

# LIGABLAD

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



39ste jaargang  
juli • augustus • september 2019

kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift

# LIGABLAD

Driemaandelijks 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<sup>ste</sup> jaargang • Nummer 159  
Juli augustus september 2019

## Hoofdredactie, 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  
Jean-Pierre Decock  
Geert Coppieters  
Kris Van Dam  
Bert Smelzer sr.  
Pieter Daems  
Marc Huybreckx  
Stéphane Van der Veken  
Daniël Goyvaerts  
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  
Drieskensstraat 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 Zweefvliegclubs  
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 1 december 2019 op het redactieadres.

Omslagfoto: *Gilbert Verboomen*

## Inhoud

|   |    |
|---|----|
| Nieuws van het secretariaat.....            | 1  |
| Zweefvliegstage bij de VZP .....            | 2  |
| Na 39 jaar terug solo .....                 | 7  |
| Patrick Pauwels .....                       | 8  |
| Klippeneck 2019 .....                       | 10 |
| Internationale Bailleau .....               | 11 |
| Coppa Internazionale del Mediterraneo ..... | 12 |
| De Champagne Cup .....                      | 13 |
| Keiheuvelcup 2019.....                      | 14 |
| Zweefvliegnieuws .....                      | 16 |
| Het hoekje van de boekenvreter .....        | 17 |

## Woordje van de redactie

De maanden juli, augustus en september leveren van oudsher hoogdagen voor de zweefvliegerij. Het zijn de maanden waarin de clubs hun toekomst verzekeren met jongerenstages, Fly-ins en opendeur dagen. Het zijn de maanden van de zweefvliegvakanties en de wedstrijden. De neerslag van al die activiteit vond zijn weg naar dit nummer, dat net zoals het vorige, volledig in kleur verschijnt.

Voor deze editie konden we weer terugvallen op onze goede samenwerking met Hangar Flying. Ditmaal om eens een club in de spotlights te zetten die, in het Ligablad althans, nog niet zo vaak aan bod kwam. Geert Coppieters verhaalt hoe hij met een tussenperiode van negenendertig jaar, twee maal het genot mocht smaken van een eerste solo. Over het afscheid van Patrick Pauwels werd al in de vorige nummers bericht. In zijn reeks over de opmerkelijke figuren die onze Liga rijk is, ging Kris Van Dam hem nog eens een bezoekje brengen. We ontdekken de internationale Patrick. Internationaal waren ook onze wedstrijdvliegers. In Bailleau bevolkten ze zelfs in een bepaalde klasse de helft van de deelnemersveld. Te Keiheuvel kon dit jaar wel de derde manche van de Beker van Vlaanderen betwist worden. Het werd een Belgisch/Nederlands onderonsje. Stéphane sluit dit nummer met zijn vaste rubrieken af. Nu komt de winterperiode...misschien.

Ludo

# Nieuws van het secretariaat

## 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.

## 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 reeds enkele maanden een DTO i.p.v. een ATO en verloopt de werking in het algemeen vlot. We merken dat de verwerkingstijd van een vliegvergunning bij DGLV lang duurt. Voor de nodige registratie van opleiding tot SPL/ LAPL(S), TMG, Self Launch en FI opleiding willen we vragen steeds het actuele registratieformulier te gebruiken. Alle formulieren zijn terug te vinden op de website [www.zweefvliegen.be](http://www.zweefvliegen.be). Gelieve steeds leesbare en correct ingevulde formulieren naar het secretariaat te versturen a.u.b. Dit door origineel per reguliere post of kwalitatieve scan opgeslagen als PDF. Gelieve geen foto's gemaakt met de Smart Phone te sturen.

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.

Op zaterdag 26 oktober 2019 zal de jaarlijkse AHot, Safety en Ops dag doorgaan in De Blauwput te Leuven. We hopen van elke club de AHot, de veiligheidsadviseur en de Ops manager te mogen verwelkomen.

Op zaterdag 25 januari 2020 zal in de voormiddag de jaarlijkse FI refresher doorgaan in het Provinciaal vormingscentrum te Oostmalle.

## 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 is van kracht vanaf 9 juli 2019.

In januari 2019 heeft EASA haar 'Opinion 1-2019 – SFCL' gepubliceerd, dit is het finale voorstel tot herziening van de bestaande FCL regulatie specifiek voor het zweefvliegen. Er wordt verwacht dat deze nieuwe regelgeving van kracht zal worden op 8 april 2020. Op 4 september 2019 is de Regulation Nr. 2019/1383 – 'Part M light' verschenen, deze ging van kracht op 25 september 2019 en wordt per 20 februari 2020 operationeel.

## 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. Het nieuwe organisatie handboek van onze CAMO is goedgekeurd door DGLV.

Op zaterdag 19 oktober 2019 zal de jaarlijkse bijscholingsdag doorgaan voor de ARS en de CS in het Provinciaal vormingscentrum te Oostmalle.

## PR – Promotie

Op vrijdagavond 20 september namen 12 clubs deel aan het evenement 'maand van de sportclub' van Sport Vlaanderen. Op deze avond werd aan geïnteresseerden alle informatie gegeven over de zweefvlieg sport. Er werden nieuwe zweefvlieg folders gemaakt. Op dit

moment wordt er achter de schermen hard gewerkt om onze website [zweefvliegen.be](http://www.zweefvliegen.be) in een volledig nieuw jasje te stoppen. In november zal er een volgende PR-coördinatorenvergadering doorgaan om enerzijds de acties van dit seizoen te bespreken en samen te bekijken hoe we in 2020 het zweefvliegen gaan promoten. Heb je ideeën of wil je graag meewerken neem dan contact op met de PR-coördinator van jou 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 sportcommissaris 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](mailto:info@lvzc.be)' te gebruiken.

Berichten met betrekking tot de CAMO+-werking kunnen worden verstuurd naar '[camo@lvzc.be](mailto:camo@lvzc.be)', berichten met betrekking tot de DTO-werking kunnen worden verstuurd naar '[dto@lvzc.be](mailto:dto@lvzc.be)'.

## Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

Mogen wij tevens nogmaals oproepen om **adreswijzigingen** zo spoedig 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 geen foto's gemaakt met de smart Phone te sturen.

## Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas toch nog geconfronteerd met incidenten en accidenten. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren via 'AIR.LVZC' Mogen we er nogmaals de aandacht op vestigen dat het rapporteren een belangrijk element is in het voorkomingsbeleid. Alleen door het onderzoeken en bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen. Bij vragen neem je best contact op met de veiligheidsadviseur binnen je club.

## Fotowedstrijd 2019

Zoals voorheen wordt ook dit jaar weer een fotowedstrijd georganiseerd. Zie verdere toelichting in dit nummer.

## Symposium 2020

Het jaarlijkse symposium zal plaatsvinden op **zaterdag 25 januari 2020** in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft er een refresher plaats voor de instructeurs, in de namiddag is er een programma dat openstaat voor **alle** leden. Meer informatie volgt in het nummer van december.

## Verkrijgbaar via het secretariaat:

- |                                    |        |         |
|------------------------------------|--------|---------|
| - KNVVLElementaire 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)

## Zweefvliegstage bij het Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix

Op 30 juli 2019 was het druk boven het vliegveld van Geraardsbergen. De zomerstage zweefvliegen ging van start. Jean-Pierre Decock, auteur van verschillende boeken en artikels over de luchtvaart, schreef er een artikel over dat Hangar Flying publiceerde en wij mochten overnemen.



### Iedereen en piste!

Alle acht staan de zweefvliegtuigen van het Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix al in de vroege morgen klaar op de tresh-hold van de 21 om met de zeshonderd meter verder geïnstalleerde lier opgesleept te worden. Ze staan klaar voor de jonge kandidaat zwevers die er een stage volgen. Er wordt uitsluitend gelierd want het enige sleeptoestel waarover de club beschikt, de Bellanca Scout OO-RTP, staat in onderhoud. Lieren heeft wel wat. Het verloopt ecologischer (geen geluid) en economischer dan een sleepstart maar zet de zwever wel lager af als een sleper dat zou doen. Onder de hoede van vier ervaren instructeurs (Jean-Pierre, Didi, Tom et Johan) roteerden de vliegtuigen vlot en snel. Mooi georganiseerd, op een manier die alleen clubs met toegewijde en gepassioneerde clubleden dat kunnen. Twaalf beginnelingen die al een stage gevolgd hadden, of een paar vluchten in de club op hun naam schreven, komen aan de beurt. Vier beginnelingen maken voor het eerst kennis met de zweefvliegerij en de besturingstechnieken van een zwever.



Een gelukstreffer, de meteo werkt mee en een stevige wind zit mooi in de as van de piste. Omstandigheden die het mogelijk maken om wat niet al te turbulente thermiek te pakken en hoogte te winnen. Beperkt hoogte te winnen, want Overboelaere ligt in een zone van de Flight Information Region (FIR) Brussel waar normaal een hoogtebeperking tot 2.500 voet (750 meter) geldt. Soms, en in uitzonderlijke omstandigheden, wordt daar van afgeweken en mag men naar 4.500 voet (1.350 meter) klimmen. Dat is het geval op 30 juli want die dag ligt het vliegveld niet in de aanvliegeroute van Zaventem. De stagiairs profiteren er naar hartenlust van.

### Een dertiger

Het Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix werd in 1988 opgericht en startte dus dertig jaar geleden zijn zweefvliegactiviteiten op het vliegveld van Aalst-Ter Kluizen. Toen dat vliegveld in 1990 zijn deuren moest sluiten emigreerde het VZP naar een nieuw terrein in Zottegem. Ook hier was het plezier maar van korte duur want





dat terrein sloot in 1996 zijn deuren. Zoals een Feniks steeds uit zijn as verrijst, dook het VZP vervolgens terug op in Overboelaere, op het privévliegveld van Armand Coessens. Coessens was zelf een fervent vlieger en dynamisch ondernemer en richtte dat terrein al in 1972 in. EBGG (de OACI code van het vliegveld) trok snel veel nieuwsgierigen. Zeker met zijn 500 meter lange piste en de enorme viermotorige DC-4 die de eigenaar bij domeinen kocht en als bar en clubhuis voor de lokale piloten en bezoekers gebruikte. Het grote vliegtuig staat er nog steeds, maar het is nu meer een attractie geworden want het nog als bar uitbaten veroorzaakt te veel veiligheidsproblemen.



Armand Coesens ontving de zweefvliegers van het VZP in 1996 met open armen en schonk het veld na zijn pensioen aan het VZP dat op zijn beurt het patrimonium nu als een goede huisvader beheert.

## Een mooie vlucht op de Scheibe

Pieter Loman, piloot van het sleepvliegtuig, instructeur en een van de bezielers van de club stelde mij een vlucht voor in zijn motorzwever, een Scheibe SF.28A Tandem. Ik twijfelde natuurlijk geen ogenblik. Deze mooie machine verbergt zijn afkomst niet: het heeft de lange vleugels van een zwever, een aerodynamische romp, een geprofileerde motorkap en daaronder zit een Limbachtmotor van 65 pk (in feite aan Volkswagenmotor aangepast voor de luchtvaart). Na bevestiging van de uit composietmateriaal bestaande motorkap en de externe check, klimmen we zonder veel problemen aan boord. Pieter start de motor en laat hem opwarmen voor hij de remmen los laat en naar de threshold van de 21 taxiet. Eenmaal de pre-flight checks afgerond, duwt hij de gashendel naar voor en het vliegtuig stijgt gracieus op. Het heeft maar, zo schat ik, tachtig meter nodig gehad. De Scheibe klimt zacht, de piloot stabiliseert de motorzwever en legt mij de particulariteiten van de variabele schroef uit. Er zijn drie posities, een om op te stijgen, een om te kruisen en een vaanstand. Een klein verschil met de gangbare systemen waar de stand geregeld wordt in functie van het toerental van de motor. De motor van de Scheibe zit vast op de romp en kan zoals bij andere motorzwevers (meestal eenzitters en veel lichter





dan de SF.28A) niet ingetrokken worden. Het toestel leent zich dus prima om leerlingen, tegen een aannemelijke prijs, de beginselen van het zweefvliegen bij te brengen want als men dat wil kan men de motor stilleggen, de schroef in vaanstand zetten en verder zweven. Valt de thermiek weg, dan kan de piloot de motor terug starten en wordt het toestel een licht motorvliegtuig met een grote finesse.



We hebben gedurende een uur boven West en Oost-Vlaanderen gevlogen en ik heb daar de schoonheid van dit vlakke land, de meanders van de Schelde, het opvallende stadhuis van Oudenaarde en ook Roeselare en de Kluisberg kunnen bewonderen. Maar ik heb niet uitsluitend aan toerisme gedaan. Pieter heeft mij een dik kwartier laten vliegen en ik heb terug de reacties van een zweefvliegtuig op de stuurbewegingen kunnen ontdekken. Daarbij viel het mij op dat de Scheibe veel stabiel is dat ik verwachtte en kon ik, ondanks het groot vleugeloppervlak van het toestel, de stick met mijn twee vingers bedienen. Het werd voor mij bij het VZP een mooie zweefvliegdag afgerond met een aangename en



verfrissende vlucht als kers op de taart. Die vlucht riep bij mij veel goede herinneringen op. Ik dank dus Pieter Loman en het VZP uit het diepste van mijn hart.

**Jean-Pierre Decock**

14 Augustus 2019

Hangar Flying nieuwsbrief nr.143

## Na 39 jaar opnieuw solo

Dit zal wel niet het eerste of enige verhaal zijn van een kinderdroom die laat in vervulling gaat, maar aangezien dit zo recentelijk gebeurde verdient dit misschien toch een plaats in ons ligablad.

Geboren in 1962, te Gent als late baby boomer, kende ik een zorgeloze jeugd, mijn vader en broers waren fervente zeilers en al gauw werd er een optimistje en later een moth europe onder mijn achterwerk geschoven. Zomervakanties gingen steevast richting Nederland om er te gaan varen op de wateren van de Zeeuwse delta.

Gelukkig hadden mijn ouders ook in de gaten dat mijn kamer vol hing met posters van Mirages, Marchetti's en andere vliegtuigen, dat Airfix vliegtuigmodellen gretig in elkaar geknutseld werden en dat ik op mijn 16de de Graupner catalogoog van modelbouwvliegtuigen zowat van buiten kende.

Toen ik op mijn 18<sup>de</sup> vroeg om aan een zweefvliegkamp in Zwartberg te mogen deelnemen werd dit bijgevolg niet aanzien als rebellie van een puber tegen een watersportfamilie maar als een welgemeende interesse in de zweefvliegerij. Het was een zalig zomerkamp georganiseerd door Sporta (een bloso alternatief) in Zwartberg. We sliepen in het Heilighartinternaat van Heusden-Zolder en na een korte theorieles op de schoolbanken van datzelfde internaat, ging het richting vliegveld waar we opgesleept werden met een gele Piper Cub. De lestoestellen van dienst waren een oranje K7 en een Blanik in de typische aluminium kleur met rode striping. We spreken van augustus 1980, dus de tijd van de pré digitale fotografie. Hierdoor blijft er maar één groepsfoto over ter herinnering. De vliegmicrobe is natuurlijk meer dan een herinnering en eens besmet kan die, na lange periodes van latente aanwezigheid, zomaar weer opduiken.



Het Blosokamp van 1980 in Zwartberg

De jaren daarop kwam de prioriteit op studeren te liggen om vervolgens aan het werk te gaan in de voedingssector. In 1996 bracht dit werk mij als expat naar het UK. Dat land ligt sinds de 2<sup>de</sup> wereldoorlog nog steeds bezaaid met lokale vliegvelden. Tijdens mijn schaarse vrije tijd als expat probeerde ik toch nog eens opnieuw de draad van zweefvliegen op te pikken op het vliegveld van RAF Little Rissington near Burford. Daar werd met de lieer gewerkt en deze keer was het mijn vrouw die, met twee peuters aan de hand, het niet zag zitten dat een jonge vader met beperkte levensverzekering aan een dun kabeltje 400m de lucht in ging. Wel had ze toen terloops de belofte gemaakt dat, als de kinderen het huis uit waren, ik nog wel eens over dat zweefvliegen mocht beginnen. Fast forward naar 2018 dus. In 2018 nam ik een job aan bij Crelem bakeries, een groot ambachtelijke bakkerij met productievestiging in Asse (Oost-Vlaanderen) en Heusden Zolder (Limburg) en kantoren in Diest. Om praktische redenen werd er een appartement gezocht in Diest zodat ik niet steeds moest deelnemen aan de reünies op de ring van Brussel. Al snel trok het varken\* van Diest mijn aandacht en bij een bezoek aan het vliegveld van Schaffen werd ik zo hartelijk verwelkomd door de DAC leden dat voor ik het wist, ik een initiatievlucht mocht ma-



In een week solovliegen of geld terug

ken. Diezelfde avond nog even gecheckt met mijn vrouw of de drie kinderen nu al voldoende het huis uit waren en het budgetvriendelijke lidgeld voor DAC werd overgeschreven.

Veel vliegvaardigheid bleef er niet over na al die jaren en het gecoördineerd bochten verliep stroef in het begin. Maar bij DAC werkt met meerdere instructeurs om een leerling op te leiden wat er voor zorgt dat je snel een breed spectrum van instructies en competenties aanleert. Groot was de voldoening toen na een jaar van redelijk intensief vliegen er op een late namiddag bij rustig weer mij verteld werd: "die laatste vlucht van vandaag mag je alleen doen".

Sindsdien ben ik regelmatig terug te vinden op Schaffen om er deel te nemen aan de gezellige drukte van het zweefvliegen. Piloten, expiloten, lieeristen, pleincommandanten, instructeurs, de mannen van hangaar 6, allen werken we samen om aangename en efficiënte vliegdagen op te stappelen. Dat onze club efficiënt samenwerkt wordt elk jaar opnieuw bewezen tijdens de organisatie van de Fly / drive-in, eind augustus, waar meer dan honderd vrijwilligers, onder leiding van een harde kern, een prachtig evenement in elkaar boxen.



Na negenendertig jaar opnieuw solo

Met bijzondere dank aan alle instructeurs van Diest Aero Club die met tact en geduld een vijfenvijftig-plusser kunnen opleiden. Natuurlijk ook een warme oproep naar allen die op latere leeftijd nog willen leren vliegen, pas het Nike principe toe: "Just do it", het is nooit te laat om te leren vliegen.

\* Varken van Diest is de lokale benaming voor de, unieke in Europa, ballon van waaruit Para's hun oefensprongen maken op het vliegveld van Schaffen

P.S.: mocht iemand zich herkennen op de foto genomen op het vliegveld van Zwartberg, of gewoon goesting hebben om over zweefvliegen te praten, laat niet na contact op te nemen met Geert Coppieters 0495599296

Geert Coppieters

## Interview met Patrick Pauwels

Ik spreek af met Patrick bij hem thuis op een zonnige najaar ochtend. Patrick is nu enkele maanden met pensioen maar zoals met de meeste mensen "op rust", is het niet gemakkelijk om af te spreken. Deze ochtend had hij nog een plaats in zijn agenda. Ik word hartelijk ontvangen door Anne en Patrick, waarna ik met onze oud dagelijks bestuurder in zijn bureel plaatsneem. Hier valt nog steeds de ongelofelijke orde op die we jarenlang in zijn werk terugvonden.

**Mijn eerste vraag is er één die ik al lang wilde stellen. Is de naam van je straat ( Termikkelaan ) toevallig of speelde het een rol bij de aankoop van jullie huis?**

Neen, het is echt toeval. Trouwens het heeft niets met thermiek te maken maar wel met "Ter Mikke", dat was de naam van een boerderij die hier vroeger stond.

We kregen vaak post waarop "Thermieklaan" stond in plaats van Termikkelaan. Onze postbode kende het na al die jaren wel en de briefwisseling kwam steeds goed terecht.



Bezoek Flieger Denkmahl Otto Lilienthal in 2017

**Onlangs ben je op pensioen gegaan als dagelijks bestuurder, ben je nog actief in het zweefvliegen?**

Vliegen heb ik dit jaar niet gedaan omdat de gezondheid het niet toe liet. Maar ik ga zeker nog terug vliegen. Ik ben nog steeds lid van Diest Aero Club.

Ik ben ook nog actief als administratief medewerker van de KBAC. Dit is vrijwilligerswerk en eind 2019 wil ik er mee ophouden. De KBAC is op zoek naar opvolging.

Tot nader order blijf ik de vertegenwoordiger namens de BZF bij de FAI-International Gliding Commission en als board member van Europe Air Sports, verdedig ik de belangen van de zweef-sport. Je moet nog iets doen als je met pensioen bent...

**Ga je dat blijven doen?**

Toch nog even. Ook daar zijn we voor opvolging aan het zoeken. Als die gevonden is moet ik toch nog enkele vergaderingen samen met mijn opvolger bijwonen omdat het toch belangrijk is dat hij/zij weet met wie je daar aan tafel gaat zitten.

**Hoe ben je destijds secretaris van onze Liga geworden?**

Voor ik bij de LVZC aan de slag ging, werkte ik bij een grote omnisportfederatie die sport promootte bij bedrijven. Daar leerde ik de regelgeving kennen en leerde er hoe de structuur van een federatie werkte.

Nadat Martin Baeke er mee stopte in februari 1984 stelde ik mij kandidaat en die trein is blijven rijden tot april 2019.

**Sindsdien is er veel veranderd natuurlijk. Wanneer merkte je de eerste veranderingen op?**

In 1988 werden we de eerste keer geconfronteerd met de overheid door de inschrijving van de aanhangwagens. Iedereen kreeg 'grijze haren' door de werkwijze van de overheid. Kort daarop zijn we - in nauw overleg met de KBAC - gestart met een vernieuwd inspectiesysteem voor onze zweefvliegtuigen omdat we aanvoelden dat het oude onvoldoende was. Dit werd dan nog regelmatig bijgestuurd om het nauwer te laten aansluiten bij de ICAO-vereisten. Later, in 2000 begon de Europese regelgeving vorm te krijgen. In 2003 werd Part M gepubliceerd en tegen 2008/2009 moesten wij het KBAC-systeem volledig omzetten naar het EU-systeem. Een periode die door onze technici niet snel zal worden vergeten... alle toestellen, alsook de bijhorende documenten, ondergingen een inspectie door het DGLV om het EU-Certificate of Airworthiness en bijhorende ARC te bekomen.

Dankzij onze voorbereiding was alles goed gedocumenteerd en is alles vrij vlot verlopen. De volgende stap was de opstart van onze eigen CAMO+ (Continuing Airworthiness Management Organisation) om - zoals voorheen - met eigen inspecteurs de jaarlijkse luchtwaardigheid inspecties te kunnen uitvoeren. Dit heeft een enorme inzet gevraagd van ons technisch kader. In 2014 kwam dan de omschakeling naar de EU vergunningen. Na meer dan 50 jaar moest het bestaande KBAC vergunningenreglement worden omgezet naar EU-Part FCL voorwaarden. Gelukkig waren we toen ook weer goed voorbereid en middels een conversierapport werd het vrijwillig systeem omgezet naar een wettelijk systeem. Aansluitend kwam dan in 2015 de opstart van onze eigen ATO (Approved Training Organisation) die dan in mei van dit jaar werd omgeschakeld naar de nieuwe vereenvoudigde DTO-structuur (Declared Training Organisation). Dit betekent zowaar ruim 15 jaar van transitie, steeds opnieuw studeren, bijscholingen organiseren, documenten en cursusmateriaal aanpassen ... en heel veel overleg met zowel de eigen kaderleden als met de overheid.



Steward tijdens het EGC 2017 te Moravska Trebova

**Je hebt in al die jaren natuurlijk heel veel mensen leren kennen. Wie zijn je bijgebleven?**

Het zijn er inderdaad heel veel. Ik denk aan Dr. Jerome Gernis, de voorzitter op het moment dat ik ben gestart met het secretariaatswerk. Rudy Van Eysendeyk, hij heeft ons vele jaren bijgestaan en financieel advies verleend. Enkele personen hebben onze vereniging echt op de kaart gezet. Dan denk ik aan Michel Aerts en Gaston Peeters, in hoofdzaak op het vlak van opleiding. Michel volgde ook nog de BZF/KBAC op alsook het wedstrijd-



*Uitreiking Lilienthaldiploma in Lausanne 2017*



*steward tijdens het EGC 2015 te Ocseny in Hongarije*

gebeuren. Gaston volgde meer de operationele kant alsook de techniek. Hun kennis, gedrevenheid en engagement waren geweldig. Michel heeft trouwens mee aan de basis gelegen van de European Gliding Union (EGU) waar hij mij meteen mee in board zette als treasurer. Dan is er Aloïs Van Den Borne, hij beschikte over een enorme technische kennis en een ruime ervaring in het uitvoeren van onderhoud en herstellingen. Hij heeft ruim 20 jaar heel het technische aspect gestuurd. Jan Speetjens is ook 10 jaar voorzitter geweest en in deze periode heeft hij mee de technische omschakeling gestuurd en was hij ook de eerste accountable manager van de CAMO+. Wie ik ook niet mag vergeten is Jan Hannes die het Ligablad in 84/85 terug tot leven heeft gebracht, later opgevolgd door Stephane Vander Veken, Theo Stockmans, Geert De Palmenaer en thans Ludo Vrancken.

En uiteraard de bestuurders waar ik de laatste jaren heb mee mogen samenwerken.



*Tijdens de Nordic Meeting in Görlose Denemarken*

### Wat zijn je verdere toekomstplannen?

Wat meer tijd uittrekken voor familie en kleindochters! Vroeger werd een vakantie gepland aan de hand van de Liga kalender. Vergunningen moesten vaak nog in orde gemaakt worden voor de zomerstages, wedstrijden,... Ook het Ligablad had een termijn. Wat we in de voorbije 35 jaar hebben kunnen realiseren, was natuurlijk ook allemaal te danken aan Anne. Zonder haar was dit alles niet mogelijk geweest. Verder wil ik me blijven inzetten voor EAS en IGC. Daar hebben ze me gevraagd ad hoc dossiers te blijven opvolgen. Wat ik ook wil blijven doen is optreden als steward op EK's en WK's. Natuurlijk moet je boven de 60 jaar beginnen kijken naar opvolging. Een organisatie kan je niet enkel laten leiden door mensen van 70 en 80 jaar oud. Een goede leeftijdsspreiding en samenwerking is nodig om te voorkomen dat het netwerk en de ervaring wegvallen.

We hopen dat je er nog veel van mag genieten.  
Bedankt voor het gesprek!

Kris

## Klippeneck-Wedstrijd 2019

Om zich aan te melden voor deze gekende wedstrijd uitgaande van de Aeroclub Klippeneck, moest men weer zeer vlug zijn. Enkele uren nadat de website geopend werd, waren al alle plaatsten ingenomen. Dit is met Klix zo en natuurlijk ook met de wedstrijd van Hahnweide, allen wedstrijden van hoog niveau, met vele deelnemers en top georganiseerd. Reclame maken voor deze wedstrijden is onnodig.



Beeld van startplaats op landingsbaan 023.  
Verder in het westen is dan het Zwarte Woud.

De Klippeneck-wedstrijd was van 26 Juli t.e.m. 3 Augustus traditiegetrouw met 8 dagen voorzien. Dit jaar werden 6 goede wedstrijd-dagen in alle klassen gerealiseerd en telde men 92 deelnemers. De streek waar men vliegt behoort, zowel in de lucht als voor de teamleden op de grond, tot de mooiste streken van Europa. Het zweefvliegveld Klippeneck is met zijn 1001m het hoogstgelegen vliegveld van Duitsland. Het bevindt zich op de "Schwäbische Alb", niet te verwarren met de Alpen, het Zwarte Woud ligt op



Het eindpodium: Steven 2<sup>de</sup> (NL), Tijn 1<sup>ste</sup> (B) en Volker Herzog (D) 3<sup>de</sup>



Op de foto: Tijn, Bert sr. En Steven

40km ten westen, de grens met Zwitserland op 60km ten zuiden. In de 18m-klas vloog Steven Raymond op ASG 29 ES uit Nederland mee. Tijn op Ventus 3ST, en ik op Ventus 2CT vertegenwoordigden België. Alle andere deelnemers kwamen uit Duitsland en Zwitserland. In de met 32 deelnemers grootste klasse, werd Tijn, zoals vorig jaar, winnaar. Steven pakte de 2<sup>de</sup> en ik 7<sup>de</sup> plaats.

Geen enkel accident in de lucht of op de grond was te melden, ongetwijfeld omdat een veilige vertreklijn van 10 km rechts en 10km links van het middelpunt met vastgelegde maximale hoogte en snelheidsbeperking op het vertrekpunt en een aankomstring van 3 km met minimale hoogte van 1220 meter msl te overvliegen rond het vliegveld voorzien waren en die zorgden voor het vlekkeloze en stressarme afvliegen en aankomen.

**Bert Schmelzer sr.**

## International Bailleau 2019

Van 30/07/2019 t.e.m. 09/08/2019 vond de 45<sup>ste</sup> International Bailleau plaats. De Speed Race Class telde 38 deelnemers waaronder 15 LVZC piloten. In deze klasse behaalde Pieter Daems (KACK) na 7 mooie wedstrijddagen de 2<sup>de</sup> plaats in het eindklassement.

Dat zager uiteindelijk, met die ruime Belgische vertegenwoordiging als volgt uit:



Het podium te Bailleau

| #  | CN  | Contestant                   | Club                              | Glider                 | Total |
|----|-----|------------------------------|-----------------------------------|------------------------|-------|
| 1  | APU | Jeroen Verkuijl              | Gelderse Zweefvliegclub           | JS 1c 18m evo          | 5,829 |
| 2  | TP  | Pieter Daems                 | Aero Club Keiheuvel               | Discus 2b              | 5,353 |
| 3  | B3  | Martin Bierhuizen            | Aero Club Salland                 | ASW 27                 | 5,187 |
| 4  | AP  | Paul Van Dingenen            | Cercle Vélivole Foyen             | ASG 32 (800kg)         | 5,138 |
| 5  | 57  | Margherita Acquaderni        | ACAO Varese                       | Ventus 3 18m           | 5,120 |
| 6  | DX  | Zwolsman & Wolff             | Gelderse AeroClub                 | Arcus (800kg)          | 5,094 |
| 7  | PW  | Goeke & Scholz               | LSV Dinslaken                     | ASG 29 18m             | 5,021 |
| 8  | CG  | Christophe Laenen            | Albatros Kiewit                   | LS 1f                  | 4,982 |
| 9  | ZY  | Evens & Gijbels              | Albatros Zweefvliegclub           | Nimbus 4d (850kg)      | 4,971 |
| 10 | 2T  | Reitsma & Ooijevaar          | Gelderse Zweefvliegclub           | Duo Discus x           | 4,774 |
| 11 | 5F  | Patrick Stouffs              | ACRA                              | LS 8 15m               | 4,742 |
| 12 | EV  | Ken Evens                    | Albatros Zweefvliegclub           | Discus 2c 18m          | 4,720 |
| 13 | CA  | Ben Heylen                   | Albatros Zweefvliegclub           | Ventus c 17,6m         | 4,635 |
| 14 | 520 | Philippe Billuart            | Aéroclub Universitaire de Louvain | Discus b               | 4,531 |
| 15 | IX  | Lars Berendes                | Aero Club Salland                 | DG 300                 | 4,477 |
| 16 | R1  | Mertens & Gillegot-Vergauwen | Albatros Zweefvliegclub           | LS 8 15m               | 4,452 |
| 17 | TK  | Sven Kruizenga               | Gelderse Zweefvliegclub           | Ventus 2c 18m          | 4,434 |
| 18 | TQ  | Tom Conings                  | Albatros zweefvliegclub           | LS 4                   | 4,310 |
| 19 | O   | Erick De Lyon                | Gelderse Zweefvliegclub           | Ventus 2cx 18m         | 4,201 |
| 20 | A2  | Rene Kalsbeek                | TZC                               | Ventus 2cx 18m         | 4,092 |
| 21 | BB  | Skander Chabbi               | CVVE Bailleau                     | ASG 29 18m             | 4,016 |
| 22 | 4V  | Robin Selfslagh              |                                   | janus c train rentrant | 3,957 |
| 23 | SM  | Dirk Hoeben                  | Acvz                              | Ventus 2c 18m          | 3,929 |
| 24 | LE  | Geert De Palmenaer           | vzp                               | Ventus 1               | 3,926 |
| 25 | EZ  | Robert Maasdam               | Eerste Zaanse Zweefvliegclub      | Discus cs              | 3,923 |
| 26 | XK  | Doortje Grunder              | TZC                               | LS 8 15m               | 3,913 |
| 27 | E12 | Aldridge & De Boer           | Gelderse Zweefvliegclub           | Duo Discus xl          | 3,799 |
| 28 | RH  | Andreas Goermer              | SFZ Ottengrüner Heide             | LS 4a                  | 3,731 |
| 29 | TR  | Tom Van Den Eynde            | Kon. ACK                          | LS 6 15m               | 3,569 |
| 30 | JE  | Erik Busser                  | NijAC                             | Discus 2c 18m          | 3,286 |
| 31 | VP  | Hendrixx & Van Gompel        | VEZC                              | Duo Discus xl          | 2,995 |
| 32 | LX  | Tom Segers                   | Albatros Zweefvliegclub           | LS 4a                  | 2,909 |
| 33 | ED  | Emiel De Wachter             | ACK                               | LS 8 15m               | 2,839 |
| 34 | C17 | Theo Van 'T Rood             | TZC                               | Lak 17a 18m            | 2,754 |
| 35 | 53  | Antonio Caraffini            | ACAO Varese                       | ASG 32 (850kg)         | 2,390 |
| 36 | LS  | Etienne D'Ursel              | ACRA                              | LS 10/18m              | 1,717 |
| 37 | 3KC | Geert Callewaert             | Albatros Zweefvliegclub           | Discus 2c 18m          | 1,647 |
| 38 | HA  | Lode Vos                     | Albatros Zweefvliegclub           | Discus b               | 1,285 |

Meer over de wedstrijd kan men vinden op: <http://2019.planeur-bailleau.org/>

Voor de opdrachten en resultaten kan men: [https://www.soaringspot.com/en\\_gb/international-bailleau-2019/](https://www.soaringspot.com/en_gb/international-bailleau-2019/)

of facebook: <https://www.facebook.com/Les-Planeurs-du-CVVE-Bailleau-353746966646/> consulteren.

## CIM - Coppa Internazionale del Mediterraneo – 2019

Wie eens de Coppa meegevlogen heeft komt terug- of heeft het gevoel- hier in de wilde omgeving van de Abruzzen niet thuis te zijn. Twee Belgen kennen de bergen en ook Rieti wel heel goed. Bert vloog als junior het voor-WK, en één jaar later het WK en het WK voor "volwassenen" (langer geleden) en Pierre, met eveneens heel veel ervaring in de bergen, tesamen met afwisselend Arnaud of Olivier als copiloten was er ook. De omgeving is gewoon indrukwekkend. De hitte over dag op het vliegveld en in de stad is dat ook, niet om uit te houden deze zomer. Hilde en ik mochten er weer eens voor enkele dagen van proeven. Vooral 's avonds op een terras met een glas wijn uit de streek en het beste eten ...echt fabuleus.

Op de prijsuitreiking heeft Arne Boye Moller uit Denemarken een leuke toespraak gehouden, die op internet door fotografe en schrijfster Clara met foto's van de winnaars in de 18m-klasse op de website van de Aero Club Rieti "Alberto Bianchetti" geïllustreerd werd. Ik heb Clara in Rieti gevraagd of ik een korte mededeling met ook haar tekst en foto voor ons Ligablad mocht gebruiken, wat geen probleem was:

"This evening during the closing dinner we had the prize giving ceremony. All the competitors were very happy for these days in Rieti with good meteo conditions in ten race days with a lot of fun in flight, excellent food and beautiful landscapes. Some words from Arne Boye Moller after his first time here:" What a race. What a place. 10 days of excitement, 50 liters of water to stay hydrated (not counting beers), and so much more to learn!"

The Contest director, Aldo Cernezzi, and the President of the Aero-club, Enrico Bagnoli, made a speech, to thank you all staff and all the participants. After the awards delivery, pictures were taken of the guys raising their cups over the podium. Many of the competitors will left the airfield heading back to their countries whilst others will stay to take part to the next race. Others will be arriving in the next days." Cheers Clara from Aeroclub Rieti

**Bert Sr. Schmelzer**

### 19 deelnemers in de 18m klas

|   |    |                  |     |                         |          |
|---|----|------------------|-----|-------------------------|----------|
| 1 | Y  | Giorgio Galetto  | ITA | Prealpi Venete – Thiene | Ventus 3 |
| 2 | F2 | Bert Schmelzer   | BEL | KoAC Keiheuvel          | ASG 29   |
| 3 | AB | Arne Boye-Møller | DK  | Herning Svæveflyveklub  | JS3      |

### 11 deelnemers „mixed“ klas

|   |    |                           |     |                   |           |
|---|----|---------------------------|-----|-------------------|-----------|
| 1 | LB | Bouderlique & Bouderlique | FRA | Amiens            | Arcus M   |
| 2 | PP | Brunazzo & 1              | ITA | ACAO – Varese     | Arcus T   |
| 3 | LO | Goudriaan & Termaat       | ZA  | Cape Gliding Club | ASG 32 Mi |

### 7 deelnemers in de open klas

|   |     |                    |     |               |           |
|---|-----|--------------------|-----|---------------|-----------|
| 1 | XT  | Ronald Termaat     | NL  | GeZC Arnhem   | JS1c 21m  |
| 2 | FB  | Eric Bernard       | FRA | Bordeaux      | JS1c 21m  |
| 3 | AS  | Alberto Sironi     | ITA | ACAO – Varese | Quintus M |
| 4 | IP3 | De Broqueville & 1 | BEL | RAC Keiheuvel | EB 29DR   |



## Wedstrijd Champagne Cup

### Franse kampioenschappen clubklasse in Chalons en Champagne

Met Daan Spruyt, Pieter Lievens en Frédéric de Grootte in de clubklasse voor de Franse kampioenschappen; Manu Litt, Jeroen Jennen, Wim Akkermans, Tim Huybreckx en Bruno Pieraerts in de Champagne Cup, waren de Belgen goed vertegenwoordigd op deze wedstrijd. Robbie Seton als Nederlander, maar lid van KACK, vervulde de team Keiheuvel. Een voorbereiding voor de organisatie op het WK van volgend jaar.

Het weer werkte niet echt mee en bijgevolg waren de proeven niet zo groot.



Dag 1 met 202 km voor de clubklasse waar bijna iedereen de proef lukte, 251 km voor de anderen. Eén op de vier kwam niet rond, en bij hen die de proef lukten, lagen de gemiddelden tussen de 70 en 106 kmh. Manu stond buiten.

Dag 2 een AAT van 2 uur voor de club, idem voor de Cup mannen. Pieter en Daan stonden buiten, Jeroen stond buiten en Bruno beging een airspace violation, ook weer gemiddelden tussen 54 en 113 kmh.

Dag 3 idem voor de club, AAT van 1.30 uur voor de rest. Iedereen binnen in de clubklasse en weer 1 op de 4 "buitenlanders" en snelheden tussen 51 en 100 kmh voor de "groten". Begrijpe wie kan, maar Jeroen stond weer buiten!

Dag 4 een 249 km voor de club, 270 km voor de anderen. Bijna iedereen rond in beide klassen maar weer snelheden tussen 72 en 122 kmh.



Dag 5 een AAT van 3 uur voor de clubklasse die op een bepaald moment geannuleerd werd wegens te veel wind. Voor de anderen werd de proef teruggebracht naar een AAT van 2 uur. Deze dag werd naast door veel wind ook gekenmerkt door moeilijk te vinden en te centreren bellen, die dan nog dikwijls verwaaid en turbulent waren. Slechts de helft kwam rond en de minste tijd was 3.27 uur !! Jeroen en Tim kwamen laag, verloren tijd en keerden op hun stappen terug.

In de clubklasse eindigden Frédéric op de 18de plaats, Pieter op 21 en Daan op 24.

In de Cup-klasse viel Wim net naast het podium met een mooie 4de plaats, Robbie op 10, Manu op 21, Tim op 30, Bruno op 32 en dik tegen zijn gewoonte Jeroen op 35.

Voordelen van het veld:

- groot veld en ruime camping.
- niet te ver van de stad om inkopen te doen.
- niet te ver vanuit België (400 km vanaf Keiheuvel)
- aankopen veel goedkoper dan bij ons. (opvallend!)

Nadelen:

- redelijk complex lichttrium.
- geen wifi en dikwijls geen "ellentrik" op de camping.
- sanitair aan de magere kant
- briefing rudimentair: meteo maar zozo, de Engelse taal in Frankrijk .....
- aanhangers stonden op een afgedaan veld met als gevolg in het begin héél véél stof.

Besluit: ondanks het mindere weer toch een plezant verlof en goeie sfeer, kayakken op de Marne is fun. Voor de organisatie is er nog werk aan de winkel maar ze leren bij.

Marc Huybreckx

# Keiheuvelcup



Op 24 en 25 augustus betwistte men de Keiheuvelcup, de laatste manche van de Beker van Vlaanderen. Er waren, verdeeld over de drie traditionele klassen, 41 inschrijvingen. De Open XPDR klasse trok echter het meeste volk. De tweedaagse werd, zoals uit de resultaten blijkt, een Belgisch-Nederlands onderonsje.

De uitslagen:

## Friendly



| # | OP | CN | Contestant            | Club   | Glider         | Handicap | Total |
|---|----|----|-----------------------|--------|----------------|----------|-------|
| 1 | 2  | KL | Van den Bosch & Derre | KonAck | G 103 Twin II  | 92       | 166   |
| 2 |    | KH | Gert-Jan Andries      | KonAck | LS 4           | 104      | 157   |
| 3 | 1  | MW | Nand Geuens           | KonAck | DG 400/17      | 109      | 144   |
| 4 | 3  | 2E | Bernand Botman        | VZP    | LS 4           | 104      | 143   |
| 5 | 4  | ED | Emiel De Wachter      |        | LS 8           | 108      | 92    |
| 6 | 1  | 1F | Jarno Veirman         | VZP    | LS 1 f         | 100      | 88    |
| 7 | 1  | J  | Dimitri Bervoets      | KonAck | SZD 51 Junior  | 90       | 86    |
| 8 | 2  | YW | Gypen & Claes         | KonAck | G 103 Twin III | 95       | 83    |
| 9 | 2  | AS | Peter Verhoeven       | KonAck | Discus bT      | 107      | 79    |

## Sport-XPDR



| # | OP | CN | Contestant         | Club | Glider       | Handicap | Total |
|---|----|----|--------------------|------|--------------|----------|-------|
| 1 |    | BR | Peter Bertels      | BZC  | Std. Libelle | 98       | 1,271 |
| 2 |    | FB | Frederic de Groote | BZC  | Std. Libelle | 98       | 1,260 |
| 3 |    | ME | Eddy De Coninck    | KAC  | Pegase       | 102      | 929   |
| 4 |    | F7 | Bert Matthys       | KAC  | Mosquito     | 107      | 927   |



## Open XPDR

| #  | OP | CN  | Contestant                    | Club                 | Glider          | Handicap | Total |
|----|----|-----|-------------------------------|----------------------|-----------------|----------|-------|
| 1  | 5  | 2X  | Bert Jr. Schmelzer            | KonAck - LSV Viersen | Ventus 3T       | 121      | 1,026 |
| 2  | 6  | FS  | Spruyt Daan                   | VZP                  | ASW 27          | 113      | 1,020 |
| 3  | 6  | 2Y  | Tijl Schmelzer                | KonAck - LSV Viersen | Ventus 2cT/18m  | 118      | 1,012 |
| 4  | 2  | G2  | Robin Smit                    | GLC Illustrious      | LS 8            | 108      | 1,010 |
| 5  | 2  | MD  | Geert Van Duyse               | EZAC                 | ASH 26E         | 117      | 994   |
| 6  | 4  | VE  | Joris Vanderputten            | VZP                  | Ventus 2cT/15m  | 114      | 986   |
| 7  | 6  | KD  | Jennen & Akkermans            | KonAck               | Duo Discus      | 110      | 972   |
| 8  | 3  | O   | Erik de Lyon                  | GeZc                 | Ventus 2cM/18m  | 118      | 970   |
| 9  | 5  | FN  | Koen Vanderputten             | VZP                  | Duo Discus      | 110      | 965   |
| 10 | 3  | FU  | Vandebeeck & Bertels          | BZC                  | Ventus ct 17.6m | 115      | 927   |
| 10 | 1  | MH  | Rik Vandenboer                | Albatros             | LS 8            | 108      | 927   |
| 12 |    | M1  | Van Dijk & Van Hofslot        | ACvZ                 | Duo Discus      | 110      | 852   |
| 13 | 1  | 46  | Dennis Schouten               | Kennemer ZC          | DG 500M 22m     | 110      | 830   |
| 14 | 2  | MM  | Diana Schuit                  | NijAC                | Discus 2T/18m   | 114      | 779   |
| 15 |    | AD  | Team EZAC                     | EZAC                 | ASH 30Mi        | 126      | 748   |
| 16 | 4  | CR  | Snyers & Bielen               | KonAck               | Arcus T         | 114      | 739   |
| 16 | 1  | YU  | Jef Kell                      | KonAck               | Discus 2T       | 108      | 739   |
| 18 | 5  | ZZZ | Akkermans & Danen             | WBAC                 | Arcus M         | 114      | 734   |
| 19 | 4  | 24  | Michiel Lodder                | ACvZ                 | ASW 24          | 108      | 670   |
| 20 | 2  | UU  | Pieter Lievens                | VZP                  | Duo Discus      | 110      | 652   |
| 21 | 4  | CA  | Francois Jeremiasse           | GeZc                 | Ventus 17.6m    | 115      | 635   |
| 22 |    | X89 | Bart Leysen                   | KAC                  | ASW 20          | 110      | 615   |
| 23 | 4  | MS  | Johan Lemmens                 | WBAC                 | Ventus 1        | 110      | 599   |
| 24 |    | YA  | Leon Mol                      | LVA                  | Nimbus 3/25,5m  | 122      | 593   |
| 25 | 4  | WB1 | Van Hoecke & Baltus           | EZAC                 | Duo Discus XLT  | 111      | 467   |
| 26 | 2  | TH  | Tim Huybreckx                 | KonAck               | Discus 2T       | 108      | 396   |
| 27 | 1  | FND | Van den Borne & Vander Linden | KAC                  | Duo Discus T    | 110      | 203   |
| 28 | 1  | Da  | Tudor Vacaretu                | NijAC                | Discus 2a       | 108      | 174   |

## Zweefvliegtuignieuws

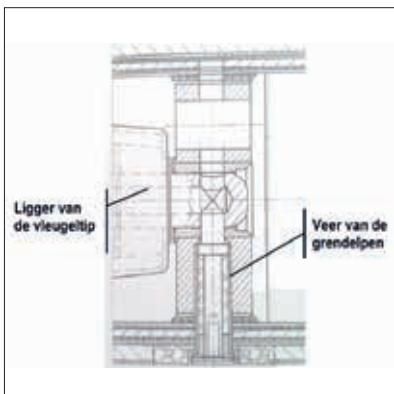
### Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

De vleugel van de toekomstige AS 33 voor de 18-m-klasse, met amper 10 m<sup>2</sup> vleugeloppervlak en een profieldikte van maximaal slechts 13% (aan de vleugelwortel), heeft zijn belastingproeven glansrijk doorstaan. In vergelijking met de ASG 29 is de vleugel niet zwaarder geworden, maar kan beduidend meer belast worden. Dit laat bijvoorbeeld toe om het maximaal toelaatbare rompgewicht met 15 kg te verhogen, wat natuurlijk het nuttige laadvermogen ten goede komt.



Verder is het mogelijk om de ballasttanks van binnen- en buitenvleugels onafhankelijk te betanken en te legen. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om te vliegen met volledig volle binnentanks en lege buitentanks, wat de binnenvleugels uiteraard zwaarder op buiging belast, maar de rolwendbaarheid bevordert.

### Allstar PZL Glider



Allstar heeft een "service information letter" gepubliceerd over de vergrendeling van de opstreektippen voor de Perkoz zweezitter. Blijkbaar zijn in een aantal gevallen de veren van het vergrendelingsstelsel zodanig verzwakt of vervormd, dat de grendelpen niet langer haar rol vervult. De brief geeft informatie over de

nodige controles, en welke procedure er gevolgd moet worden als de veren aan vervanging toe zijn.

### DG Flugzeugbau



DG-1001E is de eerste zweezitter die met een FES-elektromotor aangeboden wordt. De reeds welbekende FES („Front Electric Sustainer“ ofte „elektrische thuisbrenger in de neus“) van LZ Design werd aangepast voor het gebruik in een zweezitter en levert nu 30 kW vermogen. Met een nieuwe generatie batterijen rekent DG op prestaties gelijkaardig aan die van een FES-eenzitter. Het eerste prototype wordt nu gebouwd en moet vliegen in het begin van 2020.

### Jonker Sailplanes

M+D Flugzeugbau, de Duitse verdeler voor de Jonker zweefvliegtuigen, heeft van EASA de type-goedkeuring ontvangen voor de nieuwe JS-3. Na de JS-1C is dit dus de tweede zweever uit Potchefstroom die over een Europese type-goedkeuring beschikt.

### Nixus project



We hebben het al gehad over dit ambitieuze zelfbouwproject van Paulo Iscold, professor vliegtuigontwerp bij CalPoly, waarbij een ASH-30-romp wordt voorzien van een totaal nieuwe vleugel met fly-by-wire elektrisch bediende welvingkleppen. Het is de bedoeling om op termijn de flapverstelling te automatiseren, zodat de flapstand steeds optimaal is. Bij de eerste belastingproef van de vleugel liep het echter fout, omwille van een incorrect overzetten van de oorspronkelijke ontwerptekening naar de CAD-tekening (zie een vorig Ligablad). Ondertussen werd dit euvel verholpen, een nieuwe vleugel gebouwd, getest en goed bevonden, en werd de eerste vlucht van het toestel uitgevoerd door Jim Payne. Een probleempje met de remkleppen werd snel opgelost, en de testvluchten verlopen verder naar wens. Er werden al een reeks pannes van het systeem gesimuleerd, en zelfs bij volledig uitvallen van het fly-by-wire systeem blijft het toestel controleerbaar, landing inclusief. Voorlopig wordt de flapstand wel nog gekozen door de piloot. Proefondervindelijke metingen zullen dan toelaten om het automatische systeem te kalibreren.

**Stéphane Vander Veken**

Alle foto's zijn bedrijfsfoto's

## Het hoekje van de boekenvreter

Ditmaal bekijken we twee boeken uit de zeventiger jaren. En ere aan wie ere toekomt, we beginnen met **Alexander LIPPISCH**, *Erinnerungen*, Luftfahrtverlag Alex Zuerl, Steinebach, 1976, 264 blz., 14 x 9 cm, talrijke tekeningen en z/w foto's. Dit boek bevat zijn memoires, zoals hij die dicteerde tijdens zijn laatste levensjaar. Jammer genoeg kon hij het werk niet helemaal afmaken, maar bepaalde ontbrekende delen worden gedekt door artikels die Lippisch schreef tijdens die periode.



Lippisch is door zweefvliegers vooral bekend voor zijn activiteiten op de Wasserkuppe tijdens de pioniersjaren. Hij was in het begin van de jaren '20 een van de "Rhönindianen" die zelfs 's winters bleven doorwerken op de berg, ondanks sneeuw en vrieskou, in houten barakken... De jonge aerodynamicus ontwierp o.a. voor Gottlob Espenlaub een aantal merkwaardige toestellen, die echter niet steeds uitblonken door hun vliegprestaties. Voor

Weltensegler ontwikkelde hij dan weer een van de eerste echte "schoolzwevers", een elementair zweefvliegtuig voor de eenzitterscholing: de "Djávalar Annama" ofte "Hol's der Teufel" ("de duivel hale hem").

Dit was het begin van een succesvolle reeks vrij klassieke maar degelijke toestellen, waarmee de zweefvliegbeweging in Duitsland groot zou worden: voor de RRG (Rhön-Rossiten Gesellschaft, de voorloper van de DFS) ontwierp hij de "Zögling" voor de beginscholing, de "Prüfling" voor de solist, de "Professor" voor de prestatievlieger, de "Wien" waarmee Robert Kronfeld zijn talrijke records zou vliegen...

Maar Lippisch was allesbehalve een conservatief denker, en zijn stokpaardje werd de vliegende vleugel, en meer nog, de deltavleugel. En zo begon hij een reeks zweefvliegtuigen en motorzwevers rond deze formules te ontwerpen en te bouwen. De meeste van die "Storche" (staartloze zweefvliegtuigen) en "Delta's" werden ingevlogen door Günther Groenhoff. Een van de Delta's was zo lastig te vliegen en onbetrouwbaar dat hij de bijnaam "Hans Huckebein" (een personage van Wilhelm Busch, een echte pechvogel) kreeg. Tussendoor liet Lippisch zich ook verleiden tot het ontwerpen van een canardzwever, de "Ente", die later ook met raketaandrijving werd uitgetest, waarbij een raket explodeerde...

Lippisch ging in 1939 bij Messerschmitt aan de slag, waar hem de gelegenheid geboden werd om zijn werkzaamheden rond pijlvleugels en deltavleugels uit te bouwen. Het resultaat was de Me-163 raketjager, het enige raketvliegtuig dat ooit in serie gebouwd werd en ook effectief ingezet werd in een luchtgevecht. Hij ontwierp ook de P-13, een echte vliegende driehoek die als aandrijving een "Lorinbuis" moest krijgen, beter bekend als statoreactor of ramjet: een reactiemotor zonder bewegende delen. Bij het einde van de oorlog bestond er slechts een houten prototype, uitgevoerd als zweefvliegtuig, de DM-1.

Na de oorlog werd Lippisch, zoals veel andere Duitse wetenschappers, in het kader van operatie "Paper-Clip" naar de VS gebracht. Daar ging hij weldra aan de slag voor de Collins Radio Company, waar hij eerst tegeleide drones ontwikkelde. Hij kon ook een aantal eigen ideeën uitwerken, die weer verre van conventioneel waren: de Aerodyne, een vliegtuig met extreem korte start- en landingsafstanden, met een ringvleugel die tegelijk de aandrijving (schroef of fan) bevat; of de Aerofoil vliegboot, die enkel in grondeffect "vliegt". Dit laatste principe werd later door de Sovjetunie gebruikt om de "Ekranoplan"-toestellen te ontwikkelen, ook bekend als "Kaspisch monster".

Een zweefvliegtuigontwerper die wel heel vreemde paden heeft bewandeld... Het gedeelte over de RRG en DFS-tijd is bijzonder boeiend voor zweefvliegers met interesse voor de geschiedenis van de sport. De rest is even boeiend voor wie interesse heeft voor vliegtuigontwerp in het algemeen.



We blijven bij vliegtuigontwerp met **Ion GUDJU**, **Gheorghe IACOBESCU**, **Ovidiu IONESCU**, *Romanian Aeronautical Constructions 1905-1974*, s.l., 1974, 385 blz., 14 x 9 cm, talrijke z/w foto's en tekeningen, enkele bladzijden met kleurenschema's. Ook hier maken zweefvliegtuigen slechts een deel uit van het werk, namelijk een zeventigtal bladzijden.

Wat hier treft, is de veelheid aan ontwerpers, constructiebedrijven en zweefvliegtuigtypes, meestal originele ontwerpen, ook al zijn er een paar onder licentie gebouwde modellen bij, zoals de Poolse "Salamandra" of de Grünau "Baby" 2b. In de jaren '70 werden er wel een aantal IS-28b2 tweezitters of IS-29 eenzitters geëxporteerd, maar de rest van de Roemeense productie was blijkbaar eerder voor lokaal gebruik bestemd.

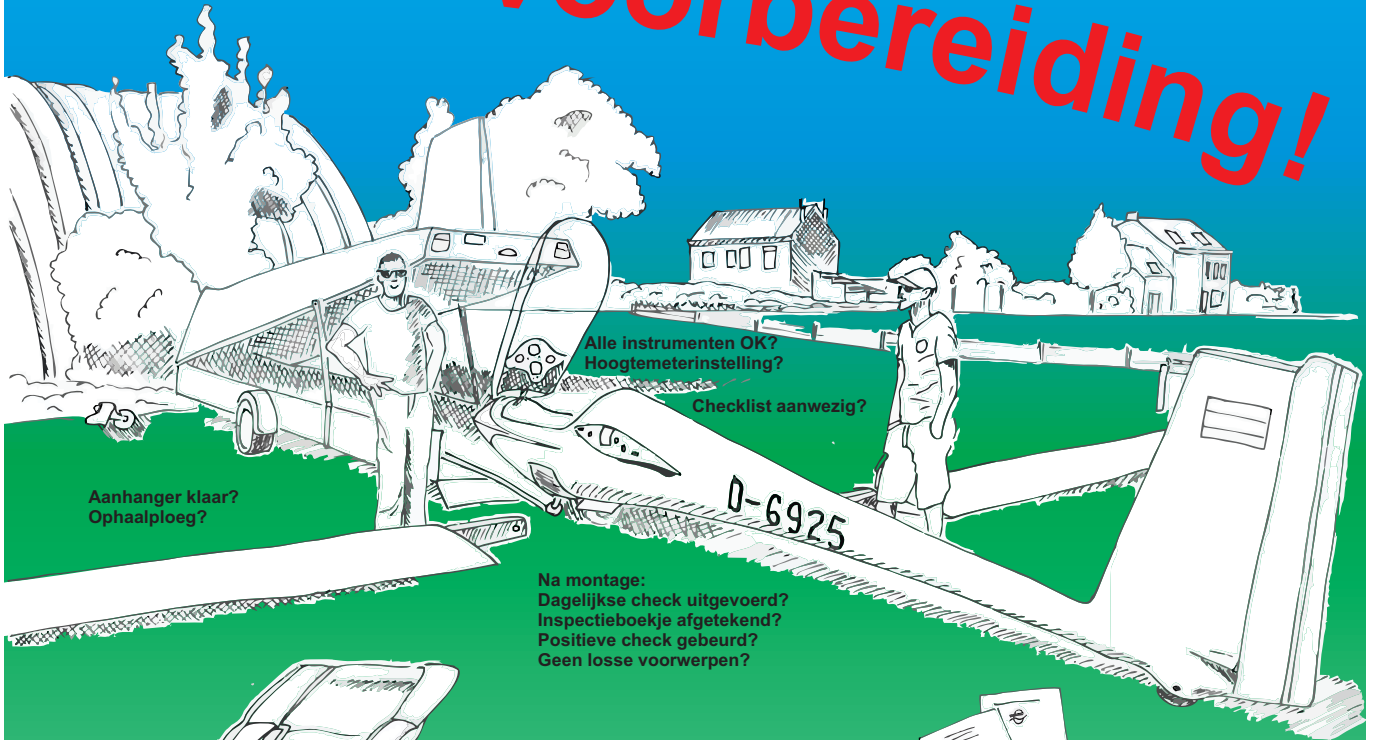
Naast zwevers die slechts in één exemplaar werden gebouwd, zijn er toch een heleboel bij ons totaal onbekende toestellen die in serie geproduceerd werden, zoals de vele IS-types (ontworpen door Iosif Silimon en gebouwd te Brasov) en RG-types (ontworpen door Vladimir Novitchi en gebouwd te Reghin).

Ook de niet zweefvlieggebonden delen van het boek zijn interessant, o.a. wat betreft de pioniers. Wisten jullie dat het allereerste straalvliegtuig ter wereld werd gebouwd door een Roemeen, Henri Coanda, in 1910? Coanda is ook bekend wegens het Coanda-effect, dat toegepast wordt o.a. in de helikopters zonder staartrotor ("Notar").

Stéphane Vander Vekens

# Vlucht voorbereid?

# voorbereiding!

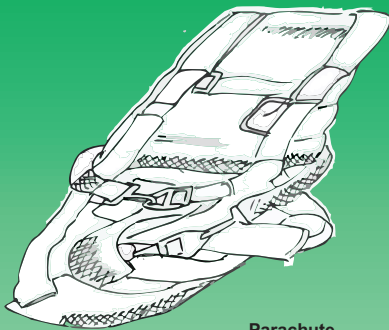


Aanhanger klaar?  
Ophaalploeg?

Alle instrumenten OK?  
Hoogtemeterinstelling?

Checklist aanwezig?

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



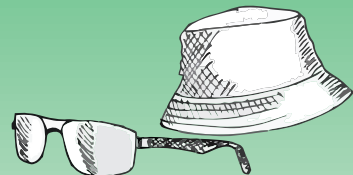
Parachute  
Jaarlijks gecontroleerd?  
Dagelijkse check sluitpinnen en elastieken.



Lood?  
Weight and balance?  
Water of bagage?

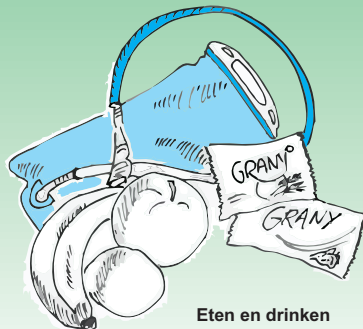
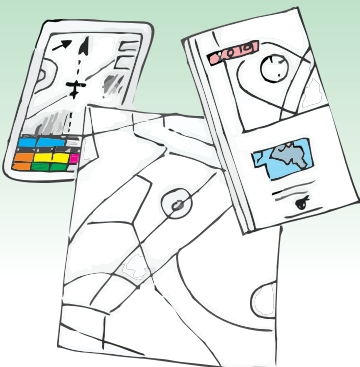


Persoonlijke documenten?  
Identiteitskaart  
Medische vergunning  
Zweefvlieglicentie  
Zweefvlieglogboek



Hoedje & zonnebril?

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



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., Driessensstraat 46, 2300 Turnhout - Tel.: 014/89 44 60

# Juniorendag 2019

Dit jaar organiseerde Diest Aeroclub het evenement. Er was een gereserveerde parking, een camping, een foodtruck, een mobiele sanitaire blok, vliegtuigen, zon en voor elk wat wils. Daniël Goyvaerts maakte er een fotoreportage van.



# 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 2020 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 2020 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 gecommuniceerd worden.

