

# LIGABLAD

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

40<sup>ste</sup> jaargang

juli • augustus • september 2020

kantoor van afgifte Gent X

driemaandelijks tijdschrift

  
liga van vlaamse zweefvliegclubs 

nummer **163**

P. 910168

# 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



40<sup>ste</sup> jaargang • Nummer 163  
juli • augustus • september 2020

### 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  
Frans Van Humbeek  
Tijl Schmelzer  
Kris Van Dam  
Siger Zeischka  
Bert Schmelzer sr  
Stéphane Vander Veken

### Abonnementen:

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

### Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

### Secretariaat:

Liga van Vlaamse Zeevliegclubs  
Drieskensstraat 46 - 2300 Turnhout  
Tel.: 014/89 44 60  
e-mail: info@lvzc.be  
internet homepage :  
http://www.zeevliegclubs.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 1 december 2020.**

Omslagfoto: 3<sup>de</sup> prijs fotowedstrijd 2019 Tom Conings

## Inhoud

Nieuws van het secretariaat.....	1
Een eeuw DGLV .....	2
Het 1250 km diploma voor Tijl Schmelzer .....	6
Op bezoek bij Liesbeth Breugelmans .....	4
Need for speed .....	5
CIM - Coppa Internazionale del Mediterraneo 2020 .....	10
Probleemloos buitenland .....	11
Zweefvliegtuignieuws .....	13
Hoekje van de boekenvreter.....	14
In memoriam Fien De Bleser en Yves Ruymen.....	15

## Woordje van de redactie

Op zaterdag 8 augustus ontvingen we droevig nieuws uit Goetsenhoven. Vliegclub De Wouw verloor twee van zijn leden. Yves en Fien waren in onze gedachten toen we dit nummer samenstelden.

Het jaar 2020 is niet alleen het jaar van COVID 19, het is ook het jaar waarin het DGLV zijn eeuwfeest viert. Frans Van Humbeek schreef er een uitvoerig artikel over in Hangar Flying. In deze editie van ons Ligablad publiceren we hiervan het eerste deel.

Omdat Covid 19 van 2020 een "All quiet on the competition front" maakte, zorgden een aantal leden voor ander nieuws. Tijl Schmelzer behaalde zijn 1250 km diploma en kwam daarmee in de Belgische luchtvaartpers. Zijn broer Bert ging naar een van de enige internationale wedstrijden die plaatsvonden en won.

Omdat vrouwelijke zweefvliegers tot nu toe maar nauwelijks aandacht kregen, trok Kris Van Dam naar Liesbeth Breugelmans. Liesbeth volgde een luchtvaartloopbaan die haar van het zweefvliegen naar de commerciële luchtvaart leidde. Tot op de dag van vandaag is zij houder van een Belgisch record waarvan ze zelf vindt dat het tijd wordt dat iemand het eens breekt.

In dit nummer ook een bijdrage over een ander record. Het staat op naam van Jochen Zeischka en Jochen is een deltavlieger. Hij is ook de broer van een van onze leden. Na de parapenters nu ook eens de deltisten aan het woord, zo dachten wij en Siger Zeischka vertaalde een artikel dat eerder verscheen op de website van de F.A.I.

Het gebeurt niet vaak meer, maar toch kunnen we er nog mee geconfronteerd worden. Het fenomeen noemt buitenland. Hoe doet men dat nu ook weer? We zochten het op in de archieven en onthullen het geheim in dit nummer.

Stéphane sprokkelde voor ons het nieuws uit de constructeurswereld samen en las ook twee boeken. Met zijn bijdrage sluiten we dit nummer af.

Veel leesgenot

Ludo

## Nieuws van het secretariaat

### Samenstelling bestuursorgaan LVZC

- Matthieu Denecker (KFC)	Voorzitter
- Johan Lievens (VZP)	Ondervoorzitter
- Bart Schillebeeks (KAC)	Secretaris
- Koen Crombez (DAC)	Penningmeester
- Luc Beerts (DAC)	bestuurder (Accountable Manager CAMO)
- Anton Buyse (KAZM)	bestuurder (DTO representative)
- Koen Pierlet (KVDW)	bestuurder (Head of Training DTO)
- Daan Spruyt (VZP)	bestuurder
- Thomas De Bruyn (BZC)	bestuurder
- William Caenen (LZC)	bestuurder

### VCL vzw

Het verantwoording dossier over het werkjaar 2019 en de subsidieaanvraag voor de komende 4 jaar is ingediend bij Sport Vlaanderen.

### EU-Vliegvergunningen (EU-FCL)

Ter herinnering ...

Vermits een FCL-vliegvergunning 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 2020).

### Fataal zweefvliegongeval Goetsenhoven

Op zaterdag 8 augustus zijn Yves Ruymen en Fien De Bleser, lid van de Wouw, om het leven gekomen bij een zweefvliegongeval. Het onderzoek is in handen van DGLV en het parket. Als zweefvlieggemeenschap raakt ons dit diep in het hart en wensen we de nabestaanden, familie, vrienden en clubgenoten veel sterkte. Op gepaste moment zal later op FI refreshers en AHoT vergaderingen meer informatie gegeven worden vanuit het Safety management.

### DTO

De werking verloopt normaal. Uit de interne audits blijkt dat er blijvend aandacht moet worden geschonken aan de administratieve discipline. De meest actuele documenten en formulieren kunnen instructeurs en clubverantwoordelijke terugvinden op de ledensectie van de website.

De FI-bevoegdheden van de meerderheid van onze instructeurs vervalt in het laatste kwartaal van dit jaar. Het is heel belangrijk dat FI's tijdig hun aanvraag voor verlenging indienen bij DGLV. We vragen aan FI's telkens bij wijzigingen of verlengingen een kopie van hun vergunning over te maken aan het DTO-secretariaat via [dto@lvzc.be](mailto:dto@lvzc.be)

De jaarlijkse AHoT – OPS en Safety dag zal doorgaan op zaterdag 24 oktober 2020 te Leuven.

De gezamenlijke FI refresher zal doorgaan op zaterdag voor-middag 16 januari 2021 te Malle.

### 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 kan je contact opnemen bij de veiligheidsadviseur van je club of de Safety Managers via [safety@lvzc.be](mailto:safety@lvzc.be)

### EU FCL -nieuws

Op 5 maart 2020 is de 'Part FCL S' gepubliceerd die van kracht is geworden op 8 april 2020. Op 18 maart zijn ook de bijhorende

AMC/GM gepubliceerd. Het DGLV heeft echter deze regelgeving uitgesteld tot 7 december 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 j refresher gevolgd, tijdens de laatste 9 j 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. De meeste actuele documenten en formulieren kunnen de ARS-en terugvinden op de CAMO online database.

Onze CAMO+ zal in de nabije toekomst omgevormd worden naar een CAO. Op de jaarlijkse CS / ARS bijscholing dag, die dit jaar zal doorgaan op zondag 13 december 2020 te Malle zal hierover toelichting gegeven worden.

### FAI-Sporting Code

De sporting code "Section 3 - Gliders & Motor Gliders" is beschikbaar op de website van de FAI, via de verantwoordelijke sport-commissaris in jouw club of op de ledensectie van onze website.

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

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!

De aanvragen voor homologaties worden op het secretariaat verwacht tegen 1 december 2020.

### Symposium 2021

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 16 januari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voor-middag 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.

### Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

Mogen wij 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 toe te sturen voor documenten.

### Fotowedstrijd – filmpjeswedstrijd 2020

Alle foto's en filmpjes kunnen digitaal ingestuurd worden naar [fotowedstrijd@lvzc.be](mailto:fotowedstrijd@lvzc.be)

## Een eeuw DGLV (deel 1)

### Een eeuw DGLV (deel 1)

In maart 1919 vormden enkele burgers en militairen het Raadplegend Luchtvaartcomiteit, de voorloper van wat we nu kennen als Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) of Direction générale Transport aérien (DGTA.) Zowat iedereen die in de Belgische vliegerij actief is, heeft met deze overheidsdienst al contact gehad. Doorheen de jaren heeft dit overheidsorgaan een hele metamorfose ondergaan. Het heeft de Belgische luchtvaart laten ontwikkelen binnen een nationaal en internationaal welomlijnd juridisch kader.

### Het comiteit

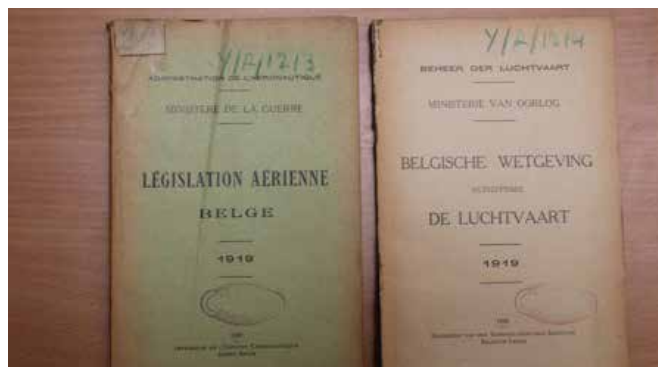
Piloot en officier bij de Militaire Luchtvaart Georges Nélis, beschreef in zijn in januari 1919 gepubliceerde brochure 'L'expansion belge par l'aviation' hoe de burgerluchtvaart in dit land volgens zijns inziens moest evolueren. Nélis pleitte onder meer voor een ministerie van luchtvaart of één enkel bestuurscentrum voor zowel militaire als burgerlijke luchtvaart dat zou verbonden worden aan het Ministerie van Oorlog. Zijn advies werd gevolgd. Met het Koninklijk Besluit (KB) van 18 maart 1919 werd een Comité consultatif de l'aéronautique of Raadplegend Luchtvaartcomiteit opgericht. Het Comiteit bestond uit zeven militairen, vijf burgers en een gedelegeerde van elk van de bij aviatiek betrokken ministeries (Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien, Financiën, Justitie, Openbare Werken en Economische Zaken). Kolonel Roland Van Crombrugge, adjunct bij de generale staf en bevelhebber van het Militaire Vliegwezen, werd tot voorzitter benoemd. Door uitbreiding met twee leden van de Kamer, verkreeg ook het parlement een stem in de vergadering. Het Raadplegend luchtvaartcomiteit heeft maar een korte tijd bestaan. Met het KB van 21 september 1919 werd het Beheer der Luchtvaart opgericht, een autonome instantie verbonden aan het Ministerie van Oorlog (vanaf 1920 Ministerie van Landsverdediging.) België was een van de eerste landen ter wereld om een dergelijk orgaan op te richten.

### De Conventie van Parijs

Na de Grote Oorlog begonnen de eerste civiele luchtverbindingen op te starten voor het vervoer van post, vracht en passagiers. Ondertussen kwam dankzij de 'Vredesconferentie van Parijs' de 'Conventie van Parijs' tot stand die werd goedgekeurd op 13 oktober 1919. België was een van de ondertekenaars. De Conventie omvatte 43 artikelen over de technische, operationele en organisatorische aspecten van de burgerluchtvaart. Alle deelnemende landen gingen dezelfde regels toepassen voor de aviatiek. Nu lijkt dat vanzelfsprekend maar enkele maanden na het beëindigen van de Grote Oorlog was dat revolutionair. De beginselen van de Conventie werden opgenomen in verschillende KB's van onze Belgische wetgeving. De Conventie (bekrachtigd bij de Belgische wet van 16 augustus 1922) legde de deelnemende staten de verplichting op om een interne organisatie op te zetten ter bevordering van de internationale luchtvaart, met vrijwaring van de respectievelijke rechten van soevereiniteit en veiligheid. Eén van de artikelen van de Conventie voorzag de oprichting van een wereldwijde luchtvaartorganisatie in het kader van de Volkenbond. Nog datzelfde jaar werd de Commission Internationale de Navigation Aérienne (CINA, International Commission for Air Navigation, ICAN) opgericht. CINA was een verre voorloper van de International Civil Aviation Organization (ICAO.)

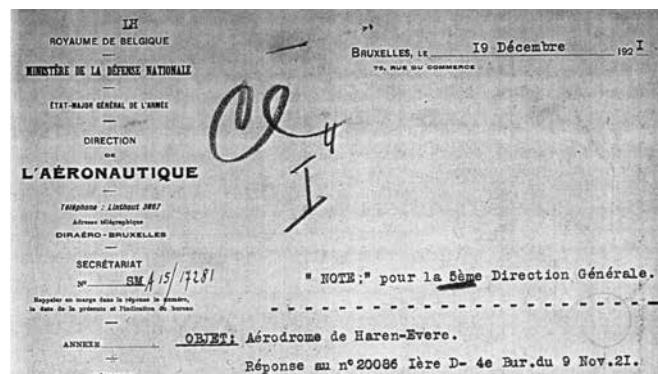
### Beheer der Luchtvaart

De wet van 16 november 1919 gaf de Belgische regering de bevoegdheid om een reglementering uit te vaardigen voor de luchtvaart, zeg maar een nationale luchtvaartwet uit te werken. België werd samen met Nederland de eerste staat met een luchtvaartwetgeving, nog voor bijvoorbeeld Engeland en Zwitserland (1920,) Duitsland (1922) of Frankrijk (1924.)



De eerste luchtvaartwetgeving in België van 1919 (documenten bewaard in de Historische dienst van het leger te Evre)

De wet van 16 november 1919 werd gevolgd door een hele reeks ministeriële besluiten (10 december 1919) die in werking traden op 1 januari 1920 en betrekking hadden op de vergunningen, nationaliteits- en inschrijvingskenmerken van vliegtuigen, 'veerbaarheidsbewijzen', lichten en seinen en het wetboek van het luchtverkeer.



Dit briefhoofd van het Beheer der Luchtvaart uit 1921 geeft duidelijk aan dat het toen verbonden was aan het Ministerie van Defensie. (Algemeen Rijksarchief)

Als een van de eerste landen ter wereld voerde België dus de nodige wet- en regelgeving in en bouwde infrastructuur zoals luchtvaartterreinen en 'en route' lichtbakens. De overheid gaf duidelijk blijk van een toekomstgerichte beleidsvisie en investeerde (net zoals de privésector) stevig in de ontwikkeling van de aviatiek, in wetenschappelijk onderzoek en infrastructuur, in de organisatie van luchtlijnen en het versoepelen van de exploitatie. Er ontstonden *airlines* en een heuse Belgische luchtvaartindustrie:

Het ministerieel besluit van 29 november 1919 bepaalde de taken, de samenstelling en de werking van het zelfstandig organisme Beheer der Luchtvaart. Het moest toezien op de toepassing van de verdragen en internationale regels, op wetten en instructies van de luchtvaart. Het Beheer der Luchtvaart was verantwoordelijk voor de organisatie van en de controle op de vliegerij en de daarbij horende ondernemingen. Het kreeg een coördinerende taak bij uitvoeringsmaatregelen waarbij verschillende ministeriële departementen belast waren (zoals bouw van *aerodromes*, bewaking, exploitatie, enz.) De overheidsdienst had een belangrijke vinger in de pap bij alle zaken van algemene aard die de luchtvaart betroffen, zowel uitvoerend als administratief. Op 21 februari 1920 werd kolonel Roland Van Crombrugge de eerste directeur-generaal van het Beheer der Luchtvaart (KB 12 december 1919.) Die dag droeg hij het bevel van de Militaire Luchtvaart over aan majoor Jules Smeyers.

## Technische knowhow

Met het KB van 1 september 1920 werd de administratie uitgebreid met een aerotechnisch laboratorium. Het Beheer der Luchtvaart had nood aan wetenschappers voor de ondersteuning van de ontluikende Belgische vliegerij. Het labo vestigde zich in Sint-Genesius-Rode en werkte met geavanceerde proefinstallaties. Ir. Emile Allard was de eerste directeur van het centrum, hij was professor aerodynamica aan de universiteiten van Brussel en Luik en leerde in oktober 1909 bij Henri Farman in Mourmelon (Frankrijk) vliegen. De in 1934 tot Belg genaturaliseerde ingenieur Nicolas Florine (\*Batoum, Georgië 19 juli 1891, †Brussel 21 januari 1972) werd belast met de praktische uitwerking van de plannen van het laboratorium voor aerodynamisch onderzoek en met de constructie van de eerste windtunnel. Na WO II moderniseert Florine het aerotechnisch laboratorium en de windtunnels, het centrum werd uitgebreid. Om meer experten aan te trekken die de technische staf van het Bestuur der Luchtvaart kunnen bijstaan, wordt het Centre national d'études et de recherches Aéronautiques (CNERA, 1950-1965) opgericht. Het labo is ondertussen een wetenschappelijk instituut met wereldfaam geworden ([www.vki.ac.be](http://www.vki.ac.be)) en werd in 1963 omgedoopt tot von Karman Institute for Fluid Dynamics.



*Personeel van het luchttechnisch laboratorium in 1922. V.l.n.r. Ir. Nicolas Florine, Ir. Alfred Renard, directeur Emile Allard, chef werken M. Boel. Onderaan hulptekenaar A. Allard, hoofd van het tekenbureau V.D. Auquier, professor aan de Koninklijke Militaire School M. Risack en de leuke dactylograaf Suzanne Dessent (die de echtgenote zou worden van Nicolas Florine.) (Tekening V.D. Auquier via Alphonse Dumoulin)*



Achter de historische gevel van het von Karman Institute for Fluid Dynamics schuilt top-technologie voor de wetenschappers in de aerodynamica. Foto genomen in januari 2008. (Foto Paul Van Caesbroeck) In 1924 betrok het Beheer der Luchtvaart een pand in de Oudergermelaan 15 in Brussel, in de buurt van het Jubelpark. Door de wet van 24 juli 1924 kregen een aantal ambtenaren van het Beheer der Luchtvaart bevoegdheden van de gerechtelijke politie zodat ze processen-verbaal konden opstellen over inbreuken op de luchtvaartwetgeving.

Met het KB van 26 augustus 1925 werd het Beheer der Luchtvaart overgeheveld naar het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien, dat in december 1925 werd omgedoopt tot het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart. De overheveling bewijst dat de groeiende burgerluchtvaart een plaats begon op te eisen naast de Militaire Luchtvaart, het was er niet langer een ondergewaardeerd onderdeel van. Er vond opnieuw een grondige reorganisatie plaats die een afzonderlijke Toezichtsdienst, belast met inspectieopdrachten, en een Dienst der Gebouwen opleverde.



*Een vrolijk team, de dames en heren van het Beheer der Luchtvaart. Deze cartoon werd vermoedelijk getekend naar aanleiding van een uitstap. De afbeelding verscheen voor het eerst in een magazine van de Touring Club van België in 1928. De 'SMV'-registratie op de Farman Goliath verwijst naar de Service Matériel Volant (SMV) ofwel Technische Dienst / Directie van de Luchtvaart – Technische Dienst (TDL-TD.) (Archief Frans Van Humbeek)*

In 1927 verhuisde de hoofdzetel van het Beheer der Luchtvaart naar de Handelsstraat 75 in Brussel, dat is de buurt van het Warandepark en de Wetstraat, om een jaar later een pand te betrekken in de Wetstraat 90.

Het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien werd in het najaar van 1929 opgesplitst in een Ministerie van Posterijen, Telegrafien en Telefonen en een Ministerie van Verkeerswezen.

## Het Bestuur der Luchtvaart

In 1932 werd het Beheer der Luchtvaart omgedoopt tot het Bestuur der Luchtvaart – Administration de L'Aéronautique. Er zouden nog verschillende herstructureringen volgen. Het Ministerie van Posterijen, Telegrafien en Telefonen en het Ministerie van Verkeerswezen

werden in 1938 opnieuw samengevoegd tot één Ministerie van Verkeerswezen, Posterijen, Telegrafie, Telefonie en Nationaal Instituut voor de Radio-Omroep.

In april 1939 verhuisde de hoofdzetel van het Bestuur der Luchtvaart naar de Regentlaan 53, ze bleven in de buurt van de Wetstraat.

*Handige brochure met luchtvaartreglementen voor luchtvaartpersoneel, in 1939 uitgegeven door het Bestuur der Luchtvaart. (Archief Frans Van Humbeek)*



## Heropbouw, de Regie der Luchtwegen

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was weinig sprake van Belgische burgerluchtvaart. De bezetter had radarapparatuur geplaatst in de labo's in Sint-Genesius-Rode. In alle stilte werd de heropbouw na de vijandelikheden voorbereid. De technologische evolutie, de schaalvergroting, de uitbouw van luchthavens, het groeiend aantal *airlines* en de geleidelijke democratisering van de luchtvaartsector, gaven in de tweede helft van de twintigste eeuw nieuwe impulsen aan het luchtverkeer. Op basis van de Conventie van Chicago van 7 december 1944, werd op 4 april 1947 de International Civil Aviation Organization (ICAO) opgericht, een gespecialiseerde instelling van de Verenigde Naties. Deze organisatie zou een cruciale rol spelen bij de regulering en *uniformisering* van de burgerluchtvaart. België en meer bepaald het Bestuur der Luchtvaart, speelde een zeer actieve rol bij de oprichting van ICAO. In 1955 werd de European Civil Aviation Conference (ECAC) opgericht in het kader van de Raad van Europa en met als doel de promotie van de ontwikkeling van een veilig, efficiënt en duurzaam Europees transportsysteem, dit in nauwe samenwerking met ICAO. De eerste voorzitter van ECAC was Pierre Nottet, toenmalig Directeur-Generaal van het Bestuur der Luchtvaart. ECAC telt inmiddels 44 lidstaten. Vele taken zouden, wat de EU-lidstaten betreft, later overgenomen worden door de Europese Commissie en EASA, maar ECAC blijft een belangrijk Europees overlegorgaan voor de burgerluchtvaart.

Het Bestuur der Luchtvaart was in 1946 onderverdeeld in een Hoge Directie, Technische Dienst, Luchtvaartdienst, Infrastructuurdienst, Dienst der Gebouwen en Terreinen, Dienst van het personeel, de Boekhouding, de Overeenkomsten en Uitvoeringsdiensten. Er werd ook een afzonderlijke Telecommunicatiedienst opgericht, die een aantal taken van de Infrastructuurdienst overnam.



Foto genomen op 12 september 1953 bij de inhuldiging voor het monument op Melsbroek voor de 'Helden van het Burgerlijk Vliegwezen.' De eerste naam op het monument is die van directeur-generaal Joseph Daumerie. (Foto Marc Vandenbenden, archief Hubert Verstraeten)

De Regie der Luchtwegen (RLW) – Regie des Voies Aériennes (RVA) kwam op 20 november 1946 tot stand met als doel de luchtverkeersleiding en de uitbating van de burgerluchthavens te verzorgen. Het nam die taken over van het Bestuur der Luchtvaart.

## De vloot

Volgens internationale voorschriften worden ook de navigatiehulpmiddelen van België getest. Na de Tweede Wereldoorlog bezat het Bestuur der Luchtvaart daarvoor vijf Junkers Ju52/3m. De Ju52/3m werden in de loop van 1946 ingeschreven voor Etat Belge, Ministère des Communications. Ze werden afgeschreven tussen 1951 en 1954.



De Junkers 52/3m OO-SNA was vanaf midden 1953 al niet meer operationeel en stond geparkeerd op Melsbroek toen Guy Cassiman het toestel op 26 januari 1954 fotografeerde. (Foto Guy Cassiman, archief Frans Van Humbeek)



De OT-CND in zijn militair kleedje (foto Historische dienst van het leger te Evere)

De Junkers 52/3m OO-SNA was vanaf midden 1953 al niet meer operationeel en stond geparkeerd op Melsbroek toen Guy Cassiman het toestel op 26 januari 1954 fotografeerde. (Foto Guy Cassiman, archief Frans Van Humbeek)

Er vloog ook een Douglas C-47B (OO-SNC) hij werd op 7 november 1951 ingeschreven op naam van het Ministerie van Landsverdediging en was in feite de ex K-28/OT-CND. Ook deze Dakota werd door het Bestuur der Luchtvaart ingezet voor de controle van de navigatiehulpmiddelen. Het luchtwaardigheidsbewijs verviel op 25 januari 1968 en het toestel ging terug voor Defensie vliegen.

De Beechcraft King Air OO-SNA deed dienst tussen 23 juli 1975 en 24 oktober 2000 (datums van in- en uitschrijving.) Complexe systemen, bijvoorbeeld een Instrument Landing System (ILS) worden anno 2020 met een King Air gecontroleerd door de Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA), een agentschap van de Franse Direction générale de l'aviation civile (DGAC.) Luchtverkeersleider skeyes werkt soms mee voor de controle van eenvoudiger systemen zoals de Radio Direction Finders (RDF.)



Het personeel van het Bestuur der Luchtvaart vloog ook met de Aeronca 7AC Champion OO-SND, een Bücker Bü 181B Bestmann, er was zelfs een zweefvliegtuig ingeschreven op naam van het ministerie, nl. de Schleicher Ka6CR Rhönsegler OO-SZP (vanaf 17 april 1962.) In 1963 nam Henry Stouffs met dit toestel deel aan het World Gliding Championship in Argentinië.

### Opleiding

Het Bestuur der Luchtvaart was al gauw betrokken bij de opleiding van personeel. Met het oog op de voorbereiding van kandidaten op examens voor piloten en navigators, richtte de administratie in 1927 de vzw Ecole supérieure de Navigation aérienne (ESNA) op en in 1930 de vzw Ecole agréée de Navigation aérienne (EANA.) Deze laatste doopte zich in 1947 om tot het Comité belge de Navigation en ging zich eerder toeleggen op onderzoek. Door de administratie werd in 1952 in samenwerking met Sabena de Burgerluchtvaartschool (BLS) – École d'Aviation Civile (EAC) opgericht. Het Bestuur der Luchtvaart was verantwoordelijk voor de leiding van de school en Sabena voor de operationele uitbating. Sommige toestellen stonden ingeschreven op naam van het Ministerie van Verkeerswezen, andere op naam van Sabena. De BLS werd in 1990 aan Sabena overgedragen en omgedoopt tot Belgian Aviation School (BAS) werd later de Sabena Flight Academy (SFA)

en kwam in 2008 bij Canadian Aviation Electronics terecht waar de school nu een deel van de CAE Oxford Aviation Academy is.



*Belgische en Congolese leerlingen die opleiding kregen op de Havilland DH.82a voor de Burgerluchtvaartschool in Grimbergen, rond 1965. De school was eigendom van Verkeerswezen en Sabena zorgde voor de uitbating. (Foto Sabena, archief Frans Van Humbeek)*

### Frans Van Humbeek

is hoofdredacteur van Hangar Flying <https://www.hangarflying.eu/>. Hij is freelance luchtvaartjournalist en auteur van verschillende luchtvaartboeken. Frans probeert zowat alle facetten van de Belgische luchtvaart op te volgen, maar zijn passie gaat vooral uit naar het luchtvaarterfgoed en de geschiedenis van de Belgische vliegvelden. Binnen het redactieteam van Hangar Flying zorgt hij ook voor de updates van [www.aviationheritage.eu](http://www.aviationheritage.eu).

## Mondmaskers

Je neus, mond en kin moeten onder het masker zitten. Er mag geen opening zijn aan de zijkanten. Heb je het mondmasker op? Raak het dan niet meer aan. Zit het niet goed, raak dan alleen de zijkanten aan en zet het goed. Zet je masker niet vaak op en af. Heb je het afgezet? Was dan heel goed je handen

Moet je het masker even afzetten, bijvoorbeeld om te eten of drinken. Leg het dan op een propere plaats of steek het in een zak die lucht doorlaat.

## Wanneer neem je een nieuw mondmasker?

Neem elke 8 uur een nieuw mondmasker. Is het masker vuil of vochtig? Neem direct een nieuw masker. Moet je veel spreken? Neem elke 4 uur een nieuw masker.

## Het 1250 km diploma van Tijl Schmelzer

Tijl haalde in juli de Belgische luchtvaartpers. Merkwaardig, want dat gebeurt niet vaak en zeker niet als we de Franstalige algemene luchtvaartpers er bij tellen. De reden: zijn vlucht van 1250 km die hij op 29 juni 2020 realiseerde. Zijn broer Bert deed al eens hetzelfde in 2018. Over zijn vlucht schreef Tijl het volgende relaas. Meer over deze vlucht kan gevonden worden op [aboutgliding.com](http://aboutgliding.com).



Na vele jaren van plannen en wachten op de juiste weersomstandigheden, viel alles plots in zijn plooi. De sterren en wolkenstraten lijnden zich op. Als het papierwerk volgt, zou de tijd rijp zijn voor 1250 km diploma nummer 32. Het zou de zevende keer zijn dat deze proef in Europa slaagde.

Oorspronkelijk stond een wat groter opzet geprogrammeerd (een drie keerpunten 1301 km waarvoor een gemiddelde snelheid van 102 km/u met potentieel twee maal 110 km OLC benen op de hellingen (zes benen dus voor in totaal 1522 km waarvoor een hoge maar binnen de mogelijkheden liggende gemiddelde snelheid van 120 km/u gehaald moest worden; 130 km/u met wind in de rug en 100 km/u op de hellingen. Vliegduur 12:45u) met als bonus twee Belgische records.

De satellietfoto's genomen in de vroeg ochtend van 29 juni toonden echter een hoge vochtige plaat die vanuit de oceaan het continent innam en dat had geen enkel weersmodel voorzien. Concreet betekende dit nieuws een uitstel van 45 minuten om de vlucht te starten, een verplaatsing van het vertrekpunt 55 km naar het oosten, geen startpunt boven de Atlantische Oceaan, een snelle verandering van de plannen en het rekken van de keerpunten zover het weer en het luchtruim dat toelieten. Daar bovenop voorzagen de modellen boven de hellingen een westenwind met een klein oostelijk component van 20 tot 25 km/u op grondniveau (te vergelijken met 45 km/u op 450m AGL).



Na de sleepstart onder een wolkendek van 8 octas alto cumulus, geraakte ik nog net tot bij de eerste cumulus en dat leverde 0,5m/s op. Eenmaal tussen de cumuli verbeterde de situatie snel.



Het alto cumulus veld werd een grote wolkenstraat. Van Le Mans naar het zuid-oosten van Parijs liep alles op wiertjes en verhoogde de gemiddelde snelheid tot 150km/h. De Champagne, Ardennen en de Eiffel bleken al even goed en leverden weinig moeilijkheden op. Het Sauerland, zoals gewoonlijk met zijn specifieke weer, was niet goed, maar de wolkenbasis bereikte gelukkig 2000m. Het keerpunt werd bereikt met een gemiddelde snelheid van 128km/h. Toen moest ik beslissen of ik voor het 1250 km diploma ging of mijn hoogte zou gebruiken om 35 km naar het noord-oosten te vliegen en het Belgische record vrije afstand op mijn naam te schrijven. Ik koos voor het diploma. Na het keerpunt manoeuvreerde ik zorgvuldig naar de hellingen. Helaas bleek de wind te worden zoals voorspeld en tegen de wind in met nog een zware zwever kon nauwelijks hoogte gehouden worden. Daarom moest een beroep gedaan worden op thermiek, een tijdrovend bedrijf. Ten zuid-oosten van Porta nam ik de laatste thermiekbels, voor mij was de lucht donkergrijs geworden. Ik haalde nog net het laatste keerpunt en zette onmiddellijk de waterkraan open. De lege Ventus 3 demonstreerde onmiddellijk hoe goed hij zich in deze luchtmasse voelde. De vario kwam boven de hellingen niet hoger dan 0,5m/s, maar de rugwind duwde mij in de richting van het doel. Alleen te Bisperode, lagen de helling volop in de wind, de vario werd wat beter en ik kon wat hoogte winnen. Van de laatste goede helling tot tegen Ithwiesen, was een finesse van 60 nodig om de doelstelling te halen en ik haalde uiteindelijk gelukkig 77. Op het laatste been brachten de zachte heuvels die richting Northeim en het vliegveld van Sultmer Berg lagen, wat ik nodig had en maakten het me mogelijk om de proef succesvol (met een kleine maar voldoende marge) af te ronden. Wat een fantastische ervaring.



Dank u Philippe, Gerard, Anton en Clement de Pechy en de aeroclub Planeurs d'Ille-et-Vilaine, van Rennes Saint-Sulpice-des-Landes voor jullie hulp en gastvrijheid. Jullie kregen niet veel tijd om jullie voor te bereiden. Jullie hebben een enthousiaste groep daar, een prachtige omgeving en een uitstekende infrastructuur. Merci beaucoup!



Zoals altijd was dit niet mogelijk zonder mijn ouders die zoals steeds vol enthousiasme aan het avontuur deelnamen. Dank u ook voor alle vriendelijke commentaren die ik mocht ontvangen.

Tijl Schmelzer



## Op bezoek bij Liesbeth Breugelmans

### Op bezoek bij Liesbeth Breugelmans

Ik ben onderweg naar Tessenderlo, op de grens met Schaffen. Tijdens de rit vanuit Schoten stijgt de temperatuur maar liefst met vier graden. Later die dag zou het 36° worden...

Omdat we in volle Corona crisis zijn, spreek ik vroeg af met Liesbeth Breugelmans zodat we buiten op het terras kunnen gaan zitten. Het is er rustig, haar echtgenoot is met de twee zonen van zes en acht op stap. Liesbeth is al even gestopt met zweefvliegen maar blijkt nog altijd houder van enkele Belgische records. Reden genoeg om eens met haar te gaan praten.

### Wanneer ben je begonnen met vliegen?



Eerste solo op Ka8 versus eerste vlucht op A320



Het eerste zweefvliegkamp van de Sabena pilotschool in Kiewwit

Ik maakte mijn eerste zweefvlucht in 1990 bij DAC in Schaffen. Ik groeide op aan de andere kant van het vliegveld. Mijn bompapa, Justijn Breugelmans was ooit medestichter van de club. Het was dus logisch dat ik in Schaffen terecht kwam om te leren vliegen. De sfeer was er toen heel goed door de vele jongeren en een aantal volwassenen die de club activeerden.

Thuis was ik de enige met de vliegmicrobe en dat gaf redelijk wat turbulenties. Gelukkig kreeg ik op de club veel steun, vooral van Gaston Peeters. Door zijn goede begeleiding kon ik drie jaar later al instructeur worden, ik was toen 17. Ik vond het heel fijn om met anderen mijn passie te delen en hun te leren vliegen. Tijdens de winter gaf ik ook theorie lessen. Het eerste zweefkamp van de Sabena pilotschool in Kiewwit, onder leiding van Jan Evens, mocht ik er ook bij zijn. En in St.-Hubert ben ik een paar zomerkampen opleiding gaan geven. Dat was toen nog met Brocard. Door andere mensen te leren vliegen leerde ik zelf pas echt vliegen.

### Je gaf niet enkel opleiding maar ging ook overland. Enkele records staan nog altijd op je naam. Welke waren het?

In 1996 vloog ik van Diest uit een driehoek van 519,4km. Toen een record voor vrouwen. Dat was met de LS1, ik vloog er vaak mee omdat het niet het favoriete toestel was van vele anderen. Enkele jaren er voor zette Gaston mij samen met Annelies De Wilde in de Janus.



Winterwerken in Schaffen

Hij liet ons vertrekken op een driehoeksvlucht van 100km. We haalden toen een gemiddelde van 77,91 km/u. Dat is niet zo snel, maar het was niet zo goed weer en het is blijkbaar nog altijd het record voor vrouwen in dubbelzit.

Ik was denk ik nog geen instructeur en moest dus vooraan plaats nemen en Annelies is bijna de ganse vlucht ziek geweest, maar ze spoorde me toch aan om verder te vliegen.

### Dan deed je het op wedstrijden ook goed?

Ik heb niet zo veel wedstrijden meegevlogen. Maar heb wel een paar kleine belevenissen die me bijblijven. Tijdens mijn allereerste wedstrijd van Kiewit was het zwak weer en we kregen een klein proefje. Minder dan 100km. Ik vloog de proef rond en toen ik landde was heel het vliegveld verlaten en had ik moeite mijn K8 alleen uit de piste te duwen. Ik ging naar het clubhuis en vond mijn team bij de telefoon. Ze waren ongerust want iedereen was buiten geland. Jammer genoeg was de wedstrijddag bijgevolg niet geldig. Tijdens mijn studies in Delft vloog ik de Nederlandse studenten-



Vliegen met kaart en post-it versus de werkplek in de A340

kampioenschappen mee op de Peel. Dat was tijdens een WK voetbal. De Nederlanders wonnen het voetbal van de Belgen en ik kon de wedstrijd daar winnen. We reden achteraf rond met 1-1 op onze auto. Een kameraad van toen maakt nog steeds zure grapjes dat hij met zijn Janus C eigenlijk net iets sneller was, maar de handicap van de LS1 liet me winnen.



Wachten in de LS1 voor de start in Issoudun Frankrijk met Koen Peeters

### Wat studeerde je in Delft?

Ik studeerde er af als ingenieur lucht- en ruimtevaart. Daarna ging ik aan de slag bij Verhaert in Kruike. Ze hadden toen net een afdeling Verhaert Space opgericht. Maar eigenlijk was het altijd al mijn droom om piloot te worden. Door daar te werken kon ik mijn pilotenopleiding bij Sabena in avondonderwijs starten. Die opleiding was gedaan in 2000. Ik was toen 24. Ik stond op de wachtlijst bij Sabena maar ik kreeg de kans om met een groep van tien Belgen te beginnen bij Swissair in Zwitserland. Maar net toen we



Klaar voor vertrek naar JFK in Genève en 's ochtends terug van een nachtvlucht

klaar waren met onze opleiding op de Airbus 320 kwamen de aanslagen in New York, de eerste grote rampspoed in de luchtvaart. De jongsten in senioriteit kregen hun ontslag en ik had te weinig ervaring om onmiddellijk ergens anders verder te vliegen. Ik werkte toen even terug als ingenieur. In de herfst van 2002 kon ik terug als piloot aan de slag bij VLM, op Fokker 50 in Luxemburg en was terug vertrokken in de cockpit. De jaren erna vloog ik bij verschillende airlines A320, vaak met tijdelijke contracten. Begin 2007 kon ik terug beginnen vliegen bij Swiss en ik vlieg nu lange afstand op A330 en A340.



## Zijn er mensen die je zijn bijgebleven in het zweefvliegen?

Ja zeker. Ik heb zoveel goeie en mooie herinneringen aan vele mensen uit die tijd. Al zeker de mensen die ik voordien al noemde. Ik betrap mezelf er soms op dat ik tegen mijn eigen zontjes een uitspraak van Gaston gebruik: dat doen we vandaag, want morgen is het slecht weer! Hij was voor mij en vele anderen een mentor die je aanzette je grenzen te verleggen. En zonder de steun van Koen Peeters tijdens de turbulentere momenten met mijn familie, zou ik misschien nooit doorgezet hebben om uiteindelijk piloot te worden. Ook Luc Beerts heeft me belangrijke dingen meegegeven in mijn (vlieg-)loopbaan: nauwkeurig werken en structuur aanhouden, zeker als het lastigere opgaven zijn. Met Gill Van den Broeck, die ik op een symposium leerde kennen, heb ik nog inspirerende contacten gehad en later vloog ik bij Swiss met een kollega-pilote, Yvonne Schwarz, en hoorde hoe Gill tot in het buitenland jonge vrouwen enthousiast maakte voor het wedstrijdvliegen! En er zijn nog zo veel andere mensen die ik zeker niet vergeten ben!

Bedankt voor dit gesprek  
Kris

# Meisjes staan hun mannetje in zweefvliegen

SCHAFFEN — Liesbeth Breugelmans uit Schaffen en Annelies De Wilde Bertem leverden een opmerkelijke prestatie in het zweefvliegen. Ze slaagden erin een rekordvlucht op hun naam te zetten in de tweezittersklasse voor dames, met vertrek vanuit België. Het vorige rekord hield 25 jaar stand. De ambities van beide meisjes reiken echter verder. Ze dromen ervan piloot te worden.

Liesbeth en Annelies zweefden tot Venlo en terug, een totale afstand van 178 km. Daarmee overtroffen ze het vorige rekord met 46 km. „Ik ben ervan overtuigd dat we mits een degelijke voorbereiding nog beter kunnen”, zegt het Schaffense meisje met overtuiging. Waarom het vorige rekord zo lang standhield? „Omdat er in ons landje weinig vrouwen zijn die dubbel vliegen”, geeft ze toe. Het gaat hier om een vlucht van het type heen en terug.

Liesbeth Breugelmans woont



Annelies De Wilde (links) en Liesbeth Breugelmans dromen ervan later piloot te worden.

(Foto COL)

in de buurt van het Schaffense vliegveld, de thuishaven van Diest Aero Klub. Of dit haar passie voor het zweefvliegen beïnvloedde, weet ze niet zo direkt: „Ik denk dat het voor-

beeld van mijn vader eerder inspirerend werkte. Hij beoefent dezelfde sport en nam me als kind enkele keren mee voor een luchtdoop. Toen al vond ik het zo'n boeiende bezigheid

dat de bekoring me niet meer losliet.” Liesbeth debuteerde op haar vijftiende. Op vier jaar tijd zweefde ze ongeveer duizend kilometer bij elkaar.

Ook voor Annelies De Wilde

geldt het gezegde „de appel valt niet ver van de boom.” Haar vader is immers luchtvaartpiloot. Na een zweefstage in Wevelgem kreeg ze de mikrobe voor goed te pakken.

Hoe ze in Schaffen belandde? „We zijn afkomstig van Diest en vader is goed vertrouwd met het plaatselijk vliegveld. Hij dropte er meer dan eens para's.”

De twee meisjes spreken de bewering tegen als zou zweefvliegen een gevaarlijke sport zijn: „Als je je aan de regels houdt en geen overbodige risico's neemt, loop je niet meer gevaar dan elders.” Ze vinden het absoluut geen elitaire sport: „Als je twee keer per week de lucht in gaat, kost je dat 1.000 frank. Daartegenover staat dat je geen persoonlijke investeringen moet doen, wat voor de meeste andere sporten of hobby's wel het geval is.”

Ze verbergen niet dat het hun betrachting is piloot te worden. Liesbeth studeert lucht- en ruimtevaarttechniek in het Nederlandse Delft. Annelies opteert voor industrieel ingenieur. Zweefvliegen biedt ze intussen de kans stoom af te laten tussen het studiewerk in.

Diest Aero Klub telt op dit ogenblik een negentig zweefvliegers leden. Het ledenaantal bleef de jongste jaren vrij stabiel.

„Hoopgevend is dat steeds meer jonge mensen belangstelling betonen”, benadrukt voorzitter Gaston Peeters. „Daarmee is de toekomst van onze vereniging verzekerd.”

(CM)

# NEED FOR SPEED door JOCHEN ZEISCHKA



De FAI heeft claims voor zowel een Wereld als een Europees snelheidsrecord over een driehoek van 25 km met een delta ontvangen. De snelle (65 km/h) vlucht staat op naam van Jochen Zeischka met zijn Moyes Litespeed RX 5 PRO

en werd gevlogen op 19 juli 2020 in Chabre, Lagne (Frankrijk). Het huidige record dateert van 2000 (50,81 km/h) en is van Tomás Suchánek uit de Tsjechië en werd gevlogen in Australië.

En dus contacteerden we de atleet om meer te weten over zijn sportieve verleden en de voorbereiding van zijn recordvlucht.

## Wanneer ben je met vrije vlucht-sport begonnen?

Ik ben in 2007 begonnen bij de Belgische deltavliegschool Trike Valley.

## Wat zette jou daartoe aan?

De kinderdroom van het vliegen is er altijd al geweest. De uiteindelijke trigger was een delta-initiatie die door een aantal vrienden was georganiseerd, en waardoor ik wist dat de sport ook in de lage landen beoefend werd. Na een paar loopjes op de leshelling was ik meteen verkocht.



## Welke personen inspireerden jou in je leven en in de sport?

In termen van outdoor-sport moet ik zeker mijn ouders vermelden die ons op bergtochten meenamen. Het pure plezier van de natuurervaring

en het welverdiende panorama na een serieuze fysieke inspanning is gewoon fantastisch. Ik denk dat hetzelfde opgaat voor het deltavliegen. Daarnaast zijn er zeer veel mensen die inspireren, in het bijzonder mensen die ondanks een minder gunstige uitgangspositie en tegen de verwachtingen in hun doelen bereiken dankzij een positieve instelling en toewijding.



## Wat stond er op je palmares alvorens een record te breken?

Viervoudig Belgisch kampioen, ook al stelt dit misschien niet al te veel voor aangezien deltavliegen in België toch een kleine sport is. De prestaties in internationale competities mogen er zijn. Mijn beste resultaat is waarschijnlijk de

2013 pre-Euros in Lumbier (derde in het eindklassement met een sterk deelnemersveld) en de 2015 pre-Euros in Krushevo (waar ik 2 van de 4 proeven won, telkens met 15 minuten voorsprong op de rest).

## Waarom besliste je dat specifieke record te breken op juist die plaats?

Omdat het toeliet een zeer interessante driehoek uit te tekenen voor het snelheidsrecord over 25 km, gebruik makend van terrein en kans op convergentie. En omdat het een gebied is dat toegankelijk was tijdens coronatijden. Het was mooi meegenomen dat er op dat moment ook een aantal Belgische deltisten op vliegvakantie waren.

## Wat kun je vertellen over het vorige record?

Tomás Suchánek, een echte legende onder de deltisten, vloog het vorige record in Riverside, Australië, met een gemiddelde snelheid van 50,81 km/h over een 25 km-driehoek.



## Welke vliegomstandigheden maken jouw record anders dan het vorige?

Ik kon mijn voordeel doen met een bergkam en een convergentiezone. Ook zijn delta's door de jaren heen performanter geworden, maar dat

is zeker niet voldoende om het verschil te verklaren. Het grootste verschil was het terrein.

## Hoe lang duurde de voorbereiding?

Ik kwam op het idee toen ik me realiseerde dat ik dit jaar waarschijnlijk niet zou kunnen deelnemen aan wedstrijden wegens de revalidatie van gescheurde knieligamenten (voetbal is gevaarlijk!) en wegens het gebrek aan of de onzekerheid van wedstrijden door de COVID beperkingen. Ik moest mijn knie testen (start en landing), dus met deze beperkingen in het achterhoofd ging ik op zoek naar sportieve uitdagingen. Deze vond ik in snelheidsrecords over kortere afstanden. Meerdere avonden werden achter de PC gependend aan de zoektocht naar optimale driehoeken voor verschillende weersomstandigheden.

## Wie hielp jou het meeste tijdens de voorbereiding?

Jo Bonné, een officiële waarnemer. Hij was essentieel voor het project.

## Met wie werkte je samen tijdens de voorbereiding?

De juiste driehoek vinden en de voorbereiding van de delta zelf waren een eenmanszaak. Het grootste vraagteken was hoe zeker te zijn dat er een officiële waarnemer was voor de recordpogingen. Opnieuw dank aan Jo Bonné die een week lang aanwezig was en de eerste (mislukte) pogingen observeerde.

## Wat was het meest tricky aan het breken van dit record?

Timing en organisatie. Op het juiste moment op de juiste plaats zijn, met het juiste weer en een officiële waarnemer. Dank aan Françoise Dieuzeide om er te zijn, wanneer Jo naar huis moest!

## Vertel eens hoe het was om het record te breken. Wat was het moeilijkste? Het doorslaggevendst? Het meest onverwachte?

Ik had er alle vertrouwen in dat het snelheidsrecord kon worden gebroken. Dat blijkt ook uit de marge waarmee het is gebroken, hoewel deze groter is dan ik had verwacht. Het moeilijkste was alles juist te doen, met inachtneming van alle regelgeving: voor een geldig record moet je eenvoudige dingen correct doen, zoals (voor deltavliegen) het versturen van een elektronische task declaration naar je NAC, voorafgaand aan de recordpoging. In onze sport is er natuurlijk altijd een dosis geluk nodig. In dit geval in hoofdzaak met de weersomstandigheden. Ik wist dat er kans was op een goedwerkende bergkam in combinatie met een tijdelijke convergentiezone die oprijnde met de opgegeven driehoek, maar zoiets kun je natuurlijk niet op voorhand bestellen.

## Enig advies voor piloten, een interessante opmerking of een ervaring die je tijdens het breken van dit record opdeed en die je wenst te delen?

Verschillende snelheidsrecords in het deltavliegen zijn achterhaald. Piloten die in goede vlieggebieden leven kunnen zeker de weersvoorspellingen in de gaten houden en deze records op een meer regelmatige basis aanvallen. Zorg er gewoon voor dat je de sportcode leest, volg de regels, zet een goede driehoek uit en trek aan de VG en de speed bar als de omstandigheden juist zitten.

FAI News vertaald door Siger Zeischka

## CIM - Coppa Internazionale del Mediterraneo 2020 \_ Rieti, Italy, 3 August 2020 – 13 August 2020



Bert Schmelzer jr, who clearly loves his wife Barbara BUT also his VENTUS 3T (foto Clara Bartolini)

Deze traditierijke wedstrijd werd ook dit jaar in de Apennijnen in Rieti door de Aero Club Rieti "Alberto Bianchetti" georganiseerd. Corona heeft aan het standaard wedstrijdformaat aanpassing nodig gemaakt, hetgeen onder de hoede van de ervaren wedstrijdvlieger Aldo Cernezzini als wedstrijdleider uitstekend lukte. Omdat dit jaar zeer weinig kansen waren om aan een internationale wedstrijd deel te nemen, was de organisatie verheugd dat negen Wereld- of Europese kampioenen deelnamen.

De aankondiging luidde: " We are proud to say that this year we have nine World and European champions among the competitors: Louis Boudierlique, Bruno Gantenbrink, Giorgio Galetto, Stefano Ghiorzo, Steve Jones, Philip Jones, Bert Schmelzer, Katrine Senne, Peter Harvey.

M.a.w. een grote wedstrijd met grote namen en de hele "Forza Italia", die geïntegreerd in de wedstrijd om de titel Italiaans kampioen in de dubbelzitterklasse en de 18meter-klasse streden.

Op de eerste wedstrijddag werd de proef wegens weerproblemen afgelast. Bert vloog de opdracht op zijn eentje toch nog. Commentaar op de soaring.eu -website: Bert decided to fly the task anyway: 419km with 165kph, only 48kg/m2 and not a single turn on the task "...as written by Bert Schmelzer jr, who clearly loves his wife Barbara BUT also his VENTUS 3T.



Bert na de landing op Rieti (foto Clara Bartolini)

Het eindresultaat van de CIM kan voor ons land indrukwekkend genoemd worden. Bert vloog op Ventus 3T twee dagoverwinningen en alle dagresultaten onder de beste tien en bleef hierdoor alle dagen op de eerste plaats in totaal staan. De laatste dag was wel nog spannend men wou de eerste plaats niet zo maar aan Bert overlaten, maar ook deze won hij met brio en een gemiddelde snelheid van 151km/h over het traject van 413km. Hierdoor werd hij winnaar op 34 deelnemers in deze topklasse. In de dubbelzitterklasse vloog onze Belg Arnaud de Broqueville samen met Katrin Senne-Keim uit Duitsland (Wereld- en Europese kampioene vrouwen) succesvol en behaalde de vierde plaats van de zestien deelnemers.

### Champions Group 1 (vooral dubbelzitterklasse) 16 deelnemers

1.	LB	Boudierlique & Boudierlique	6,270	FRA	Arcus M
2.	AM	Sironi & Bassalti	6,198	ITA	Arcus T
3.	BRA	Ghiorzo & Passardi	6,176	SUI/ITA	Arcus T
4.	KK	Senne, K. & De Broqueville, A.	5,954	GER/BEL	ASG 32 Mi 800kg



Boven het schavotje (foto Carla Bartolini)

### Champions Group 2 (vooral 18meterklasse) 34 Deelnemers

1.	2X	Bert Schmelzer	6,981	BEL	Ventus 3T
2.	AB	Arne Boye-Møller	6,835	NOR	JS 3
3.	CU	Giancarlo Grinza	6,701	ITA	Ventus 3F



Meer info kan men op [soaringspot.com](http://soaringspot.com) bekijken o.a. ook leuke snapshots, video's en interviews en op [soaring.eu](http://soaring.eu)

Bert Sr. Schmelzer

## Probleemloos buitenlanden

Na iedere overlandvlucht terug landen waar men vertrok, dat is de ambitie van elke zweefvlieger. Toch kan het soms anders uitdraaien en moet men zijn zwever op een *terrain de fortune* neerzetten. Als men alles goed op voorhand plant, is dit manoeuvre nauwelijks gevaarlijker dan aan een landing op het thuisveld.



Een goede voorbereiding, dat zijn sleutelwoorden voor elke veilige overlandvlieger en die goede voorbereiding start nog voor men opgestegen is. Het begint met het klaarmaken van de trailer en de wagen die de trailer moet trekken en het samenstellen van een ophaalploeg. Is er voldoende brandstof aan boord van de wagen? Zitten alle hulpstukken van de zwever in de aanhangwagen? Zijn ze goed bevestigd? Is de autosleutel bij de persoon die hem moet hebben? Zelfs als men denkt dat een buitenlanding zeer onwaarschijnlijk gaat zijn, moet men zich nog die vragen stellen. Vooraf goed nadenken kan een piloot namelijk veel kopzorgen besparen.

### Uitkijken naar landingsplaatsen

Zich steeds bewust zijn van zijn hoogte en van buitenlandsvelden zijn ook sleutelwoorden voor een veilige vlucht. Het uitkijken naar velden start al op 750 m (AGL), maar nergens staat geschreven dat dit niet hoger kan beginnen want alles hangt af van het terrein waarboven men vliegt. De grote graanvelden van Issoudun zijn namelijk niet hetzelfde als de kleine veldjes in de bergen. Hoger rondkijken geeft bovendien ruimte om de ligging van een ruim aanbod aan terreinen te bestuderen en hun positie tegenover de wind in te schatten. Vanaf 750 m AGL veranderen de zaken. Men vliegt bewust naar gebieden met buitenlandingsmogelijkheden of in de richting van een vliegveld. Het zoeken van thermiek blijft nog steeds de eerste prioriteit. Naarmate men lager komt verandert dit en oriënteert men zich niet meer op de wolken. Men kijkt omlaag naar mogelijke brongebieden en vertrekpunten van stijgwinden. Zakt men nog lager dat moet een veld gekozen worden. Dat gebeurt tussen 500 en 250 m. Indien er verschillende grote velden achter elkaar liggen, dan kan men zijn definitieve keuze nog wat uitstellen. Vanaf 300 m moet men echter steeds op een veilige manier een veld kunnen bereiken.

### Definitieve veldkeuze



Een buitenlanding in een weide (fotowedstrijd 2016)

### Bij de uiteindelijke veldkeuze zijn de volgende punten belangrijk:

- het veld moet voldoende groot zijn. Voldoende groot betekent tenminste 250 m lang (= 10 tot 15 sec vliegen) en 50 m breed (een voetbalveld is te klein maar het kan net zoals de afstand tussen elektriciteitspalen  $\pm$  30 m als een referentie dienen om de grootte van een veld in te schatten)
- er moet een vrije aanvlieg zijn, een veld van 250 m met vrije aanvlieg is te verkiezen boven een veld van 400 m met in het begin hoge bomen.
- het terrein moet vrij zijn van hoogspanningsleidingen, telefoon en elektriciteitsleidingen.
- de landingsrichting moet binnen  $45^\circ$  van de windrichting liggen als de windsnelheid boven de 20 km/h komt. Nooit met de wind in de rug landen tenzij het terrein aanzienlijk naar omhoog loopt. De kennis van de windrichting op ieder ogenblik is een must bij een overlandvlucht.
- rivieren, kanalen en spoorwegen zijn meestal goede referenties om een helling vast te stellen. Een veld is ongeschikt wanneer men vanuit de lucht de helling kan waarnemen. Indien er enkel velden zijn met een grote helling, moet steeds bergop geland worden.

### De rangschikking van de velden volgens dalende voorkeur is :

- 1) veld zonder gewas geëgd, ondiep geploegd, stoppeld;
  - 2) veld met laag gewas (minder dan 15 cm) : laag graan (herkenbaar aan gras groene kleur), lage mais, ..
  - 3) een weide, als men hiervoor kiest moet men goed uitkijken naar prikkeldraad (herkenbaar aan de kleurschakeringen) en de aanwezigheid van vee.
  - 4) veld met hoog gewas, dit is enkel bruikbaar voor een noodlanding want hier zal een landing vaak eindigen met een grondzwaai en een kraak. Het afronden gebeurt op de toppen van het gewas.

### Altijd circuit vliegen

Men landt altijd met het wiel uit. Zonder wiel kan zelfs een dikke kei gevaarlijk worden. De piloot zit namelijk slechts enkele centimeter boven de buik van zijn toestel. De landingsrichting in een veld is steeds volgens de bewerkingvoren. Het circuit bij een buitenlanding wordt op identieke manier gevlogen als op het vliegveld. Zorg ervoor dat de basebaan voldoende lang is zodat het veld steeds zichtbaar blijft. Het is fout om de rugwindbaan in de richting van het veld op te schuiven. Al snel ziet men dan het veld namelijk niet meer en draait men in voor een te korte basebaan. In de basebaan merkt men dan plots het veld naast zich en moet men veel te hoog in final draaien. Meestal eindigt dit in een overshoot en wordt er geland (of gecrasht) op een veld dat in het verlengde ligt.

De keuze voor een links of rechts circuit gebeurt in functie van de obstakels en de windrichting. Indien er geen obstakels aanwezig zijn, dan kiest men voor een circuit waar de basebaan het meest tegen de wind in ligt. De grondsnelheid in de basebaan is dan het kleinst en daardoor kan het indraaien naar de final nauwkeuriger gebeuren.

SITUATIE	ILLUSIE	GEVOLG INDIEN NIET ONDERKENT
baan smaller dan gebruikelijk	te hoog	te laat afvangen
baan breder dan gebruikelijk	te laag	te vroeg afvangen
baan loopt bergop	te hoog	te laag op aanvliegbeen
baan loopt bergaf	te laag	te hoog op aanvliegbeen
terrein voor de baan is lager	te hoog	te laag op aanvliegbeen
terrein voor de baan is hoger	te laag	te hoog op aanvliegbeen
mistig of heilig weer	verder van het veld dan de werkelijkheid	te hoog op aanvliegbeen



Een buitenlanding in een weide (fotowedstrijd 2016)

Het circuit wordt gevlogen door de hoogte boven de grond in te schatten en dat kan een probleem vormen want de hoogtemeter is wegens de verstreken tijd niet meer voldoende betrouwbaar. Er is de invloed van het reliëf en vaak onderschat men zijn hoogte indien men lange tijd vrij hoog heeft gevlogen. Zo een onderschatting kan aanleiding geven tot een overshoot. Percepties kunnen ook tot over- of onderschattingen van de hoogte zorgen. Een paar voorbeelden die ook terug te vinden zijn in de cursus Human Factors kunnen hierboven teruggevonden worden..

### Uw snelheid is uw levensverzekering

De snelheid heel vaak (om de 2 tot 3 sec) controleren op de SNELHEIDSMETER is een must. Men mag zich vooral niet laten verleiden door de snelheidsinformatie die van buitenaf komt, ook al is dat contra-intuïtief. Tijdens het vliegen van de rugwindbaan is de grondsnelheid vrij hoog en dit kan aansporen om snelheid te min-

deren. Wanneer men dit bij het indraaien naar base of final met te weinig inclinatie en een schuivende bocht (schrik van de grond) combineert, zijn alle elementen voor een fatale tolvlucht aanwezig. Een tolvlucht vlak bij de grond is niet meer te herstellen en eindigt in een zware kraak aan hoge snelheid en een dodelijk afloop. Een belangrijk deel van de ongevallen bij buitenlandingen zijn terug te brengen tot deze pilot-error.

Indien men bergop moet landen, zal men niet met de normale snelheid tegen het reliëf vliegen. In functie van de helling verhoogt men de aanvliegsnelheid (max. 15 km/u) en wordt het reliëf gevolgd bij het afronden. Ook na het stilstaan de rem gebruiken om te vermijden dat men terug achteruit rolt.

### Elke landing is een buitenlanding

Maak van elke landing een buitenlanding. Oefen bij iedere landing door:

- de nulpuntsinstelling van de hoogte-

meter te verdraaien voor het aanvangen van het circuit;

- steeds een standaardcircuit te vliegen;
- de finale altijd met halfopen remkleppen proberen te vliegen;
- de remkleppen pas (als dat nodig is) volledig te openen op ongeveer 10 m, tenminste als men snelheid genoeg heeft en
- te stoppen op een vooraf bepaald punt
- nooit een vlakke finale met (bijna) gesloten remkleppen vliegen

### Nog wat addertjes onder het gras

Probeer de laatste kilometers niet uit uw vlucht te persen. Hoop op een laatste zuchtje thermiek kan voor grote ontgoochelingen zorgen. Bezit steeds een plan B en pas dat regelmatig aan. Ken de prestaties van uw vliegtuig en blijf binnen de mogelijkheden die het toestel heeft. Ken ook uw eigen mogelijkheden en beperkingen. Zij zijn uw veiligheidsmarge en bepalen de hoogte waarop je een terrein kiest, de grootte van het veld, het aantal alternatieven. Niet iedereen is wereldkampioen of rijgt de honderden kilometers aan elkaar. Laat competitiegeest of de dwang om een bepaald doel te bereiken op tijd vallen.

Indien men in een veld staat verdient het de voorkeur om de eigenaar op te sporen en hem te verwittigen dat er een vliegtuig in zijn veld staat. Een goede veldkeuze kan schade vermijden maar als er schade is, moet de eigenaar dat ook weten. Mensen van de streek kunnen nuttig zijn om te tonen hoe een wagen met aanhangwagen het veld op kan, maar zorg er voor dat ze daarna geen bijkomende schade veroorzaken. Behoud bij het demonteren alle respect voor de eigendom van anderen en vermijd discussies over schadevergoeding.

*Naar een tekst van Johan Luycks en het artikel Be Prepared for an out landing verschenen in Vector en Thermiek nr.2 2019.*

## Zweefvliegtuignieuws

### Alexander Schleicher Segelflugzeugbau



De serieproductie van de AS 33 Es is gestart, de onderdelen stapelen zich op in de fabriekshallen, terwijl de verschillende etappes van de EASA-goedkeuring parallel met de productie verlopen. Anders als vroeger is het onder de EASA-regelgeving namelijk niet langer mogelijk om een hele reeks klantentoeinstellen onder een voorlopige verkeerstoelating op de markt te brengen: de definitieve EASA-stempel moet bekomen zijn alvorens men de serie-toestellen in omloop brengt. Bij Schleicher is men overtuigd dat die goedkeuring voor de AS 33 er nog komt tegen eind september, alle COVID-19-perikelen ten spijt. De eerste vlucht van de 15 m versie wordt ook eerstdaags verwacht.



Ook de eerste vlucht van de elektrische zelfstarter AS 34 Me nadert met rasse schreden. Het ging er hier om, de elektrische thuisbrenger van de tweezitter ASG 32 El om te bouwen tot een zelfstartersysteem voor de lichtere eenzitter. Zo werd de accublok in tweeën gesplitst en werden bedieneenheid, regelsysteem voor de motor en beheersysteem voor de batterijen aangepast, alsook de veiligheidsvoorzieningen bijgesteld.

### Binder Motorenbau GmbH

Bij Binder hebben ze nog een paar verbeteringen aangebracht aan de EB29: zo is het staartwiel elektrisch intrekbaar gemaakt, het is ook stuurbaar voor een betere wendbaarheid aan de grond. Verder werd de aandrijving van het richtingsroer nu intern geplaatst, zodat geen uitstulpingen de aerodynamica komen verstoren. Verder werd er een nieuw stabilo/hoogteroer ontwikkeld, die zich thans in de testfase bevindt.

### Birdy

Birdy is een eenzits elektrische motorzwever die binnen de 120-kg klasse ULV past. De spanwijdte bedraagt 13,5 m, de maximale startmassa 280 kg, het glijgetal 40 bij 90 km/h, de Vne 200 km/h. De vleugel bezit welvingkleppen en winglets en een oppervlakte van 8,3 m<sup>2</sup>. De piloot mag tot 1,95 m groot zijn en zit relatief recht op in het toestel. De centraal in de romp geplaatste elektromotor drijft via een as een duwschroef aan, die achter de staartvlakken ingeplant is en waarvan de bladen bij stilstand samenklappen. De



batterijen leveren voldoende energie voor 200 km motorvlucht, een optionele range extender (kleine verbrandingsmotor met starter-alternator) kan de reikwijdte uitbreiden. De proefvluchten werden midden augustus aangevangen, eerst te Mengen-Hohentengen, daarna te Bad Waldsee. De berekende glijhoek van 1/40 en andere ontwerpparameters werden via vergelijkingsvluchten met een DG-400 bevestigd.

### DG Flugzeugbau

Op 11 augustus vond de eerste vlucht van de DG-1001e neo plaats met de nieuwe 20m neo-buitenvleugels. De nieuwe tippen werden samen met Johannes Dillinger ontwikkeld op basis van de nieuwste ervaringen inzake winglet-ontwerp. De buitenvleugels hebben een grotere pijlstand en de knik ter hoogte van de scheiding van binnen- en buitenvleugel werd duidelijk geringer. De neo-winglets geven een mooie, moderne indruk. De zwever kan trager gevlogen worden in de thermiek en ligt voornamelijk bij lagere snelheden stabiel in de lucht. De nieuwe buitenvleugels worden standaard voor alle DG-1001S, T, M en E. Ook oudere DG-1000 toestellen kunnen met de neo-buitenvleugels uitgerust worden.



### Jonker Sailplanes



Bij Jonker hebben ze nu namen bedacht bij al hun huidige en toekomstige producties: we kenden reeds de 18m/21m JS-1 Revelation en de 15m/18m JS-3 Rapture. De zelfstarter 18m/21m JS-2, waarvan het eerste exemplaar in aanbouw is (de romp kwam op 17 augustus uit de mallen), wordt de Revenant (wellicht omdat die "terugkomt" nadat eerst de JS-3 werd verwezenlijkt?). De toekomstige standaard-/18m-klasse zonder welvingkleppen JS-4 wordt de Rengeti, en de "nog toekomstigere" grote openklasse JS-5 zal "Rey" noemen.

Veel gegevens over dit laatste toestel zijn nog niet bekend, maar een aantal technische details werden bekendgemaakt. De vleugels zullen elk tweedelig zijn met afneembare winglets, de welvingkleppen bestaan telkens uit 4 segmenten met een eigen aandrijving, de aansluiting van de rolroeren van de buitenvleugels gebeurt automatisch. De twee waterballasthouders per vleugel zijn onderverdeeld in compartimenten met anti-terugslagkleppen en de twee uitlaatkleppen worden bediend via een nieuw type actuator.

Stéphane Vander Veken  
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's

## Het hoekje van de boekenvreter

Er komen hoe langer hoe meer zweefvliegboeken beschikbaar op het internet, hetzij als e-book, hetzij als pdf. Zo ook de twee pdf-boeken in deze aflevering.

Beginnen we met iets uit de oude doos: **FLIGHT ADMINISTRATION AGENCY, FLIGHT STANDARDS SERVICE, Basic Glider Criteria Handbook**, FAA, Washington DC, Revision 1962, 152 pagina's met z/w illustraties en tabellen. Merken we op dat dit natuurlijk de stand van zaken in de zestiger jaren weerspiegelt, en heden ten dage vervangen is door de JAR-22 in de VS (en de CS-22 in Europa).



Het doel van dit handboek was om individuele ontwerpers van zweefvliegtuigen, de zweefvliegtuigenindustrie, maar ook organisaties die zweefvliegtuigen inzetten, te voorzien van begeleidend materiaal dat de certificeringsnormen voor de luchtwaardigheid van zweefvliegtuigen, zoals gespecificeerd in de toenmalige Civil Air Regulation Part 5, moest aanvullen. Aanvaardbare methoden om aan te tonen dat aan de normen werd voldaan, werden gepresenteerd als suggesties. Aanzienlijk materiaal met betrekking tot gangbare praktijken in de bouw en fabricage werd opgenomen ter informatie van beginnende bouwers en ontwerpers, maar

mocht niet worden beschouwd als de enige aanvaardbare praktijk. In deze editie van 1962 werden kleine herzieningen en correcties opgenomen die voornamelijk betrekking hadden op de definities van technische termen en symbolen.

Het boek telt zeven hoofdstukken.

1. Belastingen: hier komen de stevigheid en vervorming van elk onderdeel van de zwever aan bod, zowel tijdens de vlucht als aan de grond, tijdens de start en bij de landing. De ganse "flight envelope" van een zwever wordt hier doorgelopen. Ook de balancering van de roeren komt aan bod. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een deel over de veiligheidsfactoren en de implementering van stevigheidsreserves.
2. Testen: voor elk onderdeel, en ook voor het volledige zweefvliegtuig, wordt ingegaan op de mogelijke testmethodes om na te gaan of de berekende stevigheid ook in de praktijk aanwezig is. Er is ook een aanzienlijk deel van het hoofdstuk gewijd aan flutterpreventie en fluttertests, zowel op de grond als in vlucht.
3. Ontwerp en bouw: hier vinden we niet alleen informatie over de criteria voor het afschuiven van de lijmvlakken, bijvoorbeeld, maar ook alles over scharnieren, vergrendelingen, lagers enz. Zelfs de ventilatie komt aan bod. We merken hier natuurlijk op dat er enkel sprake is van hout of metaal als primaire structuur, en dat composietkunststoffen totaal afwezig zijn.
4. Uitrusting: dit korte hoofdstuk betreft de instrumenten - ook gyroscopische -, de radio enz. Voor het elektrische circuit voorziet men een hoofdschakelaar, zekeringen, verlichting van de instrumenten, maar ook... positielichten en anti-collisielichten. Instrumentenvliegen met de zwever was dus voorzien.
5. Vliegeigenschappen: bestuurbaarheid, stabiliteit, trim, overtrekken en tolvlucht komen hier aan bod, evenals de criteria voor de testpiloot, parachutes, ijken van de instrumenten, en bepalen van de limieten qua zwaartepunt, maximumsnelheid, enz.

6. Zelfstarters: alles i.v.m. de motor, het brandstofcircuit, de schroef, olie, koeling, ontsteking, uitlaat, brandschot, bediening...

7. Allerlei: zeer kort hoofdstuk, met de standaardgewichten voor passagier, parachute en brandstof, en een reminder dat er een eenvoudig middel moet zijn om de romp van de zwever onder de juiste hoek te plaatsen voor weging en opmeting.

Hoewel bepaalde aspecten van dit handboek duidelijk achterhaald zijn (geen composieten, zo goed als geen elektronica), is dit werk toch interessant omwille van de - typisch Amerikaanse - praktische aanpak van elk onderdeel. Je moet geen ingenieur zijn om alles te begrijpen. Een geïnteresseerde leek kan ook aan de slag met dit boek. Misschien de moeite om dat eens naast de huidige CS-22 te leggen en te vergelijken...

Veel recenter en voor een algemeen publiek bestemd: **Franco STOPPINI, Volo a Vela, Domande e risposte sul volo in aliante**, 2<sup>de</sup> uitgave, ilvolo.it, Padova, 2006, 82 pagina's met kleurfoto's en illustraties.



Zoals de titel het zegt, wordt het zweefvliegen hier eerst uitgelegd aan de hand van een vragen-antwoordsysteem, volgens de logica die een leek zou volgen om zijn vragen te stellen naarmate hij antwoorden krijgt op de vorige vragen. Een twintigtal bladzijden die dus overeenstemmen met een conversatie die men kan hebben wanneer men een geïnteresseerde bezoeker rondleidt op het zweefvliegveld. Een originele aanpak om met eenvoudige woorden te spreken over de basisbegrippen van onze sport.

Deze tweede uitgave bevat t.o.v. de eerste een bijkomend hoofdstuk, "Onda!" ("Golf!"), die door de auteur werd toegevoegd om een kans te hebben om met **passie** over het zweefvliegen te spreken, iets wat in het eerste hoofdstuk onvoldoende aan bod komt. Het gaat hier over een vlucht in de Abruzzes, vanop het vliegveld van L'Aquila, Preturo. Een hele ervaring voor een vlaklandvlieger (Stoppini vliegt normaliter in de vlakte rond Padua). Er volgen een dertigtal bladzijden die deze vlucht stap per stap volgen, met heel wat uitweidingen (over zijn eerste motor, een Guzzi 350; over de vrijlating van Mussolini door de Duitse par's uit zijn gevangenis op de Gran Sasso, ...) en literair, poëtisch taalgebruik. Of dit bijdraagt tot het overbrengen van de passie voor het zweefvliegen, is toch de vraag. Misschien spreekt dat wel meer tot de verbeelding van een Italiaan dan tot de koele kijk van de boekenvreter...

Het derde en laatste hoofdstuk is gewijd aan het uitdiepen van de kennis van het zweefvliegen, met begrippen als het krachtenevenwicht in glijvlucht, de snelheidspolaire, het doorsteken in dolfijnvlucht en het volgen van energielijnen, de coördinatie van de besturing, de lokale kegel, de golfstijgwind, de zweefvliegtuigklassen en het ontstaan van cumulusen. Interessant, maar toch is de logische opbouw hier zoek, alles staat zo een beetje kriskras door elkaar.

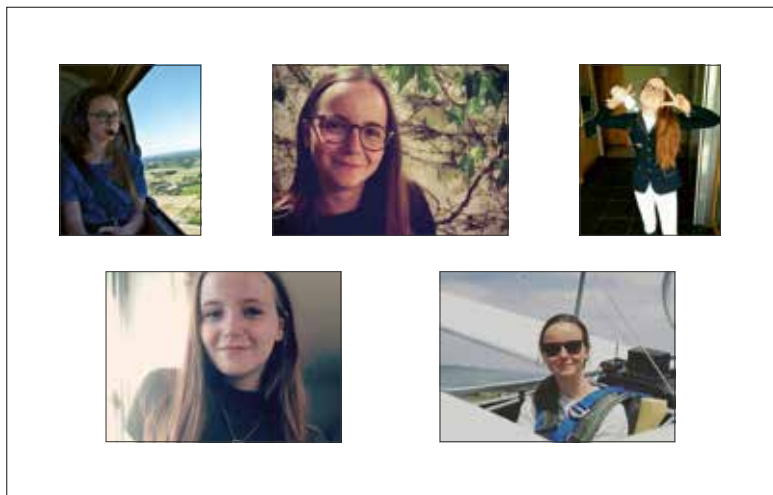
Kortom, een boekje dat een bepaalde "niche" vult in de zweefvliegliteratuur, maar voor de zweefvlieger niet echt onmisbaar te noemen is.

Stéphane Vander Veken



## In memoriam Fien De Bleser en Yves Ruymen

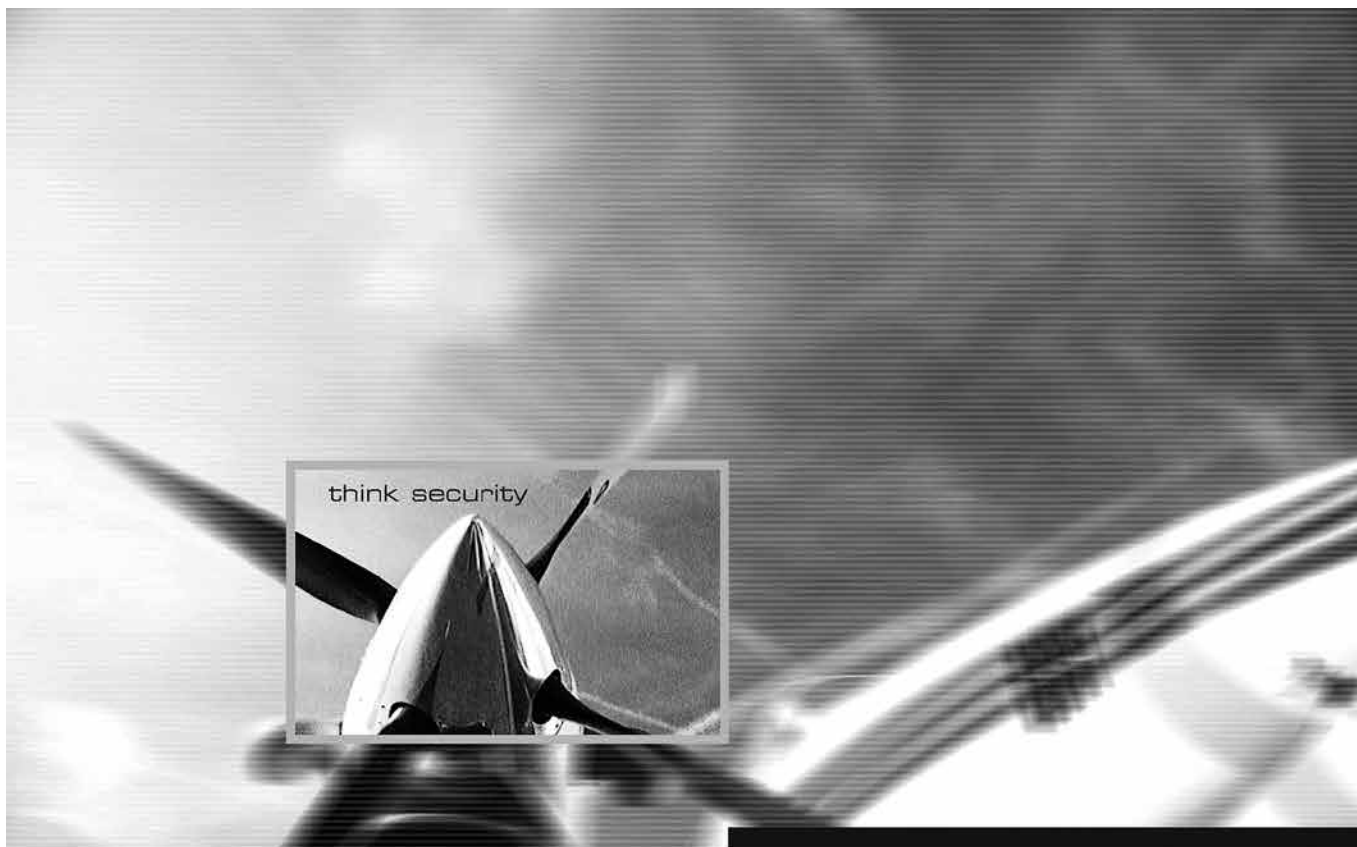
Op zaterdag 8 augustus om 15u20 De Koninklijke Vliegclub De Wouw en onze gemeenschap, helemaal op het einde van een drie uur durende vlucht, Yves Ruymen en Fien De Bleser. Yves was een ervaren wedstrijdvlieger en instructeur. Hij werd geboren in Lubbeek op 22 januari 1963 en was naast een gedreven zweefvlieger ook medeoprichter en medezaakvoerder van Optiek Y. Ruymen. Fien had nog een mooie toekomst voor zich.. Zij werd op 17 maart 2002 in Bornem geboren en rondde net het zomerkamp op het vliegveld van Goetsenhoven af.



Look at the way I Glide  
 Caught on the wind's lazy tide  
 Sweetly how it sings  
 Rally each heart  
 at the sight of your  
 silver wings

(Neil Diamond)





AVIATION  
AEROSPACE INDUSTRY  
PILOTS & CREWS  
TRAVEL  
INSURANCE

## YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

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

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

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



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

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO. 0284 (08/4/7/1999) - 088 14/7/1979

**Verkrijgbaar via het secretariaat:**


KNVvL-Elementaire vliegopleiding  
 formaat 15 x 21 cm  
 prijs € 5,00 (7,00)\*



Logboekje  
 formaat 13 x 20,5 cm  
 prijs € 2,5 (4,50)\*

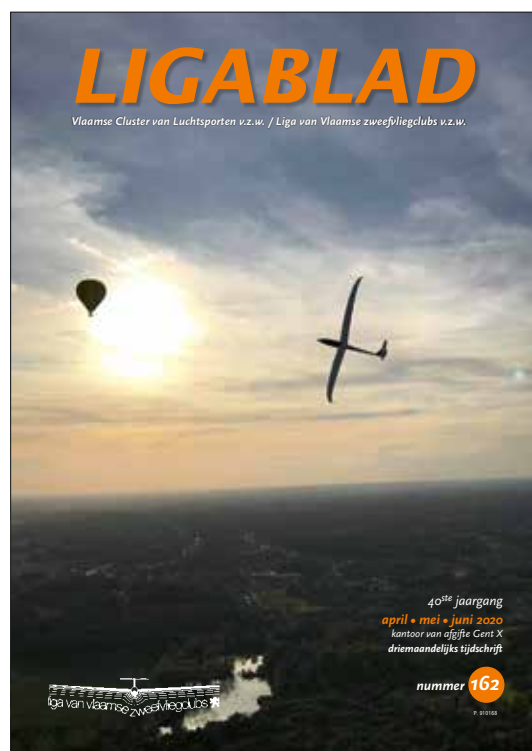


Sticker 'Zilveren' brevet  
 prijs € 1,75 (2,50)\*

\* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2300 Turnhout)



**BELGIAN GLIDING TEAM**

**Gratis op het secretariaat beschikbaar:**


# LVZC FOTOWEDSTRIJD 2020

## 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 2021 op volgend adres: 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.

**BELANGRIJK:  
DIT JAAR MOGEN  
OOK FILMPJES  
INGEZONDEN  
WORDEN!**