Ik heb in mijn carrière 20000 vliegreuren gemaakt waarvan 18000 met motor. Ik heb 604 leerlingen opleiding gegeven met motortoestellen, 674 zweefvliegers leren vliegen met 120 verschillende toestellen gevlogen.

Waar ik ook trots op ben zijn de 28 vliegmeetings die ik organiseerde. Er zijn ook verschillende boeken over mij geschreven en zelf heb ik er ook enkele geschreven.

Waar ben je tegenwoordig mee bezig?

Veel van mijn vrije tijd teken ik nog. Dat heb ik altijd gedaan. In mijn boeken heb ik ook eigen tekeningen.

Daar wens ik je nog veel plezier mee. Hartelijk dank voor dit boeiende gesprek

Kris

The aging pilot



de jaren eisen hun tol. De Civil Authority of New-Zealand vatte een decennium geleden al eens samen waar overal de jaren aan onze vaardigheden knabbelen.

Zicht

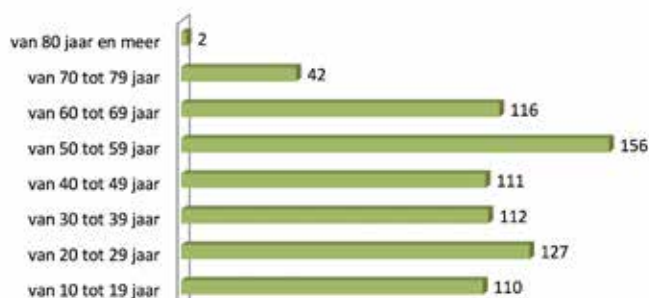
Voor een gezonde mens is een gezichtsveld van 190 graden een gewone zaak, maar dat cijfer slaat op een gemiddelde. Na de leeftijd van 35 jaar begint een vernauwingsproces en dat versnelt bij mannen zelfs na hun 55^{ste} verjaardag zodanig dat ze op hun 65^{ste} nog een gezichtsveld van 140 graden overhouden. Dat betekent dus dat oudere piloten meer met hun hoofd moeten draaien om evenveel te zien als iemand van pakweg 20 jaar. Naarmate de leeftijd toeneemt vermindert bovendien de gezichtsscherpte en de vaardigheid om bewegende objecten te volgen. Een bril en een effectieve scanningstechniek kan de impact hiervan compenseren, maar met de leeftijd hebben we ook meer licht nodig. In donker weer vliegen vormt daarom met de jaren meer en meer een uitdaging en dit om drie redenen: onze ogen vragen meer tijd om zich aan een verminderde lichtinval aan te passen maar geraken tegelijkertijd ook gevoeliger voor verblinding en onderscheiden ook minder gemakkelijk contrasten. De risico's voor *Whiteout*, het niet meer zien waar het terrein eindigt en de lucht begint, wordt steeds groter.

Het gehoor

De natuur geeft ons in de beginjaren van ons leven de mogelijkheid om frequenties tot 16.000 Hz waar te nemen. De leeftijd tast dit vermogen helaas zodanig aan dat we op onze zestigste verjaardag nog amper 40 decibels tegen 8000 Hz kunnen horen.

De frequentie van de menselijke stem situeert zich tussen de 500 en 3000 Hz. Door de in de loop der jaren opgelopen gehoorschade kan het dus gebeuren dat we stemmen niet meer van andere geluiden kunnen onderscheiden. In een lawaaiige omgeving zoals de cockpit van een vliegtuig wordt het dus niet ondenkbaar dat langs de radio doorgestuurde boodschappen niet gehoord worden. Voor motorvliegers helpt een goede *headset*. In de zweefvliegerij is dit hulpmiddel eerder ongebruikelijk (misschien zelfs ongewenst).

Onze leeftijdspiramide



De zweefvlieggemeenschap wordt er niet jonger op. In onze Liga bedraagt de gemiddelde leeftijd van de piloten op dit ogenblik 42 jaar. Iets minder dan de helft is 50+, een op vijf is ouder dan 60.

Een leeftijdslimiet bestaat in onze sport niet en we kennen allemaal piloten die tot ruim over hun zeventigste verjaardag nog bewonderenswaardige resultaten neerzetten. Dat neemt niet weg dat iedereen die leeftijd krijgt, zich kritisch ten opzichte van zichzelf moet opstellen want of we het nu willen of niet:

Mobiliteit

Oudere piloten zijn in staat prestaties te leveren die niet voor die van hun jongere collega's moeten onderdoen, maar ze moeten daarvoor soms wel tot op (tot over) hun limieten gaan. Zeer dikwijls gaat met de jaren veel kracht en flexibiliteit verloren. Dat uit zich in moeilijkheden om in en uit het vliegtuig te geraken, een cockpit te openen/sluiten of om een wiel binnen te halen en te vergrendelen. Wanneer men een aantal veiligheidshandelingen niet meer kan uitvoeren moet een bel gaan rinkelen. En dan is er nog iets: hoe ouder men is, hoe moeilijker nekbewegingen worden en hoe uitdagender het dus wordt om een goede look-out te realiseren. Een goede look-out is, zoals reeds gezegd, dan weer een sine qua non om een achteruitgaand gezichtsveld te compenseren.

Slaap

Leeftijd beïnvloedt zowel de lengte als de kwaliteit van de slaap. Veel mensen ervaren dat het met de jaren steeds moeilijker wordt om na een onderbroken nacht terug de slaap te vatten en ervaren dat geluid en licht steeds meer hun nachtrust stoort. De slaapkwaliteit leidt bovendien ook onder pijn en kwaaltjes en bij mannen ...onder de blaasproblemen die stiekem opduiken. Recuperatie vraagt meer tijd en de tijd die tussen twee vluchten nodig is om bevestigend te recupereren wordt groter. Om te vermijden dat slaapttekorten tot moeilijke situaties in de cockpit leiden, kan men er voor zorgen dat het niet te warm wordt. Voor een zweefvlieger wordt dat in volle zomer vlak voor de start of bij het zoeken naar thermiek op lage hoogte een grote uitdaging.

Hersencapaciteit

De leeftijd tast ons geheugen en cognitief vermogen aan. Oudere piloten reageren trager en het vraagt hen meer tijd om nieuwe zaken te leren, problemen op te lossen en abstract te denken. Dat manifesteert zich vooral tijdens situaties die de piloot nog niet meemaakte, alle ervaring en wetenschap uit het verleden gaan echter niet verloren. Om current te blijven moet dus meer geoefend worden. Wanneer dat door omstandigheden niet gaat, mag men niet twijfelen om dubbels te vliegen. Vooruitplannen, het gebruik van checklists en een notaboekje kunnen bovendien verminderde geheugencapaciteit en cognitief vermogen compenseren. Een toenemende leeftijd vereist dus nog meer dan voor jongere piloten een goede vluchtvoorbereiding.

Wanneer stoppen met vliegen

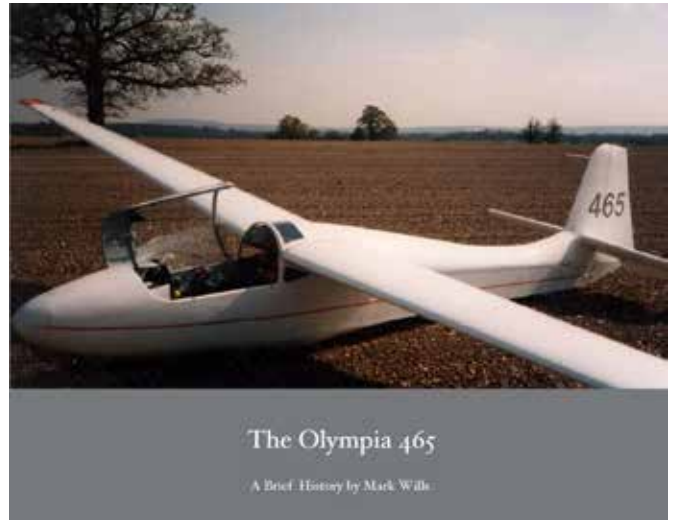
De achteruitgang van onze zintuigen en ons cognitief vermogen gebeurt langzaam en piloten zijn daar niet steeds bewust van omdat ze zich geruisloos aanpassen aan hun nieuwe situatie. Dat maakt het zeer moeilijk om zelf te bepalen waar het eindigt. Soms doet een andere piloot dat of erger slaat het lot toe tijdens een checkvlucht. Een paar suggesties om de eer aan zichzelf te houden:

- Men voelt dat men zijn competenties niet op peil kan houden.
- Men voelt dat zijn prestaties achteruit gaan en dat niets helpt om ze terug op niveau te krijgen.
- Iemand waarmee je regelmatig vliegt, begint zich ongerust te maken.

Blijf dus kritisch en vergeet niet dat men niet noodzakelijk PIC moet zijn om te kunnen vliegen.

(vertaling van het artikel *The Aging Pilot* uit *Vector* het tijdschrift voor vliegveiligheid van Nieuw-Zeeland)

Het hoekje van de boekenvreter



Het komt niet zo vaak voor dat een boek(je) gewijd wordt aan één welbepaald zweefvliegtuig, dat niet eens in serieproductie ging. Dit is het geval voor **Mark WILLS, The Olympia 465, A Brief History**, eigen uitgave zonder datum noch plaatsaanduiding, 26 blz. 15,5 x 27 cm. Het gaat hier vooral om een fotoboek met de zwever in zijn oorspronkelijke staat, vervolgens detailfoto's van de restauratie in de jaren '80, en uiteindelijk over het ophangen van het toestel aan het dakgebinte van een loods in Woodley.

De Olympia 465 is een verre afstammeling van de DFS Olympia-Meise van Hans Jacob. De plannen voor die "olympische zwever" werden namelijk ter beschikking gesteld van alle would-be nabouwers. Na W.O.II werd een aantal zwevers o.a. geproduceerd in Engeland door Elliotts of Newbury (EoN), als Olympia Mark 1, Mark 2 en Mark 3, die enkel verschilden door hun onderstel (schaats, vast wiel of afwerpbaar dolly). Daarna besloot EoN de aerodynamica te verbeteren, en er volgden de 401 met NACA laminair profiel, de 402 met 17 m spanwijdte, de 403 met sterk gewijzigde staart en romp, de 419 met 19 m spanwijdte. De daaropvolgende 463 standaardklasser was zo goed als een totaal nieuw ontwerp, waarvan 48 exemplaren gebouwd werden. De romp was nieuw, de vleugel lager ingeplant, enz.

Dan kwamen de wereldkampioenschappen van 1965 te South Cerney. De meeste nationale ploegen vlogen toen nog op eigen nationale producties, en men wenste dus de prestaties van de 463 op te krikken. Twee prototypes van de Olympia 465 werden gebouwd: de "Phase 1" voor de Engelsman Anthony Deane Drummond, en de "Phase 2" voor de Nieuw-Zeelander Alan Cameron. Beide toestellen hadden een lagere romp en statisch gebalanceerde rolroeren in plaats van Frise rolroeren. De eerste had hetzelfde NACA-profiel als de 463, de tweede een meer afgeplat profiel met een verstevigde ligger. Deane Drummond eindigde 9de, Cameron 41ste na een buitenlanding met schade. Er werden geen verdere exemplaren gebouwd en EoN stopte weldra de productie van zweefvliegtuigen. Glasvezel was in opmars en de dagen van de houten zweefvliegtuigen waren geteld.

De Olympia 465 Phase 1 ging verloren in 2001 bij een dodelijk ongeval bij de Bloemfontein Gliding Club in Zuid-Afrika. De Phase 2 werd hersteld na het WK, en een tweede maal toen het hoogteroer beschadigd werd bij een buitenlanding in het hoge



koren. Toen werd een pendelhoogteroer hogerop het kielvlak gemonteerd i.p.v. het oorspronkelijke lage roer met stabilo.

Een volgende privé-eigenaar had blijkbaar problemen met het toestel: het was nogal lastig te vliegen, met een krachtig hoogteroer maar verder een zware besturing, en met "indrukwekkende" tolvluchtenschappen. Het resultaat was dat de zwever ergens in een hoek werd vergeten tot hij in 1978 werd teruggevonden door Keith Green en Mark Wills. Ze vlogen er een aantal jaren mee, maar besloten halfweg de jaren '80 om het toestel aan een volledige restauratie te onderwerpen. Deze is mooi gedocumenteerd in dit werk, met veel detailfoto's.

Jammer genoeg konden beide herstellende niet lang profiteren van het vernieuwde toestel: al gauw bleek dat er bij de EoN 463 en 465 problemen waren van corrosie van de aluminium beslagen en verstevigingen van de liggers. Dit probleem kwam pas aan het licht toen een 463-ligger het in vlucht begaf. Vandaar dat het toestel begin jaren '90 niet langer vliegwaardig was en nu als museumstuk bewaard wordt. Een leuk fotoboekje dus, met beperkte historische en technische informatie.

Nu de Perlan 2 bewezen heeft dat er effectief stratosferische golven bestaan, is het de moeite waard om eens terug te kijken naar het boekje dat voor veel zweefvliegers het bestaan van atmosferische golven heeft geopenbaard: **HIRTH, Wolf, KLÖCKNER, Erich, e.a., Mit dem Segelflugzeug in die Stratosphäre**, Verlag der Weltluftfahrt, Coburg, 1951, 62 blz. 18 x 11,5 cm, 20 afbeeldingen en z/w foto's. Het gaat om een reeks langere artikels door Wolf Hirth, Eugen Wagner,

Rudolf Maletzke, Erich Klöckner en Bill Ivans, samengebracht en uitgegeven door Georg Brütting.

Hirth schetst eerst de geschiedenis van de ontdekking van het golfvliegen. Hoewel reeds langer geweten was (dankzij metingen met weerballonnen bijvoorbeeld) dat er zich golven vormen benedenwinds van bergketens, duurde het tot 1933 opdat een jonge zweefvlieger, Hans Deutschmann, toevallig in de stijgwind geraakte van de zogenaamde "Moatzagotl"-wolk, een gekende lenticularis die zich steeds weer vormde boven Hirschberg (toen in Duitsland, nu Jelenia Gora in Polen) aan de lijzijde van het Riesengebirge (nu het Karkonosze-gebergte).

Hirth was toen hoofd-instructeur in de nabijgelegen zweefvliegschool van Grünau waar Deutschmann opgestegen was. Hij merkte direct dat daar iets bijzonders aan het gebeuren was, en ging zich bij zijn leerling voegen om het fenomeen te onderzoeken. Weldra begreep men dat dit de ideale stijgwind was voor hoogtevluichten, en de records volgden elkaar op.

Zo slaagde Klöckner er in 1940 in, om een hoogterecord te vestigen op 11 460 m. In dit boek schetst hij de meteorologische ontwikkeling die dit mogelijk maakte, de vlucht zelf, de voorbereiding van het vliegtuig. Dit laatste was namelijk een bijzondere uitvoering van de tweezitter Kranich, met smallere romp, verstevigde ligger, sterkere knik in de vleugel, waarbij de achterste zit volledig werd vervangen door de zuurstofinstallatie met niet minder dan 12 drukflessen. De instrumenten waren ook aangepast: naast een hoogtemeter, een bocht-aanwijzer, een kompas, een langscinometer, een schakelaar voor de positionlichten, een ampèremeter voor de beide batterijen in de vleugels, een snelheidsmeter, een fijnvario (5 m/s) en een grove 20 m/s vario, een uurwerk, een barograaf en een meteorograaf.

Bill Ivans tenslotte vertelt over zijn hoogterecord (12 800 m) gevlogen op 13 december 1950 in de golf van de Sierra

Nevada. In die tijd leek dat het Mekka te zijn voor hoogtevluichten. Hij startte vanuit Bishop, in de Owens vallei (Californië), benedenwinds van de Sierra die een formidabele barrière vormt voor de westenwinds van de Stille Oceaan. Ook zijn zweefvliegtuig, een Schweizer 1-23, was terdege uitgerust: zuurstofstelsysteem met drukbeademing (pressure demand), glaswolisolatie van de cockpitwanden, gedeeltelijke dubbele beglazing van de kap, een radio-zend-en-ontvangsttoestel (toen een rariteit in zweefvliegtuigen), twee verzegelde barografen. Daarbij had Ivans ook een aantal oefensessies ondergaan in een onderdrukkamer. Even later zou Bishop ook het startpunt worden van het beroemde "Mountain Wave" onderzoek.

Verder vinden we in het boek ook bijdragen over "normale" golfvluchten, meteorologische bedenkingen, en vragen hoe het nu verder moet. Daarbij komt uiteraard een zweefvliegtuig met drukcabine aan de orde, alsook aangepaste drukpakken. Waarschijnlijk verwachtte men in 1951 niet, dat het zo lang zou duren voor er effectief een zweefvliegtuig met drukcabine wereldrecords zou vestigen! Dit boekje is dus een interessante getuigenis van de toenmalige status quaestionis.

Stéphane Vander Veken



Zweefvliegtuignieuws

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Hét nieuws bij Schleicher is de toekomstige AS-34Me, een zelfstartende elektrozwever in 15/18 m zonder welvingkleppen. Het wordt een combinatie van de welbekende ASW-28 met de Emrax elektromotor (25 kW continu-, 35 kW piekvermogen) van de ASG-32E1, waar die als thuisbrenger dienstdoet. Uit berekeningen blijkt dat er na een zelfstart tot 600 m nog voldoende energie beschikbaar is om meer dan 2000 m door te klimmen, wat een "zaagtandreikwijdte" van zo'n 130 km oplevert. Motor en schroef zitten achter de ligger in de romp, zoals bij de ASW 28 18E. De batterijen zitten in de vleugels. Starten zal gebeuren met 35 kW en 3,7 m/s klimvermogen, de verdere klim met 25 kW en 2,6 m/s. Tot nu toe blijft het bij een foldertje. Er werd nog geen datum genoemd voor een eerste vlucht.



Voor de eerder aangekondigde AS-33 ren/18m-klasse zijn de mallen klaar en wordt de eerste vlucht verwacht tijdens de zomermaanden. De proefvleugel heeft glansrijk de belastingsproef doorstaan. Omdat de breuksterkte duidelijk beter uitviel dan berekend, heeft men de maximale massa der niet-dragende delen met 15 kg kunnen opkrikken. Het wordt ook mogelijk om de ballasttanks van de binnenvleugel volledig te vullen terwijl de buitentanks leeg zijn, wat de buigbelasting van de vleugel verhoogt maar de rolwendbaarheid ten goede komt.

Allstar PZL Glider

In het vorige Ligablad berichtten we over de toekomstige integratie van de FES in de SZD 55 1 Nexus. In feite wordt het een eigen systeem, "e-motion" genoemd. Een mock-up was te zien op de stand van Allstar op de Aero te Friedrichshafen. Dr. Ing. Elias Breunig was aanwezig om tekst en uitleg te geven over het systeem. De eerste vlucht is gepland voor juni. De „e-motion“ zal ook kunnen ingebouwd worden in bestaande SZD 55 1 toestellen. Na verkrijgen van de EASA-goedkeuring zal het systeem ook als ombouwpakket aangeboden worden voor andere zweefvliegtuigtipes.



Voor de rest toonde Allstar een versie van de Perkoz die met een handstuur is uitgerust voor mensen met een handicap der onderste ledematen. Een voordeel hierbij is de lage kaprand van de Perkoz, die het voor een rolstoelgebruiker vrij eenvoudig maakt om in te "stappen".

Blanik Aircraft

Dit Tsjechisch bedrijf dat de rechten voor de Blanik-familie overgenomen heeft van de constructeur LET, bereidt een nieuwe versie L-23NG voor van deze bekende lichtmetalen flaploze tweezitter. Een interimversie "L-23 SUPER-BLANÍK – 2018 Edition" werd op de Aero aangeboden tegen 75 000 € (netto af fabriek). De zwever verschilt van de oorspronkelijke L 23 door de aanwezigheid van winglets en diverse detailverbeteringen.



Blanik Aircraft biedt ook een modernisering aan van de motorzwever Vivat, door ombouwen naar een Rotax-motor en installatie van een "glass cockpit". En ook een mogelijkheid om tweezits zweefvliegtuigen te huren voor het zweefvliegseizoen of een langere termijn.

diemotec

Dit is de firmanaam van het Ingenieurbüro Dietrich Mohr, die een nieuw aandrijfsysteem ontwikkelt dat zonder enige wijziging moet passen op elke zwever zonder welvingkleppen. Op elke vleugelwortel wordt een profiel geschoven met een overkapte LiPo-batterij en dito 9,5 kW elektromotor met samenklap-



bare duwvleugel. Het profiel wordt met tape in plaats gehouden. Voorlopig gaat het om een thuisbrenger die 10 à 15 minuten horizontale vlucht moet toelaten. Het systeem werd uitgetest op schaalmodellen, een prototype moet weldra een testvlucht uitvoeren.

Sportine Aviacija

Wat eerst op een aprilgrap leek toen het op Facebook verscheen, was warempel te zien op de Aero: de eerste "hybride" zwever Mini LAK 17B FES JET, met zowel een elektrische motor en klapschroef in de neus als een wegklapbare straalmotor in de romp. Uiteraard een zelfstarter. Of dit ooit meer dan een stunt wordt, blijft een open vraag. De huidige jetmotor heeft slechts een potentieel van 20 uur.



Daarnaast is er de LAK 17C FES, een 18m-klusser die dankzij zijn krachtige (30 kW) FES-systeem een zelfstarter is geworden wanneer er geen waterballast aan boord is. Klimvermogen 1200 m.

Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's

Sponsor Beker van Vlaanderen

Glider
Pilot Shop



Op 26 mei 2019 bood de Liga Patrick Pauwels een receptie aan ter gelegenheid van zijn pensioen. Patrick had er zich niet aan verwacht toen hij in de namiddag het Stampe Museum te Antwerpen binnenstapte voor een bezoek aan een vernieuwde tentoonstelling over vliegtuigtrusting.



Patrick Pauwels 158



KBAC Sportcommissie en brevetten

VERSLAG van de vergadering van 27 maart 2019

Aanwezig/Présents:

J. Aerts - voorzitter, P. Pauwels, G. Van Pee, M. Dobbelaere, L. Marenne

Verontschuldigd/Excusés:

J. Servais, E. Leurs, J.P. Awouters

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 2018-11-21

Het verslag wordt goedgekeurd

2. Records:

Geen records aangemeld

3. Reglementen van wedstrijden 2019:

Ballonvaart:

Challenge Wasland 2019

Zweefvliegen/Vol à Voile:

- OBGN 2019

4. Resultaten:

Geen

5. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen

Alle dossiers werden aanvaard

6. Allerlei

Geen

7. Planning vergaderingen 2019:

Woensdag 26 juni om 18u30.

Omstreeks 20.00 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS

Voorzitter/Président

GRATIS OPENDEURDAGEN

KEIHEUVEL FLY-IN 2019

27 & 28 JULI 2019
Vliegveld Keiheuvel Balen

- Vliegtuigshow & Simulator demo's
- Initiatievluchten met vliegtuigen, zwevers en heli's
- Diverse optredens
- Captain Jack springkastelen
- WOII militair bivak
- Zeldzame oude zwevers
- Old-timers

www.motorvliegen.be - Facebook /motorvliegen

Verantwoordelijke uitgever: KonACK
17Esc Lichtvliegwezenlaan 8, 2490 Balen (B) Tel: +32 475/31.72.21

Volg ons op Facebook & Twitter
info@ebkh.be

HOMOLOGATIE van FAI-BREVETTEN LVZC

1. Zilveren brevet:

. 1000 m hoogtewinst: GOYVAERTS Daniël 1966

. 5 uren duurvlicht: GOYVAERTS Daniël 1966

2. FAI afstandsbravet

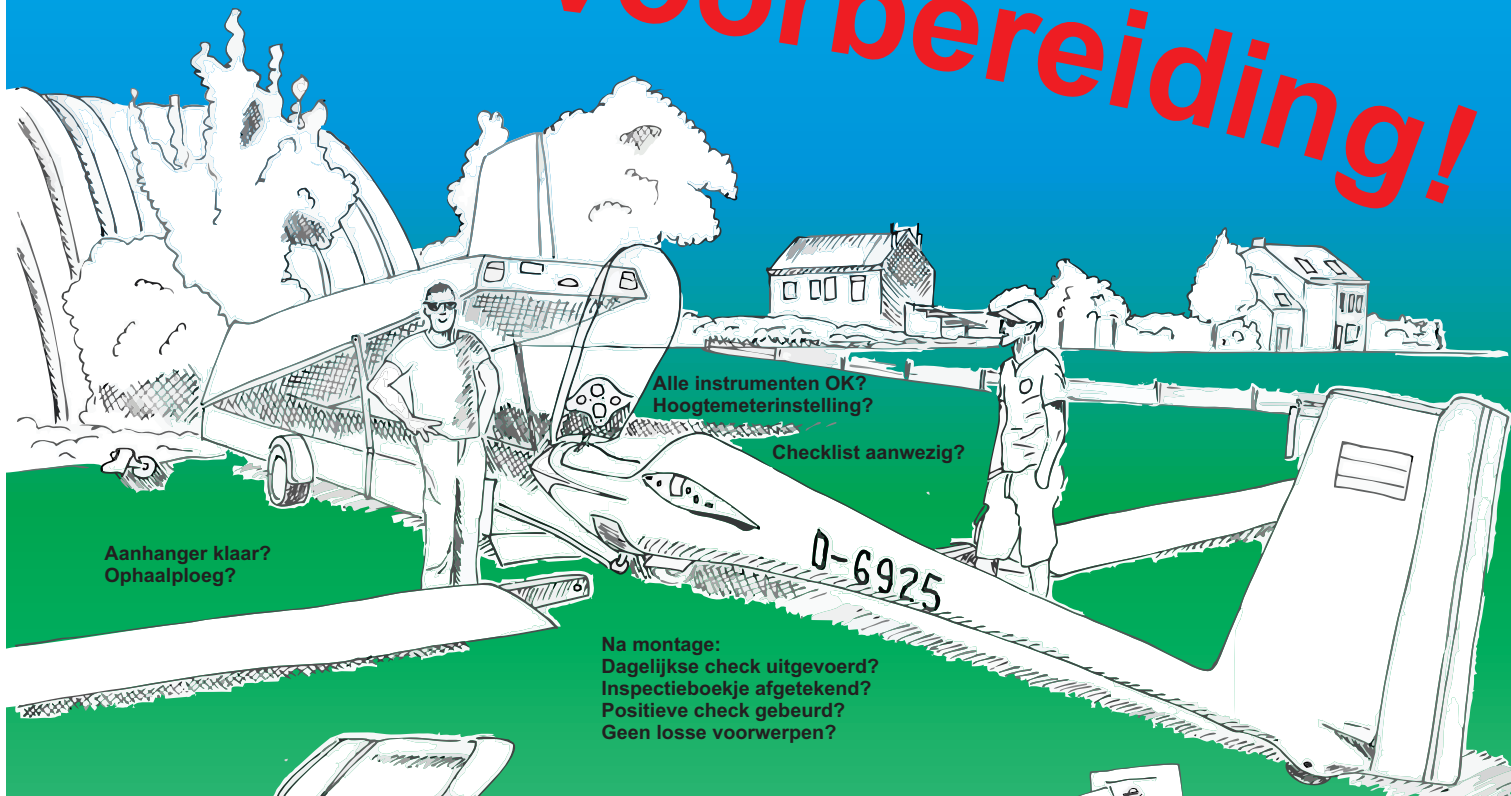
FAI-750 km: SPRUYT Daan 1979



BELGIAN GLIDING TEAM

Vlucht voorbereid?

voorbereiding!

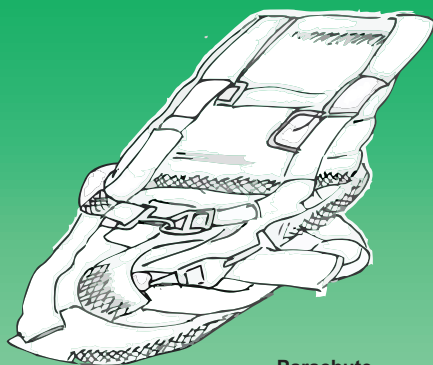


Aanhanger klaar?
Ophaalploeg?

Alle instrumenten OK?
Hoogtemeterinstelling?

Checklist aanwezig?

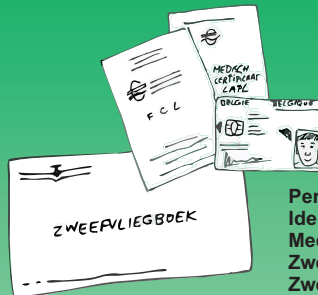
Na montage:
Dagelijkse check uitgevoerd?
Inspectieboekje afgetekend?
Positieve check gebeurd?
Geen losse voorwerpen?



Parachute
Jaarlijks gecontroleerd?
Dagelijkse check sluitpinnen en elastieken.

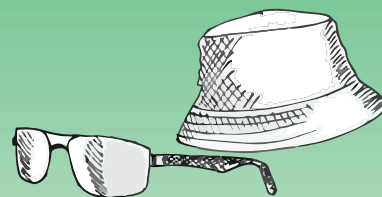
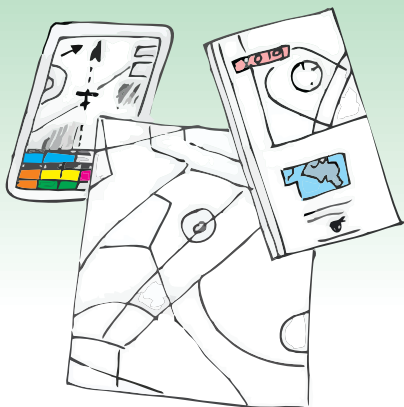


Lood?
Weight and balance?
Water of bagage?



Persoonlijke documenten?
Identiteitskaart
Medische vergunning
Zweefvlieglicentie
Zweefvlieglogboek

Vluchtnavigatie:
Low air kaart voorbereid?
Vlieg-GPS correct ingesteld?
Profiel - reservehoogte - luchtruim
Lokale kegel - frequenties -
Meteo - Notam

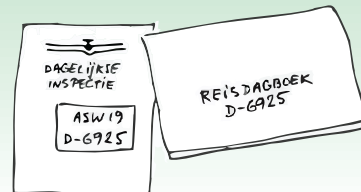


Hoedje & zonnebril?



Eten en drinken

Alle papieren in orde?
Reisdagboek - Inspectieboekje
Verzekering - ARC - CoA
Manual - Weegverslag zweefvliegtuig



info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be

Verantwoordelijke uitgever: Secretariaat, Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs v.z.w., Driekensstraat 46, 2300 Turnhout - Tel.: 014/89 44 60