

LIGABLAD

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



40^{ste} jaargang

oktober • november • december 2020

kantoor van afgifte Gent X

driemaandelijks tijdschrift


liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer **164**

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijkse tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie
De L.V.Z.C. is lid van de
Vlaamse Cluster van Luchtsporten v.z.w.
erkende organisatie voor
sportieve vrijetijdsbesteding
Tel.: 03/455.20.09 . fax 03/454.10.67
e.mail: vcl@online.be



40^{ste} jaargang • Nummer 164
oktober • november • december 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 werken verder mee:

Jan Matheussen
Frans Van Humbeek
Bert Schmelzer jr.
Koen Peeters & Jan-Bart Van Erck
Theo Stockmans
Harry Vanmolkot
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.zeevliegen.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 maart 2021.**

Coverfoto Fotowedstrijd 2019 *A beauty by sunset* Joël Dewalheyns

Inhoud

Nieuws van het secretariaat.....	1
Een eeuw DGLV deel 2	2
De 937 kilometer van Bert Van Eyken	7
Ridgerunner	8
De Wouw voor de tweede wereldoorlog	11
Safetyoverzicht.....	13
Winterwerken in tijden van COVID	15
Het hoekje van de boekenvreter	16
Zweefvliegtuignieuws	18

Woordje van de redactie

Een tijdschrift samenstellen in thuiswerk. Winterwerken uitvoeren is dat niet. Al in maart van dit jaar kwamen clubs in moeilijkheden nadat COVID 19 hen in het werkhuis verraste. Toch startte overal de vliegactiviteiten uiteindelijk normaal. Nu is de situatie complex. Als de eerste golf ons toch nog vijf maanden respijt gaf om toestellen en installaties te onderhouden, startte de tweede golf voor er van winterwerken sprake was. In tegenstelling tot de eerste *lockdown* in maart ging de **lichte luchtvaart in België** echter wel niet op slot. Maar de omzendbrief van het Directoraat-generaal Luchtvaart liet ons in het ongewisse over hoe het probleem van ons winteronderhoud kon opgelost worden.

Was 2020 een seizoen om vlug te vergeten? COVID belette onze toppiloten niet om weer uitzonderlijke prestaties neer te zetten. Wie dat wilde, kreeg uiteindelijk toch voldoende mogelijkheden om te vliegen. Ook zonder wedstrijden konden de veelvliegers uren maken en wie eerlijk naar zijn vliegboekje kijkt moet toegeven dat het korte 2020 toch niet veel verschilt van 2019. Daar zorgden de weergoden voor. Waar zorgt dit afsluitend nummer van COVID-jaar 2020 voor?

Frans Van Humbeek rondt zijn geschiedenis van het DGLV af. Bert Van Eyken vloog 937 kilometer en scoorde in de plaatselijke pers. Bert Smelzer Ridgerunde in Italië. Theo Stockmans beschrijft hoe de Wouw voor de oorlog (die van 1940-1945) vloog. We hebben ook twee nieuwe safetymanagers, we komen op hen nog uitvoerig terug in een volgend nummer. Zij gaven alvast al een kort overzicht van 2020. Tenslotte hebben we het even over winterwerken.

Over wat hadden we het dit jaar nog niet? Over wedstrijden gaat de opmerkelijke lezer zeggen. Inderdaad, De enige wedstrijd die we vlogen was die tegen COVID. Gaan we in 2021 beter doen? Een aantal clubs hebben hun planning voor 2021 al bijgesteld en het oogt niet goed. Waar we het ook niet over hadden zijn records en brevetten. Door COVID, weeral COVID, vergaderde de sportcommissie nauwelijks. Uit goede bron vernamen we dat de zweefvliegerij daarbij nog niet aan bod kwam maar dat dit snel rechtgezet gaat worden. We leven in verwachting. En zo sluiten we nummer 4 jaargang 40 van het Ligablad af en beginnen aan jaargang 41 te denken. Hopelijk krijgen we geen midlife crises.

Ludo

Nieuws van het secretariaat

Bijdragen 2021

Tijdens de algemene vergadering van 26 november II. werd het ontwerp van begroting voor 2021, dewelke door het bestuursorgaan was voorbereid, besproken en goedgekeurd. Dit voorstel zal uiteraard nog ter bekrachtiging worden voorgelegd aan de statutaire algemene vergadering in maart a.s. Voor het komende werkingsjaar blijven de bijdragen opnieuw ongewijzigd:

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

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

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

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

Kadervorming

Tijdens de voorbije periode hadden de volgende activiteiten plaats:

24 oktober – Jaarlijkse AHOT, OPS & Safety vergadering.

12 december - Vormingsdag voor alle CAMO+ medewerkers en technici, Planning refreshers FI:

De voorziene FI refresher op zaterdag 16 januari is geannuleerd wegens de Covid-19 omstandigheden. Hij zal doorgaan op een nog later te bepalen datum.

DTO

De werking verloopt in het algemeen vlot.

Tijdens de periode oktober/februari lopen er enkele cursussen ter voorbereiding van het theoretisch examen. Raadpleeg jouw A-HoT in de club voor meer informatie. De data voor volgende theorie-examens bij het DGLV zijn nog niet gekend. Het DGLV werkt aan een nieuw systeem, waarbij kandidaten op computer het examen kunnen afleggen.

Voor de theoriecursus is er een nieuwe website www.zweefvliegopleiding.be waarop de volledige cursus terug te vinden is. Deze cursus is geheel conform Part SFCL. Er wordt ook werk gemaakt van een online mogelijkheid om theorie examens te oefenen.

We vragen aan FI's en FE's telkens bij wijzigingen of verlengingen een kopie van hun vergunning over te maken aan het DTO-secretariaat via dto@lvzc.be

CAMO+ wordt CAO (combined airworthiness organisation)

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

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

VCL vzw

Het verantwoording dossier over het werkjaar 2019 en de subsidie-aanvraag voor de komende 4 jaar is ingediend bij Sport Vlaanderen. De ontwerp-begroting voor 2021 werd goedgekeurd.

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).

Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas toch nog geconfronteerd met incidenten en acciden-ten. 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

FAI-Sporting Code

De sporting code "Section 3 - Gliders & Motor Gliders" is beschikbaar op de website van de FAI, via de verantwoordelijke sportcommissaris 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 begin maart, juni en november 2021.

Symposium 2021 - ANNULATIE

Het jaarlijkse symposium op zaterdag 16 januari werd helaas door de COVID-19 geannuleerd. Er zal getracht worden online een presentatie te voorzien voor de Charron en de FAI-brevetten. Het volgende symposium zal doorgaan op zaterdag 29 januari 2022 te Malle.

Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

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

Kopies van medicals en vergunningen mogen naast per post ook aan-geleverd 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.

Gebruik e-mailadres secretariaat:

Gelieve voortaan steeds het adres 'info@lvzc.be' te gebruiken.

Berichten met betrekking tot de CAO werking kunnen worden verstuurd naar 'cao@lvzc.be',

berichten met betrekking tot de DTO-werking kunnen worden verstuurd naar 'dto@lvzc.be',

Dank

Alle medewerkers, clubsecretarissen, commissieleden en leden worden vanuit het secretariaat van harte bedankt voor het vlotte verloop van dit werkingsjaar. Wij zijn ervan overtuigd dat we met een positieve houding zoals in het verleden, de nodige creativiteit aan de dag kunnen leggen om oplossingen te vinden voor de problemen die op ons afkomen! Maak van 2021 een sportief en succesvol vliegjaar en hou het vooral veilig!

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

Aan allen, een aangename jaarwisseling en een succesvol nieuwjaar!

100 jaar DGLV (deel 2) Naar een Directoraat-generaal Luchtvaart

In ons Ligablad nummer 163 maakten we in een uitgebreide studie van Frans Van Humbeek kennis met de ontstaansgeschiedenis van het DGLV. Daarin zagen we hoe de verschillende componenten van deze dienst tot stand kwamen. In deel twee beschrijft Frans hoe alles uiteindelijk in het DGLV past.

Na verschillende terroristische aanslagen in Zaventem groeide de aandacht voor de beveiliging. Met het KB van 20 juni 1971 werden een Nationaal Comité voor de veiligheid der burgerlijke luchtvaart en een aantal plaatselijke comités voor de veiligheid der luchthavens opgericht. Het spreekt vanzelf dat beveiliging in de 21ste eeuw bij 'het Bestuur' een veel belangrijker plaats gekregen heeft dan in de jaren zeventig.

De meeste van onze lezers herinneren zich nog de kantoren van het Bestuur der Luchtvaart in de Brusselse Noordwijk. Daar werd 'het Bestuur' gevestigd rond 1974, in de eerste toren van het World Trade Center. Rond 1982 verhuisde het Bestuur der Luchtvaart naar het nabijgelegen Communication Center North (CCN) bij het Noordstation.

In 1974 verscheen voor het Bestuur opnieuw de benaming Ministerie van Verkeerswezen aan de horizon. De verschillende staats-hervormingen en stapsgewijze overheveling van bevoegdheden naar de gewesten hadden een grote impact op de Ministeries van Verkeerswezen en van Openbare Werken. De resterende departementen van het Ministerie van Openbare Werken en het Ministerie van Verkeerswezen werden in 1990 samengevoegd en omgedoopt tot het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, dat op zijn beurt in 2002 in het kader van de Copernicus-hervorming werd omgevormd tot de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer. Het Bestuur der Luchtvaart werd omgedoopt tot het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)



*Rechts het vroegere gebouw van de Technische Dienst van het Bestuur der Luchtvaart in de Raketstraat in Haren. Het tuintje voor de ingang is hoogst merkwaardig. Het is aangelegd in het centrum van de vroegere kalibreeschijf of compenseerinrichting van de gesloten luchthaven van Haren.
(Archief Frans Van Humbeek)*

Het beheer van de luchthavens werd in het kader van de derde staats-hervorming door de RLW in 1989 van het federaal niveau overgedragen aan de verschillende gewesten, met uitzondering van Brussels Airport en Wevelgem. Deze laatste was al een regionale luchthaven, uitgbaat door de West-Vlaamse Intercommunale Airport Wevelgem-Bissegem. De RLW zelf werd op 2 oktober 1998 omgevormd tot twee zelfstandige overheidsbedrijven: Brussels

International Airport Company (BIAC, vanaf 2006 The Brussels Airport Company, vanaf 2013 Brussels Airport Company) en Belgo-control (vanaf 2018 skeyes.)

Luchtvaartongevallen

Het Bestuur der Luchtvaart was in het verleden eigenhandig bevoegd voor het onderzoek van luchtvaartongevallen en -incidenten, tot 1960 ook in Belgisch Congo. Vóór WOII bestonden enkel een aantal aanbevelingen voor onderzoeken van accidenten, er was geen gespecialiseerd vast team dat zich toeleedde op het onderzoek van de ongevallen. Het accident met de Savoia-Marchetti S.73 OO-AGR op 26 januari 1937 in Oran (Algerije) waarbij twaalf slachtoffers vielen, legde een aantal pijnpunten bloot van het onderzoek en de organisatie van de burgerluchtvaart. Crabbe (toen directeur Navigatie, Bestuur der Luchtvaart,) Lt kol VI Ir. Foidart (Militaire Luchtvaart) en Ir. Florine (Technische Dienst, Bestuur der Luchtvaart) maakten in hun rapport van 12 april 1937 melding van "Un manque ou une insuffisance de contrôle de la sécurité des avions peut être à l'origine d'une cause d'accident." En verder "... qu'un organe spécial comprenant non seulement des membres du contrôle permanent, mais aussi des personnes compétentes étrangères à ce contrôle devrait exister pour la conduit des enquêtes dans les accidents graves arrivés en Belgique ou à l'étranger aux avions de transport belges." Deze voorname heren gaven dus een aanzet voor de creatie van een onafhankelijk gespecialiseerd onderzoeksteam.

Het Verdrag van Chicago uit 1944, waarnaar eerder verwezen werd, zou een doorbraak betekenen. Het verving de Conventie van Parijs uit 1919. In België werd een onafhankelijke onderzoekscel opgericht voor ongevallen. Het doel van het onderzoek naar accidenten of incidenten is niet om schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. Wel moet de oorzaak achterhaald worden om daarna aanbevelingen te formuleren en openbaar te maken. Deze opdracht werd in België vanaf 1998 (KB 8 december 1998) toevertrouwd aan de Air Accident Investigation Unit (Belgium) (AAIU (Be), https://mobilit.belgium.be/en/aviation/accidents_and_incidents/about .) Volgens informatie van het DGLV bestaat de AAIU (Be) nu uit vier voltijdse onderzoekers die alle luchtvaartongevallen en ernstige incidenten op Belgisch grondgebied onderzoeken. Het team geeft ook ondersteuning aan buitenlandse onderzoekers wanneer Belgische toestellen, piloten, ontwerpers, bouwers enz. betrokken zijn bij accidenten in het buitenland.



Onderzoekers staan bij het wrak van de Savoia-Marchetti S.73 OO-AGR, neergestort op 26 januari 1937. Acht passagiers en vier bemanningsleden kwamen om. (Foto Fulgur, archief Frans Van Humbeek)

Na ieder onderzoek volgt een eindverslag dat gepubliceerd wordt op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Hierin staan praktische aanbevelingen om te vermijden dat een incident of ongeval zich zou herhalen. De AAIU(Be) presenteert de resultaten ook op evenementen georganiseerd door luchtvaartorganisaties, vooral naar preventie toe is dat een zeer gewaardeerd initiatief.

Regulator

Sinds 2014 zijn alle diensten samengebracht in het gebouw van de FOD Mobiliteit en Vervoer in de Vooruitgangstraat in Brussel, ook bij het Noordstation. In het organigram zien we nu onder meer de bureaus 'Directie Luchtruim, Luchthaven en Supervisie', Directie Techniek, Directie Vergunningen en Directie Operaties (https://mobiliteit.belgium.be/nl/resource/organigram_dglv .) Belangrijk is ook dat de waardevolle luchtvaartarchieven zijn overgebracht naar het Algemeen Rijksarchief.

De rol van de Belgische overheid is in de loop van de laatste decennia sterk geëvolueerd, mee onder invloed van Europese regelgeving en deregulering. Van rechtstreekse investeerder en exploitant, verschoof de verantwoordelijkheid naar deze van regulator en toezichthouder. Een groot aantal taken heeft 'het Bestuur' doorheen de jaren bewaard, maar natuurlijk is de praktische uitvoering sterk geëvolueerd.

De bevoegdheden en activiteiten van de huidige Belgische burgerlijke luchtvaartadministratie (Belgian Civil Aviation Authority, BCAA) zijn gebaseerd op zowel internationale verdragen als Belgische en Europese wet- en regelgeving. Veel Europese wetgeving is rechtstreeks van toepassing in België. Er is geen nationale wet meer nodig om deze om te zetten.

De administratie was van bij haar oprichting in 1920 verantwoordelijk voor de ondersteuning van het beleid. Het Directoraat-generaal Luchtvaart heeft nog altijd de verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van een groot takenpakket gericht op de vergunning en controle van de luchtvaartuigen, personeel, terreinen en exploitatie. Bijzondere voorschriften werden vroeger gecommuniceerd via 'Berichten aan Luchtvaardenden' (BAL) of 'Avis aux Navigateurs Aériens' (ANA,) nu Notice to Airmen (NOTAM.) Het spreekt vanzelf dat de digitalisering een belangrijke rol heeft gespeeld in het versneld communiceren. Het Directoraat houdt de reglementering bij en verwerkt die in het Belgisch luchtwetboek. Geschillen en inbreuken worden behandeld.

Registraties

Tijdens de eerste internationale luchtvaartconventie van Parijs op 13 oktober 1919, koos België voor de registratie van luchtvaartuigen de kenletters O-B, gevolgd door drie bijkomende letters. Op 1 maart 1920 kende het Beheer der Luchtvaart voor het eerst officieel een registratie toe aan een Belgisch vliegtuig. Victor Simonet liet een Fokker D.VII registreren als O-BEBE. De piloot verdiende zijn sporen bij de promotie van de vliegerij en de ontwikkeling van de sportvliegerij in België. De dertien volgende inschrijvingsbewijzen, worden begin 1920 afgeleverd aan SNETA. De eerste (gas)ballon in het register was de O-BBEA, ingeschreven op 12 augustus 1921 op naam van SABCA. Ernest Demuyter wint daarmee vanaf 1922 drie keer na elkaar de eerste prijs in de Gordon Bennett ballonrace. Eerlijkheidshalve moeten we hieraan toevoegen dat er in enkele gevallen al voor de officiële datum van 1 maart 1920 werd gevlogen met O-B registraties. Daar zijn fotografische bewijzen van. Een hypothese is dat de Koninklijke Belgische Aeroclub misschien al voor 1920 initiatieven had genomen om vliegtuigen te registreren,

net zoals ze eerder brevetten uitgif nog voor dat gebeurde door het Beheer der Luchtvaart. We hebben daarvan geen schriftelijke bewijzen. De Koninklijke Belgische Aeroclub is stichtend lid van de Fédération Aéronautique Internationale (FAI) en nog altijd een belangrijk contactorgaan voor de luchtsporten bij het DGLV.



De Rumpler C.IV O-BRUN was een van de toestellen die al in november 1919 een O-registratie op de romp geschilderd kreeg, dus een viertal maanden voor de eerste officiële inschrijving. Het toestel is hier boven Brussel gefotografeerd. Net boven de neus herkennen we de Koninklijke Sint-Mariakerk in Schaarbeek, rechts boven de staart zien we Le Botanique of Kruidtuin, het huidige cultureel centrum en concertzaal in Sint-Joost-ten-Node. Merk ook het Duits camouflagepatroon op de vleugels. (Archief Frans Van Humbeek)

Tijdens de internationale conferentie over de radiotelegrafie in 1927 in Washington, kreeg België de huidige kenletters OO-. Een RSV-26/100 voor de Club des aviateurs de Bruxelles was het eerste toestel dat op 21 februari 1929 als OO-AJT werd ingeschreven.

De British Aircraft Company (BAC) Drone OO-BAC kreeg een registratie op 7 juni 1933, het eerste gemotoriseerde zweefvliegtuig op het register. Eigenaardig genoeg waren er ook motorzwevers met een registratie maar zonder bewijs van inschrijving, bijvoorbeeld de Orta OO-ANX en OO-ANZ. Het eerste zweefvliegtuig (zonder hulpmotor) is ingeschreven op 16 juni 1952, de Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) OO-ZPA. Grote aantallen zwevers kwamen pas enkele jaren later op het register. Wat niet belette dat er toen al heel wat zweefvliegtuigen rondvlogen met registratie maar zonder officieel bewijs van inschrijving.



De OO-DAC van Diest Aeroclub, aanvankelijk geregistreerd zonder inschrijvingsbewijs (foto Harry Van Molkot).

In 1950 werd het eerste zelfbouwvliegtuig ingeschreven, de Mignet HM.293 Pou-du-Ciel OO-01. Op 10 augustus 1950 noteerde 'het Bestuur' voor het eerst de inschrijving van een helikopter, de Hiller UH-12 OO-MAT, bekend omwille van de BEKA-publiciteit op de romp. Het eerste vliegtuig met straalmotoren was de Boeing 707 OO-SJA op 24 november 1959. De Dassault Falcon 20C OO-WTB werd op 28 februari 1969 ingeschreven op naam van Brussels Airways, dat was het eerste zakenvliegtuig in het register. De eerste ULM kreeg een registratie als OO-501, het was de EMC2 Avionics Grasshopper Model Mono 01. De Niviuk Tak 003, op 26 februari 2015 geregistreerd als OO-1AA, was de eerste paramotor in het Belgisch register. Op 24 september 2017 verscheen een KB dat het ook mogelijk maakte om historische toestellen in te schrijven, ongetwijfeld een positief gebaar om deze waardevolle vliegtuigen in het Belgisch register te houden. De eerste 'historische' inschrijving betrof de Pilatus P.2 OO-PII. Het DGLV is ook begonnen met de registratie van drones. De eerste drone werd geregistreerd op 2 mei 2016, de DJI Phantom 3 Professional OO-11AA. Een standaardluchtvaartuig wordt ingeschreven in het nationaal register volgens de internationale normen van ICAO Annex 7. Een drone, paramotor of ULM worden slechts geregistreerd volgens nationale regels.



Vanaf 1921 kregen ook de ballons een registratie. Vertrek van de Gordon Bennett ballonrace in Luik in 1938. (Archief Frans Van Humbeek)

Bepaalde types van luchtvaartuigen krijgen registraties uit specifieke registratieblokken, bijvoorbeeld de ballons krijgen een 'immatriculatie' in het OO-B-blok en de zweefvliegtuigen in de OO-Z-reeks. Blokken werden vooraf aangevraagd door maatschappijen of individuele piloten. Wat de verdeling in de blokken betreft zijn er talrijke uitzonderingen, bijvoorbeeld bij ballons (OO-GDB, OO-GDF, OO-LOM, OO-LON, ...) of bij zweefvliegtuigen (OO-ABC, OO-LIT, OO-SZA/B/C/D/E/P, ...)

De regels over het hergebruik van registratiecodes varieerden door de tijd. Sinds 2010 is het opnieuw mogelijk om registraties (onder bepaalde voorwaarden) te hergebruiken.

Congo had aanvankelijk geen luchtvaartregister. Zo bleven sommige Sabena-vliegtuigen er na 1929 vliegen als O-B terwijl ze eigenlijk OO-hadden moeten krijgen. Pas in 1934 werd een koloniale administratie en een onafhankelijk Congo-register ingesteld. Ook op het OO-C blok, gereserveerd voor Congo, waren veel uitzonderingen. Zo behielden bijvoorbeeld bijna alle vliegtuigen die al in België ingeschreven waren en naar Congo overgeheveld werden, hun registratie. De kolonie deed veelvuldig beroep op de expertise van 'het Bestuur' en haar medewerkers om er een degelijke administratie en infrastructuur uit te bouwen.



Boeing B737-400 van CityBird op Brussels Airport (28 april 2000), met de nieuwe Belgische registratie OO-CTG onder de vleugel en de oude Turkse registratie TC-1AG van Istanbul Airlines nog op de romp. (Foto Frans Van Humbeek)

Diverse bevoegdheden

De Technische Dienst van het Bestuur der Luchtvaart speelde al in de beginjaren van de Belgische civiele luchtvaart een belangrijke rol inzake vliegtuigbouw en exploitatie van luchtlijnen. Al bij de oplevering van vliegtuigen als de Handley Page W8f voor Sabena, was de Technische Dienst prominent aanwezig om te kijken of het vliegtuig was gebouwd volgens het lastenboek en rekening houdend met de veiligheidsvoorschriften voorgeschreven door de nationale luchtvaartmaatschappij. Ook werden alle toestellen van Belgische makelij, zoals de Renard-serie, getest in de laboratoria en de windtunnels in Sint-Genesius-Rode. Anno 2020 is de Technische Dienst nog altijd verantwoordelijk voor de technische keuring van de toestellen. Het Directoraat bepaalt ook de eisen waaraan constructeurs van vliegtuigen of luchtvaartmateriaal moeten voldoen, waaraan het onderhoud moet voldoen, enz. In totaal hebben een honderdtal bedrijven een erkenning voor onderhoud, productie of luchtwaardigheidsbeheer. De luchtwaardigheid van een vliegtuig wordt vastgelegd in het bewijs van luchtwaardigheid, en sinds de intrede van de Europese reglementering in het Bewijs van herbeoordeling van luchtwaardigheid (Airworthiness Review Certificate, ARC.)



Vermoedelijk komen enkele prachtige maquettes die nu nog in de kantoren van het DGLV hangen, zoals deze Stampe & Renard SR.7/SR.8, uit de windtunnels van het labo in Sint-Genesius-Rode. (Foto Tim Rimez)

Het Europese Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Agency, EASA) kan een goedkeuring geven voor ieder toestel dat een Europese certificatie wil. Ze kunnen dat ook geven voor bijvoorbeeld Boeings, maar dan steunen ze op het werk gedaan door onder meer de Amerikaanse luchtvaartautoriteiten (Federal Aviation Administration, FAA.) Een Europese certificatie is nodig om een Europees Luchtwaardigheidscertificaat te bekomen en dus gebruikt te worden door een Europese maatschappij.



*Technisch controleur van het DGLV tijdens de inspectie voor de vernieuwing van het bewijs van luchtwaardigheid van een Mustang.
(Foto Directoraat-generaal Luchtvaart)*

Voor luchtvaartpersoneel levert de administratie vergunningen af (privaat vliegtuigbestuurder, beroepsvliegtuigbestuurder, lijn-vliegtuigbestuurder, radiotelegrafist, navigator, werktuigkundige, bestuurder van vrije ballon, zweefvlieger, enz...) De Koninklijke Belgische Aeroclub, al opgericht in 1901, was tot aan de oprichting van het Beheer der Luchtvaart verantwoordelijk voor het afleveren van brevetten voor burgerlijke piloten. Het eerste brevet werd op 3 december 1909 afgeleverd aan baron Pierre de Caters. De eerste officiële vergunning werd overhandigd aan burggraaf Villain XIII. De eerste vrouw die een vergunning ontving van het Beheer der Luchtvaart was juffrouw Suzanne Lippens op 25 juni 1928. Haar vader was Maurice Lippens, minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart. Vergeten we toch niet Hélène Dutrieu te vermelden, de eerste Belgische vrouw die haar vliegbrevet behaalde. Dat was op 25 november 1910 nog toegelaten door de Koninklijke Belgische Aeroclub. Het feit dat het niet werd uitgereikt door het Beheer der Luchtvaart doet zeker geen afbreuk aan de prestaties van vliegeniers als Dutrieu.

Al heel snel was het Beheer der Luchtvaart belast met de installatie en exploitatie van de openbare luchtvaartterreinen. Voor luchtvaartterreinen bepaalden het KB van 18 augustus 1938 en vervolgens dat van 1954 dat geen enkel burgerlijk terrein mag worden aangelegd zonder voorafgaande machtiging van 'het Bestuur.' De terreinen moeten voldoende aan technische eisen en de ambtenaren van het Directoraat voeren regelmatig toezicht uit. Anno 2020 concentreert 'het Bestuur' zich op de regelgeving. Het eigenlijke beheer werd – zoals eerder aangegeven – al in 1946 overgedragen aan de RLW, later aan de gewesten. Voor de controles op de naleving van de wetgeving heeft het DGLV nu ook een drone ter beschikking. Het verschil tussen een luchthaven en een vliegveld wordt duidelijk beschreven door het Directoraat. Een luchthaven is gecertificeerd volgens internationale normen, ze mag internationale vluchten ontvangen, ze heeft douanediens, brandweer en meerdere faciliteiten. Een vliegveld is enkel nationaal goedgekeurd en heeft geen internationale vluchten, douanediens of brandweer. Het DGLV voert checks uit op helikopterplatformen op gebouwen, schepen of booreilanden. Bij de controles op deze terreinen evalueren de medewerkers van het DGLV de vlieg- en grondprocedures, de uitrusting voor verlichting en markeringen, de brandbestrijdingsmiddelen, de noodplannen, de kaarten en afmetingen, de obstakels, enz. Volgens gegevens van het DGLV (anno 2020) organiseert het departement regelmatig audits op 280 terreinen: 6 gecertificeerde luchthavens (Brussels Airport EBBR, Brussels South Charleroi Air-

port EBCI, Liege Airport EBLG, Ostend-Bruges International Airport EBOS, Antwerp International Airport EBAW en International Airport Kortrijk-Wevelgem EBKT), 28 vliegvelden (waaronder 1 waternvliegveld), 13 ULM-terreinen, 92 heliports (waaronder 2 platformen in de Noordzee,) 2 permanente paramotorterreinen, 8 paratropterreinen, 3 permanente terreinen voor luchtballonnen en 128 modelluchtvaartterreinen. Ieder vliegveld of luchthaven, maar ook helihaven of ULM-veld, heeft een eigen ICAO-code.

Het DGLV levert toestemmingen af voor evenementen en air shows op deze luchtvaartterreinen. Ook toestemmingen voor vuurwerk, het oplaten van ballonnen, tijdelijke heliavens, e.d. moeten aan het DGLV worden gevraagd. Zij geven ook adviezen voor de inplanting en bebakening (met kleur en verlichting) van hoge obstakels.



Een voorbeeld van een vliegveld dat van het Bestuur der Luchtvaart in 1951 een uitbatingvergunning kreeg was dat van Aye (Marche-en-Famenne, www.hangarflying.eu/2017/05/aye-het-vliegveld-met-de-pou-du-ciel/.) Ondertussen is het al jaren gesloten. Vlak bij het vliegveld stond de Tour de la Famenne. Het platform op de toren met het restaurant is inmiddels verwijderd, de betonnen toren staat er nog. (Archief Frans Van Humbeek)

Het Directoraat-generaal Luchtvaart verleent machtigingen en exploitatievergunningen voor het luchtvervoer (geregelde vluchten, niet geregeld luchtvervoer, luchttaxi's, luchtlijnen, vervoer van gevaarlijke goederen, ...). Ze voert daarvoor onderzoek uit over onder meer de morele, financiële en technische waarborgen die de aanvrager biedt. Er worden ook beveiligingsvoorschriften vastgelegd en de dienst oefent toezicht uit op de naleving van alle gestelde voorwaarden.

De eerste niet binnenlandse luchtlijnen werden afgesloten met de buurlanden en kwamen tot stand dankzij bilaterale akkoorden. Al van bij het begin van de burgerluchtvaart in België zien zowel de overheid als de privé-investeers het nut in van vluchten naar de kolonie Congo. Om een efficiënte lijnverbinding mogelijk te maken (die komt er pas vanaf 1935) wordt op 23 mei 1930 in Brussel een verdrag afgesloten met Frankrijk. België krijgt het recht om Frankrijk en de Franse gebieden in Afrika te overvliegen, wat planning van lijnvluchten naar Congo vergemakkelijkt. Sindsdien zijn al honderden bilaterale akkoorden afgesloten, onder meer dankzij de rol die Sabena speelde in het verleden. Nu vereenvoudigt de Europese Unie de toegang tot het luchtruim van de aangesloten staten. Het Directoraat-generaal Luchtvaart onderhoudt natuurlijk stevige contacten met de internationale organisaties bevoegd voor de luchtvaart. België heeft geen luchtvaartbevoegdheid in het Groothertogdom Luxemburg, maar deelt dezelfde Flight Information Region (FIR.) Los hiervan levert Skeyes lucht-

verkeersleidingdiensten aan Luxemburg in een gedeelte van hun luchtruim. Ook deelt het Groothertogdom dezelfde Aeronautical Information Publication (AIP,) het deel over het Groothertogdom Luxemburg wordt gepubliceerd onder verantwoordelijkheid van deze laatste.

Het Bestuur der Luchtvaart, nu het Directoraat-generaal Luchtvaart, speelde ongetwijfeld een pioniersrol bij het tot stand komen van de commerciële luchtvaart, zowel op nationaal als internationaal vlak. Ook in de toekomst worden van het DGLV heel wat initiatieven verwacht, denk maar aan de alsmaar groeiende bezorgdheid om het milieu, de onbemande vluchten, de verdere samenwerking binnen een Europees kader, de luchtvaartsector voorbereiden op het tijdperk na Corona, enz. Meer praktische informatie over de huidige werking van het Directoraat-generaal Luchtvaart is te vinden op <https://mobilit.belgium.be/nl/overfod/organisatie/luchtvaar>

Directeurs-Generaal vanaf 1919:

- Roland Van Crombrugge (12 december 1919-30 november 1933)
- Joseph Daumerie (1 december 1933-26 augustus 1942)
- Edmond Crabbe (30 juni 1943-31 maart 1951)
- Pierre Nottet (1 april 1951-30 september 1972)
- André Buysschaert (1 oktober 1972-31 juli 1973)
- Willem Vanderperren (1 augustus 1973-31 januari 1989)
- Henri Goldberg (1 februari 1989-28 februari 1991)
- André Maenhout (a.i.) (1 maart 1991-30 juni 1991)
- Roger De Borger (1 juli 1991-30 september 1992)
- André Maenhout (1 oktober 1992-31 mei 1996)
- Erik Van Nuffel (1 juni 1996-31 januari 2007)
- Jules Kneepkens (1 februari 2007-31 augustus 2008)
- Frank Durinckx (a.i.) (1 september 2008-15 april 2009)
- Frank Durinckx (16 april 2009-31 december 2014)
- Nathalie Dejace (a.i.) (1 januari 2015-31 augustus 2017)
- Eugeen Van Craeyvelt (a.i.) (1 september 2017-1 september 2020)
- Koen Milis trad op 1 september aan als nieuwe Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart. Koen is geen onbekende in de Belgische luchtvaartwereld en verdiende zijn strepen als hoofd van de theoretische vliegopleiding van Aero Kiewit in Hasselt.



Het Directoraat-generaal Luchtvaart betreft kantoren bij de FOD Mobiliteit en Vervoer, in de Vooruitgangstraat 56 (City Atrium) in Brussel. (Foto Directoraat-generaal Luchtvaart)

Bronnen:

- Algemeen Rijksarchief
- Luchtwetboek
- Plechtigheid van de 75ste Verjaardag Bestuur van de Luchtvaart, toespraak van André Maenhout, Directeur-Generaal van het Bestuur van de Luchtvaart
- Overview. A History of Air Traffic Management in Belgium. Steven Decraene en Paul Hopff, Lannoo, 2020
- History of the von Karman Institute for Fluid Dynamics 1956-2006. Jean J. Ginoux, VKI, 2006
- Les hélicoptères Florine 1920-1950, Alphonse Dumoulin, Mémoires de l'aviation belge, 1999
- Brussels Airport, The history of Haren, Melsbroek and Zaventem. Frans Van Humbeek, Het Streekboek, 2002
- 100 years Belgian civil aviation authority, Dirk Buytaert, Aeronews of Belgium, maart-april 2020, Aviation Society of Antwerp
- Guy Cassiman, Frank Durinckx, Paul Van Caesbroeck, Hubert Verstraeten, Luc Wittemans,
- Tim Rimez, Belgian Civil Aviation Authority (zie onder meer de nieuwsberichten <https://mobilit.belgium.be/nl/nieuws>)
- Eigen archief
Frans Van Humbeek
Frans Van Humbeek (Hangar Flying)

Frans Van Humbeek (Hangar Flying)

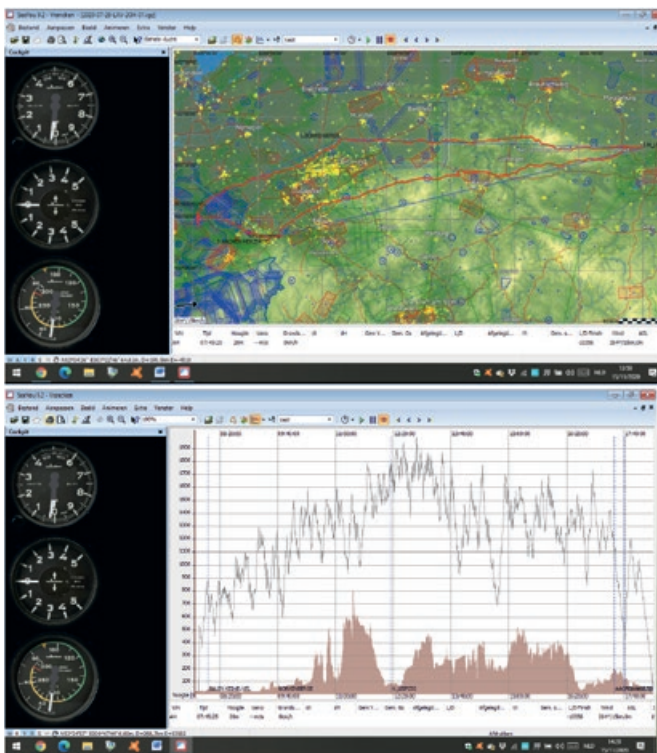
HANGAR FLYING

Hangar flying is de Engelse uitdrukking voor het keuvelen over luchtvaart. We willen op een aangename en eigenzinnige manier artikels brengen over de Belgische burgerlijke en militaire vliegerij. Het accent ligt op de achtergrondinformatie met ruime aandacht voor mensen en technieken. De redactie heeft daarenboven een boontje voor het vliegend en onroerend luchtvaarterfgoed.

De 937 kilometer van Bert Van Eyken

Moet men in Weelde of Keiheuvel zijn om 1000 km te kunnen vliegen? Eind juli leek het er op dat er zich een venster aanbood om het vanuit Schaffen te proberen. De meteo van woensdag 28 juli zag er vrij goed uit, de volgende dag haalde Bert Van Eyken van Diest Aeroclub de regionale pers. Hij had er volgens de regionale reporter van Het Nieuwsblad een marathonvlucht van 937 km opzitten. Een historisch vlucht aldus de regionale TV zender ROB Tv omdat nog nooit vanop het vliegveld van Schaffen iets soortgelijke ondernomen was: de doelstelling was namelijk een heen en terug naar het Oost-Duitse Leipzig. Daarvoor moest op de heenvlucht Düsseldorf en Dortmund omzeild worden. Op de terugweg lag Bonn/Keulen. De vlucht startte om 10u03. De keuze voor Schaffen als startplaats is zeker niet evident. Om te beginnen is het een actief militair vliegveld dat voor Diest Aeroclub alleen maar beschikbaar is als de militairen niet actief zijn, dankzij de vakantiestemming op de basis en goede contacten met het lokale bevel kreeg Bert een startvenster. Ten tweede zijn de weerscondities er op dat uur van de voormiddag meestal nog niet van aard om te kunnen aanpakken. Tijdens wekdagen bevindt het vliegveld zich bovendien in een klauwen van luchtruimbepalingen door zijn nabuurschap met Zaventem, Kleine Brogel en Beauvechain.

Ondanks dit alles werd woensdag 28 juli de dag. Aan de lier ging het naar 429m, daarna startte Bert de motor van zijn Ventus en vloog naar Keiheuvel. Daar is de zandgrond in de zomermaanden al vroeg voldoende opgewarmd om voor thermiek te zorgen, vertrouwde hij de reporters toe. Het is bovendien beter gelegen dan Schaffen om het militaire vliegveld van Kleine-Brogel te omzeilen. Bert bereikte voor Keiheuvel een hoogte van 800m en legde daarna zijn motor stil.



De vlucht die volgde speelde zich tussen de 500m en de 2000m af en er werden snelheden gehaald die tussen de 95 km/u en de 200km/u lagen. Om 20u41 stond de OO-ZTO terug op EBDT. In de buurt van Merzbruch, op 70 km van Schaffen, werd de motor terug gebruikt en mislukte dus de proef. De timing met de cumulussen en de wind was bijzonder krap, zo schrijft Bert zelf. Wat voorafging was ook niet ideaal: dinsdagavond werken van 22u00 tot 00u30,

woensdag van 21u00 tot 22u00 conference call en in de nacht nog controle & rapportage van een technische interventie bij een klant. De kinderen stonden mij bovendien vanaf 20u00 met Omi op het vliegveld op te wachten. De concentratie was dus niet top.



Het Harzgebergte werd geen bondgenoot en deed hem finaal de das om. Uiteindelijk viel de wind sterker uit dan verwacht en gedroeg het Harz-gebergte zich meer als een obstakel dan als een hulp. Hierdoor ging kostbare tijd verloren. Op het laatste stuk van de vlucht moest in de buurt van Aachen Merzbruch ook nog een flinke laag hoge bewolking getrotseerd worden

2 LEUVEN HAGELAND DINSDAG 4 AUGUSTUS 2020

Zweefvlieger en voorzitter Diest Aero Club maakt uitzonderlijk lange vlucht

Bert (39) legt 937 kilometer af: "Ik had al enkele jaren plannen voor marathonvlucht"

DIEST
Voorzitter Bert Van Eyken (39) van Diest Aero Club (DAC) heeft vanuit Schaffen een zweefvlucht van 937 kilometer afgelegd. Op Belgisch niveau is dat heel uitzonderlijk.

LUC HEYENS

Het zweefvliegen gebeurt in Schaffen vandoor het vliegveld dat behoort tot het opleidingscentrum van de paracommando's van het Belgische leger. Buiten de militaire activiteiten staat het open voor activiteiten van de burgerbeheer daar actief. Voor de recordvlucht koos Bert Van Eyken de stad Leipzig als bestemming. Onderweg vloog hij ook over de stad Detmold, die voor de paracommando's een bijzondere betekenis heeft.

Op de Keiheuvel

Bert Van Eyken ging op het vliegveld van Schaffen de lucht in, maar de eigenlijke zweefvlucht vertrok op de Keiheuvel in Babel.

"Met behulp van een motor ben ik tot daar gevlogen. De Keiheuvel is ideaal voor het zweefvliegen. Daar vlieg je boven Kempense zandgrond, die vlieger opwarmt, zodat je makkelijk hoogte kan winnen. Bovendien is de Keiheuvel beter om het militaire vliegveld van Kleine Brogel bij Peer in Limburg te kunnen passeren."

Zweefvliegen betekent gebruikmaken van de natuurlijke elementen. "Warme lucht

BERT VAN EYKEN
Zweefvlieger

"Eigenlijk was het doel om duizend kilometer te halen, maar er waren een paar hinderpalen"

tijdens de vlucht bedroeg gemiddeld 85 km per uur, maar tijdens het dalen kon ze tot 200 km omlaaten. De vlucht duurde 10,5 uren."

Doel niet gehaald

Bert Van Eyken doet al meer dan twintig jaar aan zweefvliegen. Hij is niet alleen voorzitter van de club, maar ook zweefvlieginstruuteur. "Enkele jaren geleden begon het plan voor die marathonvlucht te rijpen. Eigenlijk was het doel om duizend kilometer te halen", vertelt Bert Van Eyken. "Dat is jammer geweest niet gelukt. Het Harzgebergte

in Duitsland vormde met zijn 1.300 meter een hinderpaal, waar ik omheen moest vliegen. Ook de wind stond sterker dan ik had gedacht. Het ontbrak me aan een thermiekbol om de onderzetting tot een goed einde te brengen."

Op de vlucht nam het overvliegen van Detmold een bijzondere plaats in. Daar zijn bij een vergissing met een militaire oefening 32 para's, vijf bemanningsleden en een Congolese kandidaat-dispatcher om het leven gekomen. "De begraafplaats met het kruis van Detmold aan het vliegveld van Schaffen herinnert aan die tragische gebeurtenis."

Bert Van Eyken is niet alleen voorzitter van Diest Aero Club, maar ook zweefvlieginstruuteur.

die voorspeld was maar zich niet helemaal aan de timing had gehouden. Het resultaat: om omstreeks 19u40 bevond de ZTO zich nog maar op 500m. De laatste thermiekbol, nodig om de vlucht alsnog met succes af te ronden, net gemist, ze lag waarschijnlijk een paar kilometer verderop. Sja. Niet erg;-), schrijft Bert op de Charron-site, voor mezelf heb ik er het maximum uitgehaald. Het is zeldzaam dat zo een poging al meteen lukt. De vlucht blijft in mijn hoofd zitten en de ganse winter kan ik mij voorbereiden op een volgende gooi naar het diploma. De opgegeven proef mislukte dan wel, de club en de zweefvliegerij in de media krijgen lukte wel. Volgend jaar heeft Bert dus een nieuwe afspraak met de luchtvaartgeschiedenis.

Ludo Vrancken

Appalachen ? Apennijnen !

Rieti, het beroemd-beruchte Italiaanse zweefvliegparadijs, gelegen tussen de heuvels en bergen ten oosten van Rome.

Beroemd in de lucht, omwille van de fantastische meteorologische condities die duizelingwekkende snelheden mogelijk maken langs de eindeloze convergentielijnen en langgerokken hellingen van het Apennijnengebergte. De Apennijnen vormen, over een lengte van 1500km, de ruggengraat van de Italiaanse laars en bestaan afwisselend uit het schilderachtige mediterrane middengebergte en uit de ruige rotswanden van het hooggebergte tot 2912m hoogte.



Beroemd op de grond, omwille van de mooie camping met zwembad, het fenomenale eten, het prachtige landschap met pittoreske dorpen, de hartelijkheid van de Italianen en de vele bezienswaardigheden, kortom: la Bella Italia.

Berucht in de lucht en op de grond, omwille van de schaarse buitenlandingsvelden. Gelukkig bestaat er sinds enkele jaren een digitale buitenlandingscatalogus die de piloten helpt om op een veilige manier door het bergachtige landschap te vliegen.

Elk jaar worden in augustus twee wedstrijden georganiseerd, zelfs in Covid-19 tijden. De wedstrijd met de klinkende naam "Coppa Internazionale del Mediterraneo" heeft de grootste uitstraling met piloten die uit heel Europa naar het Italiaanse schiereiland trekken. Zo stonden er dit jaar negen Wereld- en Europese kampioenen op de deelnemerslijst. Ondanks het hoge niveau blijft de sfeer er heel gemoedelijk en vriendschappelijk, onder andere door de goede organisatie, onder de leiding van de ervaren Aldo Cernezzi.

Aangezien Italië bijzonder zwaar getroffen werd door de eerste golf van de pandemie die de ganse wereld teistert, werden door Aldo en zijn team alle mogelijke voorzorgsmaatregelen getroffen om de wedstrijd op een zo veilig mogelijke manier door te laten gaan.

Het moet gezegd worden: de briefing online vanuit het zwembad op je smartphone volgen; je kan er aan gewoon worden. De keerzijde van de medaille is dat de gebruikelijke sociale events dit jaar begrijpelijkerwijze moesten wijken.

Ondanks de beperkingen die door Covid-19 opgelegd werden, bleek de typische wedstrijddag in Rieti niet veel anders als voorgaande jaren te verlopen: opstaan – vliegtuig voltanken tot het water uit de vleugels gutst – briefing zoals reeds vermeld – zwembad – 1e start om 13:00 – 300 à 600 km vliegen met een gemiddelde snelheid variërend tussen 120 en 170 km/h – landing rond 18:00 – aperitieven en (ongelooflijk lekker) avondeten naar believen... Zo iets valt best wel een tijdje vol te houden 😊.

Natuurlijk zijn, zelfs in het Italiaanse zweefvlieg - El Dorado, niet alle dagen even eenvoudig.

Zo wordt het vliegen bij noordoostenwind bijzonder complex door de tegengestelde positie van zon en wind. Daardoor wordt het typische hellingvliegen over lange afstanden niet meer mogelijk. Ook onweerachtige dagen en weersituaties met lage wolkenbasis zorgen ervoor dat terreinkennis belangrijker wordt en op een tactisch veilige manier gevlogen moet worden met buitenlandingsvelden in reikwijdte.



Gelukkig heerst echter meestal aan de westzijde van de Apennijnen een zuidwestelijke wind en in het oosten overheerst een wind met noordoostelijke component. Daar waar beide luchtmassa's en windsystemen op elkaar botsen ontstaan fantas-

tische condities met convergentielijnen die glijstukken van meer dan 150 km mogelijk maken. Voeg daarbij de gekende mediterrane temperaturen en droge lucht bij en het zal niemand verwonderen dat de wolkenbasis niet zelden 3500m bereikt en ook de stijgwaarden laten de variometer tot aan zijn limiet gaan.



De meest bijzondere dagen ontstaan wanneer de zuidwestenwind sterker dan gebruikelijk is.

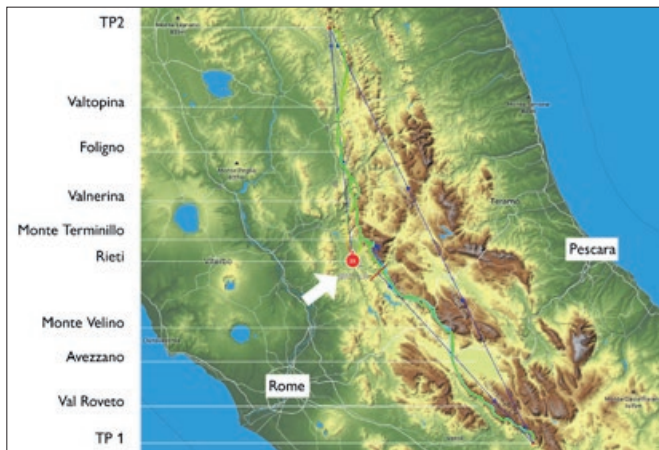
Door de oriëntatie van het gebergte (noordwest-zuidoost) worden zulke dagen door de kenners van het gebied bijzonder gesmaakt. Nog meer dan anders worden lange stukken uitsluitend in hellingwind afgelegd. De passages aan de hellingen worden dan afgewisseld met sterke thermiekbellen om de oversteek naar de volgende helling te maken.

Er is echter een moeilijkheid door de ligging van het vliegveld ten opzichte van de stad. De lokale clubs en organisatie laten geen sleepstarts toe in de richting van de woonwijken. Zodra de zuidwestenwind te sterk wordt, is een start met zij- en rugwind niet meer mogelijk. Dat zorgt er jammer genoeg voor dat de spannendste en interessantste vluchten soms niet mogelijk zijn. Gelukkig zijn we in Italië en mits een beetje overtuigingskracht, gaan opeens toch deuren open. Een vriendelijk gesprek, ondersteund door de paar Italiaanse woorden die ik machtig ben, doet wonderen als ik op 3 augustus, na het cancelen van de wedstrijddag, de sleeppiloot met een krachtige Pawnee aanspreek. "Grazie mille"

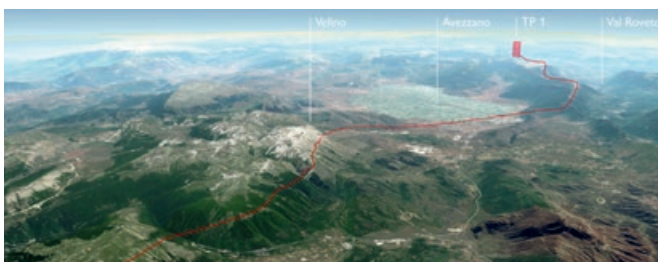
Ik wacht nog tot iedereen uit piste is en zeg tegen een van m'n Italiaanse vrienden uit tijden van Junioren-WK's dat ik toch nog

ga vliegen. Onmiddellijk zie ik hoe Davide Schiavotto's ogen glinsteren en samen duwen we de Ventus 3 en de JS-3 helemaal tot het einde van de piste tot het zijroer in de struiken zit, om zoveel mogelijk baanlengte te hebben bij de sterke rugwind. Vermits de wedstrijdleiding vandaag slechts vleugelbelastingen van 48kg/m² toeliet, zie ik eigenlijk geen probleem, maar het blijft toch een beetje spannend en m'n linkerhand blijft dicht in de buurt van de gele ontkoppelgreep.

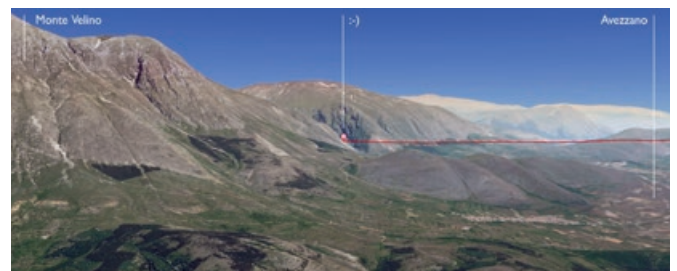
De Pawnee doet z'n naam als topsleepliegtuig alle eer aan en zonder moeilijkheden worden we tot aan de voorheuvels van de machtige berg "Terminillo" getrokken. Zodra ik de eerste helling nader, merk ik hoe de wind me met al zijn kracht in de richting van de bomen en rotsen drijft. Moeiteloos volgt de Ventus de bewegingen van de knuppel en voetpedalen. De windaanduiding in de LX9000 springt naar 40-50 km/h, exact uit het zuidwesten. Meteen besef ik dat voorspellingen kloppen en dat dit een bijzonder goede dag zal worden. In een mum van tijd heb ik de wolkenbasis van slechts 2500m bereikt en maak me klaar om af te vliegen. Tenslotte stond de wedstrijdproef van 419 km reeds in de logger en stiekem had ik op de grond al gehoopt om deze vlucht bij wijze van training af te kunnen leggen, als het kan zonder één enkele bocht of "acht" aan de helling.



Toevallig vliegt m'n kameraad in de JS-3 enkel seconden voor me af en zo ontstaat er al vlug een spannende race in de fantastische condities. De eerste 25km wordt er vanuit afvlieghoogte gewoon klassiek tegen hoge snelheden gegleden, van cumulus tot cumulus. Voor me trekt de JS-3 telkens weer op onder elke wolk. Ik vlieg wat sneller om zo snel mogelijk bij de hellingen te zijn, omdat ik weet dat deze veel beter zullen werken dan het eerste thermische gedeelte. Bij de eerste helling van de dag, de beboste bergkam die naar de kale Velino leidt, draait Davide steil in onder een zich ontwikkelende cumulus. Volledig vertrouwend op de hellingstijgwind trek ik onder hem op en vlieg zonder in te draaien consequent rechtdoor. Voorzichtig laat ik de Ventus dicht bij de helling komen en merk meteen dat indraaien tijdverlies geweest zou zijn. De helling werkt buitengewoon goed en de komende 10km win ik 600m in het rechtdoor vliegen.



Daarna volgt de circa 15 km lange sprong over de vlakte van Avezzano schuin tegen de wind naar de mooie bergrug die de noordkant van de Val Roveto afbakent. De idee is om in minstens 1500m aan te komen en ik versnel nog meer, tot boven 200 km/h zodat ik niet te hoog aan de 40km lange helling aan zal komen. Enkel zo kan optimaal gebruik gemaakt worden van de opwaartse energie op hellinghoogte. Daarbij heb ik de slechte (lees: onbestaande) buitenlandingsmogelijkheden in de vallei steeds in m'n achterhoofd zodat een beslissing om terug te draaien, gemaakt kan worden, indien nodig. Zodra ik de helling nader, springt de variometer echter meteen weer de hoogte in. De komende 80km zal de snelheid tussen 160 en 200km/h liggen en dat allemaal net onder de kam. Wat een topweer!



Na het nemen van het eerste keerpunt weet ik dat het eerste van drie moeilijke punten van de vlucht op me ligt te wachten. Aangezien de meest noordwestelijke heuvel van de Val Roveto veel lager ligt dan de Monte Velino aan de noordkant van de vlakte van Avezzano, belooft de oversteek richting Velino niet zo eenvoudig te worden. Daarom laat ik de snelheid in de laatste kilometers voor de weer 15km lange oversteek wat zakken zodat ik maximale hoogte kan halen. Even overweeg ik in een thermiekbel in te draaien, maar m'n buikgevoel zegt me door te gaan. Met dichtgeknepen billen nader ik weer de Velino, maar deze keer vanuit een kikkerperspectief. Zo laag was ik hier nog nooit en ik kan me niet herinneren dat ik in alle geanalyseerde vluchten van de lokale toppiloten iemand ooit zo laag zag. Ik kom aan in de knik waar de helling vanuit het vlakkere deel in de steilere flank over gaat. Voorzichtig laat ik de Ventus tegen sterk gereduceerde snelheid tot vlak bij de helling kruipen en neem elke verticale stoot mee. Door de optimale orientatie in de wind wordt het stijgen vlug beter en kan ik opgelucht ademen. Het wordt duidelijk dat ik ondanks de lage hoogte toch weer snel lokaal van Rieti zal zijn.

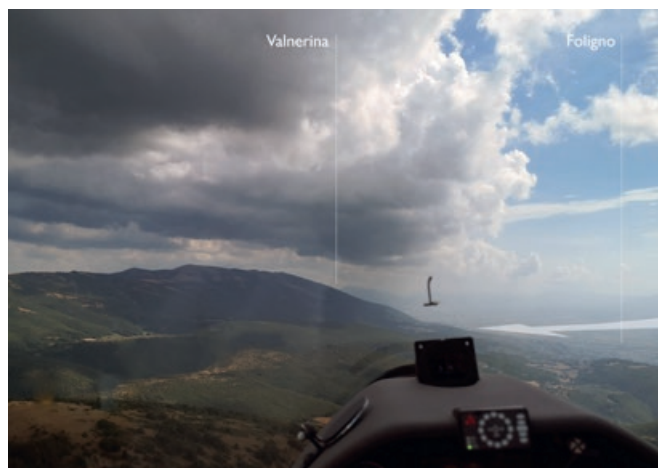
Maar de vlucht gaat verder en het volgende keerpunt ligt ver in het noorden te wachten. De JS-3 volgt de gebruikelijke route via de oostelijke hogere bergen. Ik verkies echter om na de Velino de lage beboste heuvelruggen te volgen die me terug naar de startplaats leiden. Normaal gezien is het het eenvoudigste een thermiekbel onderweg mee te nemen zodat je wat hoger aan de Terminillo aankomt. Vorig jaar leerde Giorgio Galetto, 2-voudig wereldkampioen en Rieti-expert, me echter een snellere route kennen tijdens een gezamenlijke vlucht. In plaats van de weinig rechtlijnige onderste hellingen van Terminillo te volgen, vlieg ik laag langs de voorste heuvels zonder hoogte te verliezen. Dank je, Giorgio! Dit brengt me rechtstreeks naar het loskoppelpunt waar de korte helling bij Poggio Bustone de Ventus met meer dan 5 m/s omhoog katapulteert. Het tweede moeilijke punt van de dag is daarmee ook overwonnen. In het voorbijvliegen zie ik dat de wolkenbasis intussen reeds duidelijk lager geworden is en de top van de Terminillo is verdwenen. De vanuit de Middellandse Zee binnenkomende vochtige lucht doet haar werk en op veel thermiek kan ik nu niet meer rekenen. Gelukkig blaast de wind ongestoord en op volle kracht verder.

Via de heuvelruggen van de bekende Valnerina duik ik richting de prachtige helling bij Foligno, waarna ik met rugwind door de Valtopina koers neem in de richting van het 2e keerpunt. In de verte zie ik het lagedrukgebied met uitgestrekte regenbuien liggen dat ons weer de komende dagen zal beïnvloeden. Bij Foligno is duidelijk dat de mooie maar relatief vlakke heuvels in het noorden binnen reikwijdte liggen. De moeilijkste fase van de vlucht kan ik op de terugweg verwachten... maar dat zijn zorgen voor later. Het rondenvan het laatste keerpunt lukt probleemloos, hoewel eerste regendruppels op de kap plenzen.



Nog 100km tot aan de finishlijn en het moeilijkste deel zou binnen een 25-tal km op me wachten. Omdat de heuvels na het keerpunt steeds lager worden, moet ik kiezen tussen conservatief hoogte bewaren om recht tegen de sterke gekanaliseerde wind van Valtopina op te boksen, of agressief verder vliegen op lagere hoogte. Zoals vaak is de gulden middenweg de juiste beslissing. Aan de laatste noemenswaardige heuvel richt ik de Ventus op 1400m vastberaden richting Foligno. De snelheid ligt nog steeds bij 180 km/h maar ik volg de bewegingen van de luchtmassa nu nog preciezer dan voorheen. Om m'n tot hiertoe bochtenloze vlucht te kunnen volhouden, moet ik minstens op 1000m bij de heuvels van Foligno aankomen. Dat betekent 30km glijden met slechts 400m hoogteverlies, tegen 50 km/h wind ... De Ventus is top, maar dat lijkt toch een beetje veel gevraagd.

Voorzichtig van links naar rechts en omgekeerd laverend, elk beetje stijgen meenemend, blijf ik de eerste kilometers min of meer op glijpad, maar dan neemt de tegenwind toch de bovenhand. Tussen Foligno en mijn positie ligt nog één langgerekte heuvelrug die beter in de wind ligt. Intuïtief wijk ik naar links uit en vestig al m'n hoop op deze reddingsboei. Kleine wolkenplukjes ontstaan telkens weer aan de loefzijde, waaien dan aan hoge snelheid over de heuvel en lossen in de lijzijde razendsnel op. Een indrukwekkend schouwspel. Op 1000m kom ik aan de steile flank van de helling aan en in een mum van tijd ben ik weer op 1200m en kan zonder draaien verder vliegen, richting Foligno. Dit is bergvliegen op z'n mooist.



De kleine voorheuveltjes bij Foligno werken zoals verwacht en aan de hoofdheuling gaat de integrator weer boven 4 m/s. Even zwaaien naar de mensen die aan de radiomast op de top staan en de race gaat weer door. De wolkenbasis is intussen nog lager geworden en bedekt alle bergtoppen boven 1800m. Weer krijgt de Ventus enkele regendruppels te verwerken en op koers ziet de Valnerina er anders uit dan anders. Normaal gesproken worden in Rieti final glides door deze vallei gevlogen omdat de westelijke flanken in de latere namiddag mooi in de zon staan en aan hoge snelheid afgevlogen kunnen worden zonder hoogte te verliezen. Indien de helling echter niet goed werkt, zijn er twee moeilijke buitenlandingsvelden, aan het begin en aan het einde van de 15km lange vallei.

Vandaag staan in het midden van de vallei echter rotorwolken die aan de westkant opbollen en ontstaan door de heuvels bij Spoleto. Het is me te riskant om de gebruikelijke helling te benutten en ik kies ervoor aan de windzijde van de rotorlijn te blijven tot in het tweede deel van de helling rotor en hellingstijgwind weer in fase lijken te staan. Een goede beslissing, zo blijkt, aangezien de ASG-32 naast me, met een zeer ervaren Oostenrijkse bergvlieger aan boord, wel van in het begin voor de helling kiest en bijzonder veel hoogte verliest. Het tweede deel van de Valnerina werkt wel zoals gebruikelijk en ik kan de snelheid steeds meer verhogen. 15km voor Rieti vlieg ik laag over de laatste heuvelrug en roep Barbara op dat ik er binnen twee minuten ben (om zeker te zijn dat de aperitief koud staat). Met het water uit de vleugels stromend, rol ik over de finishlijn en krijg de melding van de LX dat de vlucht voltooid is met een gemiddelde snelheid van 165 km/h en 0 % draaien.

Dat is Rieti !



Toestellen Koninklijke Vliegclub De Wouw 1931 - 1939

Ik ga trachten om in enkele artikels een overzicht te geven van de clubtoestellen (zweven en motor) waarmee onze club gevlogen heeft. Dit is niet zo gemakkelijk. Voor de motorvliegtuigen was dit niet zo moeilijk, zij moesten ingeschreven worden bij "L' Administration de l' Aéronautique" en kregen een immatriculatie. Tot 1931 was dit O-BXXX, daarna OO-XXX. Maar de zweefvliegtuigen moesten tot midden 1960 geen immatriculatie hebben en dus ook niet ingeschreven worden. Op voorwaarde dat ze binnen de Belgische grenzen bleven.

Dus wat betreft de zweefvliegtuigen van vóór WO II, ben ik moeten voortgaan op toenmalige Franstalige krantenartikels en het tijdschrift "La conquête de l'air". Tevens heb ik, einde jaren 1980, interviews afgenomen van verschillende clubleden die voor WO II actief waren in onze club. Deze gesprekken heb ik daarna met een typemachine op papier gezet. Deze gesprekken zijn voor mij, later, van onschatbare waarde gebleken. Wie waren deze personen: dochter van Evariste Pannecouque, Andree Robeyns (echtgenote van Achilles Gillis), Robert Vergne, Jef Callebaut (schoonbroer van dokter Paul Moers), Gustaaf Van de Savel en Georges Nuyt.

Zoals reeds een paar maal geschreven, werd onze club gesticht op 09 november 1931. Daar dit op einde van jaar viel, werd er dat jaar niet meer gevlogen. In 1932 werd er gestart met zweefvliegen in clubverband. Ons beperkt groepje van clubleden, verenigd rond Alfred Molinet en Paul Moers, vlogen met toestellen eigendom van de centrale sectie zweefvliegen van de Koninklijke Belgische Aeroclub.

Wanneer de Zeilvliegclub De Wouw haar eerste toestellen aangekocht heeft, heb ik niet kunnen terugvinden. Maar in elk geval heb ik in L'aviation Belge/ Sports Echos van 12 april 1934, terug gevonden dat onze club in 't bezit was van een Zögling en een Kassel 12. Ik heb evenmin facturen of dergelijke kunnen terugvinden. Later, volgens mij in 1937, is er een Grunau Baby II bijgekomen.

Tijdens de Algemene Vergadering van de Koninklijke Belgische Aeroclub in 1936, gaf Constant Carlier (secretaris van De Wouw) een overzicht van het aantal leden (en leerlingen), vluchten en het materiaal per club.

Betreffende onze club stond het volgende vermeld: herstelbare toestellen: één Zögling, één Kassel 12, één Sabca junior, een Avia XV. Er was ook sprake van twee privé toestellen: één Prüfling en één Professor.

Waarom kwam er een Sabca junior, een Avia XV als clubtoestel bij en een Prüfling en een Professor als privé toestel bij. In 1936 kwam de Brusselse zweefclub Vilain XIV naar Goetsenhoven. Ik heb nergens kunnen terugvinden waarom ze naar ons vliegveld kwamen. In ons ledenboek citeer ik de namen van: De San, De Sauvage, Degen, Grandjean en Rosée. Onze clubleden beschouwden deze lui als Brusselse bourgeoisie. Zij brachten zelfs een lier mee, gemonteerd op een Cadillac auto. Deze auto was voorzien van houten spaken.

Of de toestellen van De Wouw en Vilain XIV in pool gebruikt werden, heb ik ook nergens kunnen vinden. Het sleeptoestel, OO-ADA, en de twee lieren werden wel gezamenlijk gebruikt. Zowel de Kassel 12 als de Zögling hadden geen instrumenten, de Grunau wel. Van een koordje of bolleke hadden ze, in de beginjaren 1930, nog nooit gehoord. Het gevolg was dat er regelmatig incidenten waren met materiële schade. Als de schade gebeurde

tijdens de zweefkampen van Hébronval, werden die, in de mate van het mogelijke, ter plaatse hersteld. Zo niet, werden ze terug vliegwaardig gemaakt in het werkhuis van de club, gelegen in de Begaardenstraat 24 te Tienen. Waar, na WOII, het Rode Kruis zijn intrek heeft genomen. De verantwoordelijke voor de reparaties was de Tiense fietsenmaker Jef Neyns. Hij is begonnen als zweefpilot en behaalde later ook zijn vergunning van motorpilot (nog voor WO II). Op technisch vlak stond hij in de club hoog aangeschreven.

De aanhangers, één gesloten en één open, voor de zweeftoestellen, werden vervaardigd door Rene Philippet en Robert Vergne en/of Constant Carlier.

Begin 1937 (?) heeft onze club ook een sleeptoestel aangekocht, een Renard RSV 32/90-100. Hiermee was onze club één van de eerste, die een sleper bezat.

Hierna ga ik me enkel beperken tot een beschrijving van de clubtoestellen. Er moet wel bij gezegd worden dat verschillende van deze toestellen, onder licentie, in andere landen of plaatsen werden gefabriceerd.

Bij het uitbreken van WO II werden alle toestellen, per camion, overgebracht naar Duitsland. Ze werden door de Duitsers verzameld in de militaire loods (die wij nu in concessie hebben). Die loods had toen nog geen zijgebouwen. Deze kwamen er na WO II.

Hieronder vinden jullie informatie over onze eerste clubtoestellen.

R.R.G. ZÖGLING



Voorzitter Paul Moers klaar om te vertrekken met een Zögling te Hébronval in 1932

Rhön-Rositten-Gesellschaft, Wasserkuppe (Duitsland)

Ontwerper: Alexander Lippisch en Fritz Stamer

Glijgetal: 11

Lengte: 5,48 m

Hoogte: 2,20 m

Spanwijdte: 10 m

Leeggewicht: 85 Kg

Max gewicht piloot: 85 Kg

Max totaal gewicht: 155 Kg

Vleugelbelasting: 9,80 Kg/m²

Ideale vliegsnelheid: 45 Km/ Hr

Eerste vlucht: 1926

Eenzitter

Had geen instrumenten

Deze eenzitter was het lestoestel van de club.

KASSEL 12

Segelflugzeugbau Kassel (Duitsland)
 Ontwerper: Gerhard Fieseler
 Lengte: 6,50 m
 Spanwijdte: 10 m
 Hoogte: 2,20 m
 Eerste vlucht: in de jaren 1920
 Eenzitter
 Had geen instrumenten



De Kassel 12 van het luchtvaartmuseum in Brussel

Grunau Baby II (a of b)

Ontwerper: Edmund Schneider te Grunau (Duitsland)
 Lengte: 6,20 m
 Spanwijdte: 13,56 m
 Hoogte: 1,10 m
 Max snelheid: 200 Km/ Hr
 Overtreksnelheid: 40 Km/ Hr
 Glijgetal: 17
 Eerste vlucht: 1932
 Eenzitter
 Was uitgerust met een snelheids-, hoogte- en variometer



Grunau Baby in het museum van de Wasserkuppe (foto Jan Mathues D.M.C.)

Dit was in onze club het paradepaardje en alleen de ervaren piloten mochten er mee vliegen. Het toestel zou in Duitsland aangekocht zijn. Waarschijnlijk door contacten, gelegd door Paul Moers met zijn Duitse collega dokter Jancke.

Een nieuwe Grunau Baby kostte einde jaren 1930 ongeveer 700 Nederlandse Gulden. De waarde in Belgische franken heb ik niet kunnen vinden.

RENARD, STAMPE EN VERTONGEN RSV 32/90-100

Ontwerper: Jean Stampe, Maurice Vertongen en Alfred Renard te Evere
 Tweezitter
 Spanwijdte: 11,2 m
 Lengte: 7,35 m
 Hoogte: 2,80 m
 Leeg gewicht: 500 Kg
 Max gewicht: 800 Kg
 Motor: 1 Anzani 10C 67kW of 90 Pk
 Max snelheid: 125 Km/Hr
 Diensthoogte: 5000 m
 Stijgsnelheid: 2,3 m/s
 Eerste vlucht: 1923
 Aantal gemaakt: 57
 De oorspronkelijke immatriculatie was O-BADA en vanaf 1931 OO-ADA.



De OO-ADA in het bietenveld in Groot-Overlaar

Er waren toch enkele incidenten met dat toestel.

Mij verteld door Gustaaf Van De Saevel, was clublid voor WO II, woonachtig te Tienen en verver.

In 1936 of 1937 moest er met de OO-ADA iemand afgehaald worden in Brussel. De piloot, Adjudant Pierre "Toto" Ricard, van beroep militair piloot, vertrok er mee. Maar hij is niet verder geraakt dan Groot Overlaar (toen nog Hoegaarden). Daar heeft hij met de OO-ADA een buitenlanding moeten maken in een bieten – en klaverveld. Waarschijnlijk zonder brandstof gevallen.

De club werd telefonisch op de hoogte gebracht. Iedereen die op het vliegveld aanwezig was vertrok met een zweefvliegtuigaanhanger naar de plaats van de landing. Van op het veld opstijgen was niet mogelijk. Dus zat er niet anders op dan het toestel te demonteren.

Wij waren het toestel aan het demonteren in de aanwezigheid van de voorzitter, dokter Paul Moers. Plotseling komt de boer af met de woorden: zo gaat dat hier niet aflopen, kijkt naar die bieten en die klaveren, er moet schade betaald worden. Zie ze daar maar eens over lopen, ze kijken zelfs nog niet uit. Hij herhaalt dat nu tegen dokter Moers en ik sta er naast.

Op dat ogenblik repliceert de voorzitter: luister eens mijn vriend, gij moet daar niets van zeggen, laat de mensen hun werk doen. Ge maakt uw rekening van de schade en ge brengt die binnen in de Delpoortstraat, bij dokter Moers. Ik ben dokter Moers. Ja maar dokter, ja maar professor, antwoord de boer, dat is mijn bedoeling niet. Laat die mensen maar hun werk doen en dat beetje schade is niet zo erg.

In die tijd was een dokter iemand waarvoor men respect had. Een ander incident van Toto Ricard met de OO-ADA te Saint Hubert op 13 mei 1938, tijdens een zweefvliegkamp. Hij is toen met het toestel in de bomen gevlogen. Het toestel was "perte totale". Een van zijn dochters zei toen tegen haar vader: pa, ik heb je al zo dikwijls gezegd dat, als je vliegt, niet mag drinken.

Voor zover ik weet, werd dat sleeptoestel niet vervangen. Trouwens, iets meer dan een jaar later, begon WO II.

Theo

Safetyoverzicht 2020

Tijdens het afgelopen jaar werd Koen Peeters als nieuwe veiligheidsadviseur en Jan-Bart Van Erck als adjunct-veiligheidsadviseur aangesteld. Koen Peeters is al geruime tijd actief in de zweefvliegwereld bij DAC. Na een sabbatical van een aantal jaren is hij terug. Ondertussen vliegt hij als gezagvoerder B747 bij Cargolux. Hij heeft professioneel ervaring als safety manager. Jan-Bart Van Erck vliegt nu 20 jaar bij de KAZM. Daar is hij ook instructeur. Professioneel is hij gezagvoerder B737 bij KLM.

2020 was een bijzonder jaar waarbij Covid-19 grote beperkingen oplegde aan onze operaties. Tijdens een groot deel van het voorjaar hebben we niet kunnen vliegen, tijdens de zomer konden we vliegen maar met inachtneming van bepaalde maatregelen, in het najaar doken er opnieuw serieuze beperkingen op. Helaas hebben we ook een dodelijk accident te betreuren gekregen. Ondanks dat ingekorte seizoen zijn in vergelijking met 2019 ongeveer even veel voorvallen gemeld. Dit vinden we een goede ontwikkeling. We zullen nu in volgende edities van het ligablad af en toe wat inzoomen op een aantal van die gebeurtenissen. In dit ligablad willen we vooral het belang van een goede veiligheidscultuur benadrukken, en hoe we die kunnen verbeteren. Het grote doel is om de algehele veiligheid in de zweefvliegwereld te verbeteren om het jaar incident -en accidentloos door te komen. Dit gaat helaas niet vanzelf.



Als safety managers brengen we in kaart wat er zoal gebeurt. Het verzamelen van de informatie is cruciaal om een goed veiligheidsbeleid te kunnen uitvoeren. Als je iets ziet wat de veiligheid in het geding kan brengen dan kan je dat melden aan de veiligheidsadviseur van de club. Deze verzamelt de informatie en zet ze in AIR.LVZC. Op deze voorvallen kan de veiligheidsadviseur advies uitbrengen binnen de club, maar een groot aantal gebeurtenissen zijn nuttig voor de gehele liga.

Iedereen kan zijn steentje bijdragen. Het bestuur, instructeurs, de ervaren leden maar ook de leerlingen. Wat kan je zoal melden? Volgens de ernst van de gebeurtenis zijn er:

- het voorval:** dit is elke ongewenste gebeurtenis die de normale werking heeft of zou hebben kunnen verstoren;
- het incident:** een ongewenste gebeurtenis die geen accident is en de operationele veiligheid in het gedrang brengt / kan brengen;
- het ernstig incident:** is een plotse ongewenste gebeurtenis die onder ietwat andere omstandigheden, zou/had kunnen leiden tot een accident. Synoniemen hiervoor zijn 'schier-ongevallen' of 'bijna-ongevallen' ('geluk' gehad).
- het accident** is een plotse ongewenste gebeurtenis met letsel (tijdelijk, blijvend of dodelijke afloop), met materiële schade (structureel of omvangrijk) waarbij het vliegtuig vermist of ontoegankelijk is.



We willen hierbij opmerken dat ernstige incidenten en Accidents moeten gemeld worden bij de BCAA en EASA.

Dit zijn o.a. gebeurtenissen die je kan tegenkomen en zien:

Op de grond:

bij het buiten -en binnenzetten: bv schade of zelfs verwondingen tijdens bewegingen in de hangar.



Grondtransport Fotowedstrijd 2018 inzending Sebastiaan Durt

Bij grondtransport: bv. Het loskomen van het vliegtuig tijdens transport of het missen van landend verkeer tijdens transport waardoor er een gevaarlijke situatie ontstaat.

Bij het monteren en onderhoud: bv. tijdens de montage verkeerde aansluitingen, het vergeten van gereedschap uit het toestel te halen na het winteronderhoud.

In de lucht:

Dan hebben we het over de start, bv. (het bijna) vertrekken met staartdolly, kabelbreuk, airtow upset. In de vlucht een near miss, een manoeuvre dat verkeerd uitdraait. Bij het landen een te laag circuit. Gevaarlijke situatie tijdens landen enz...



De kunst bestaat erin om de ingediende rapporten te verzamelen en eventuele trends te ontdekken. Als er bv veel gelijkaardige incidenten gemeld worden dan kunnen we onderzoeken wat het onderliggend probleem is en verbeteringen aanraden om deze gebeurtenissen te voorkomen. Dit doen we nu in AIR, maar we weten dat alles nog beter kan. In een ideaal scenario vangen we de potentiële incidenten op voor ze gebeuren.

Een aantal meldingen trokken dit jaar onze specifieke aandacht.



photowedstrijd 2019. De wereld slaapt nog, inzending Wil Janssens.

• Sunrise vlucht

Er worden vluchten georganiseerd bij sunrise (of sunset) waarbij de lucht initieel blauw, maar ook vochtig is waardoor er al snel mistbanken kunnen ontstaan. Als deze weg zijn worden de toestellen afgezeemd. Men doet de lierstart en al snel dampen de cockpitkappen helemaal aan. De condens bevindt zich aan de buitenkant en het enige zicht wordt bekomen via de zijraampjes.

Het was onmogelijk de condens te verwijderen. Tijdens de vlucht in downwind lost de condens op en wordt er een normale landing uitgevoerd.

Dit is een gevaarlijke situatie die in bepaalde gevallen slecht kan aflopen. Wat bijzonder is, is dat er gelijk na deze start een andere start werd uitgevoerd, met dezelfde gevolgen.

Dit soort voorvallen komt niet vaak voor maar daarom willen we aandacht schenken aan dit soort "dauw"vluchten.

De canopy is heel koud en komt tijdens de lierstart door de grondinversie snel in warmere lucht terecht. Hierdoor ontstaat er condens op de canopy. Het tweede gevaar is dat er zich in de lucht mist en nevelbanken bevinden die slecht te detecteren zijn. Zicht van de grond naar boven is compleet anders dan van boven naar beneden.

Er is een aantal jaren geleden een accident in Malden geweest in gelijkaardige omstandigheden. De piloten verloren tijdens de lierstart het grondzicht op 100 meter hoogte. De lierstart werd afgemaakt en ze zijn gaan cirkelen in de hoop het veld terug te vinden. Doordat er wind stond zijn ze weggedreven van het veld en toen ze onder het witte tapijt kwamen hadden ze te weinig hoogte om het veld te bereiken...Met een landing in de bomen tot gevolg.

• Het tweede voorval is het niet vergrendelen van de cockpitkap tijdens de start.

Het toestel stond in de rij voor de start. Door de wind werd gevraagd of de canopy gesloten kon worden. Deze werd echter niet vergrendeld. De checklist werd niet meer uitgevoerd. Tijdens de lierstart vliegt de kap eraf en raakt de staart. Het toestel is normaal kunnen landen. De kap was kapot en er was schade aan de staart.

Dit is een incident dat goed is afgelopen. Maar we merken op dat het openen van de kap tijdens de start vaker is voorgekomen de afgelopen jaren. Dit type voorval heeft ook een hoog risico gehalte.

Er zijn een aantal factoren waarbij je in deze situatie terecht kan komen. De checklist is dan het laatste vangnet. Neem er je tijd voor om hem correct uit te voeren. Bij verstoringen of veranderingen doe je de checklist opnieuw. Men kan hier aandacht aan besteden tijdens de briefing.

Dit waren een aantal voorbeelden en voor het jaar 2021 vragen we aan eenieder om kritisch te blijven kijken naar alles wat er gebeurt op het vliegveld en in de lucht. Onveilige situaties moeten gemeld worden. Iedereen heeft wel eens iets meegemaakt en niemand is onfeilbaar.

*We wensen iedereen een veilig en gezond nieuwjaar.
Koen Peeters & Jan-Bart Van Erck*

Winterwerken in tijden van COVID

Het seizoen breekt weer aan, het winterseizoen ditmaal. Het moment breekt aan om al onze toestellen een opknapbeurt te geven, kleine beschadigingen te herstellen, te polieren, te gewaxen, wrijven en poetsen. In veel clubs had ante-COVID ook dit aspect van onze hobby zijn charmes. Het was een teambuilding moment, een ogenblik waarop we samen aan iets werkten, mekaar wat plaagden, veel lachten, een al dan niet te lange break in de kantine hielden, over veel praatten om daarna terug aan de slag te gaan. Dit jaar dus niets van dat alles. Wat mag nu in feite?



Grunau Baby in het museum van de Wasserkuppe (foto Jan Mathues D.M.C.)

De vraag stellen is gemakkelijker dan ze beantwoorden. De huidige semi-lockdown laat ons wel toe om ons te verplaatsen en we mogen zelfs onder bepaalde voorwaarden nog vliegen, over organisatie van de winterwerken zal men in de nota die het D.G.L.V. naar de liga verstuurde vruchteloos naar richtlijnen of aanbevelingen zoeken. Dat legt de bal in het kamp van de clubs, de plaatselijke gemeentebesturen en (of) de eigenaars van de vliegvelden. Wat kan voor hen? Als vliegen nog onder de noemer van de buitensporten valt, geldt dit zeker niet voor winterwerken. Nochtans vormt dit onderdeel een sine qua non om onze hobby in het jaar dat volgt nog veilig te kunnen beoefenen.

We moeten dus terugvallen op de geest van de wet en op het gezond verstand. Als men kijkt naar maatregelen die al eerder van kracht werden en naar wat men elders vraagt, wordt het duidelijk dat vooral samenscholingen in kleine ruimtes moeten vermeden worden. Dat kan door enkel mensen toe te laten die zich vooraf inschreven, maar de ploegen die zo ontstaan moeten beperkt blijven. Leden van eenzelfde familiale bubbel kunnen samen werken.

Winterwerken en Sinterklaas bekeken door een andere bril

Harry Vanmolkt stuurde de volgende verhalen de wereld in. Het is eens wat anders en ze vormen een prachtig medicijn tegen verzuring en allerhande andere ziekten.

Winterwerken

Midden de jaren 70, L. R. was in onze club sleeppiloot, extra grote puntschoenen, maat 62 of zo, vest hemd en das. De man werkte als verkoper bij Mommaerts (verffabriek in Diest), destijds gevestigd naast de Leuvensesteenweg. Louis zou op de Ka 8 ZOL, na een nieuwe verf, de immatriculatie op de romp schilderen. Om de correcte hoogte en breedte te hebben nam hij de maat over van de letters op de ZAN. Rond de tijd dat hij gedaan zou hebben ging ik kijken.

Erg voldaan overschouwde Louis zijn werk, nochtans...tiens Harry, ik wist niet we twee ZANs hadden

De vliegende Sinterklaas

In het Leuvense was anno 1966 in de parochie van Sint Jacob een sterke jeugdwerking actief. Zou de heilige man misschien in de buurt kunnen landen? De eerste mogelijke landingsplaats, achter het Kasteel van Arenberg in Heverlee, de Langestraat, bleek ongeschikt wegens bomen en een gracht. Alternatief waren de weides

van de Heilige Hart school in Heverlee, daar hoorde namelijk ook een landbouwschool bij met grote graasweides. De zusters waren erg blij eindelijk eens een echte heilige op bezoek te krijgen. Vanuit Schaffen vertrok de OO-EVA, Tiger Moth met de Sint in de OO-ZUK. Toine Van Calster was privé-piloot. Op weg naar Leuven was het verduveld koud. Nabij Korbeek-Lo kwamen we, op onze hoogte, een Caravel van Sabena tegen. Louis Timmermans, onze sleeppiloot, maakte een grote vuist vanuit zijn open cockpit want hij kreeg geen voorrang...

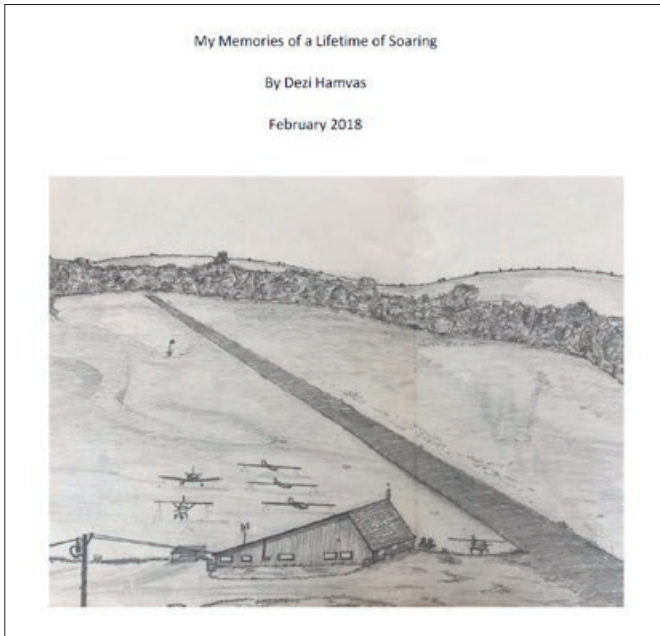
De jeugdleiding had ondertussen een vuur aangestoken dat veel rook maakte. Landen moest ver voorbij de kinderen gebeuren om de mijter te kunnen opzetten. De kinderen doorbraken echter onmiddellijk het cordon van hun leiding en terwijl de Sint waardig naar hen toeliep, ervoer hij een intense gelukzaligheid, bisschoppen houden van kindertjes. Alle kinderen liepen de heilige man voorbij, de zwever was veel interessanter. De Sint was maar al te blij een klapke te kunnen doen met zijn moeder en haar zus.

Voila

Harry
OO-ZUK: Rhönlerche Ka-4,
1958, CNVV, DAC 1966-1986

Het hoekje van de boekenvreter

We gaan opnieuw de geschiedenis induiken met een paar pdf-uitgaven. Laten we beginnen met een autobiografie: **Dezi HAMVAS, My Memories of a Lifetime of Soaring**, eigen uitgave 2018, 31 blz. pdf, met een tiental z/w en kleurillustraties.



In 1947 trad Dezi Hamvas op 14-jarige leeftijd toe tot een door de Hongaarse overheid gesponsorde zweefvliegclub. Het doel van de club, die ongeveer 30 juniorleden telde, was om jonge mensen op te leiden voor de luchtvaartmaatschappijen. De studenten begonnen hun opleiding op eenzits vliegende balken die werden getrokken door een lier. In het begin werd men over de grond getrokken zonder in de lucht te komen. Je moest de vleugels horizontaal houden en rechtuit bollen. De volgende etappe was een echte rechtlijnige vlucht van dertig seconden die je een "A" badge opleverde. Daarna werd de student gevraagd om een bocht naar links te maken bij ongeveer 15 graden inclinatie en te landen. Vervolgens moest hij een bocht naar rechts maken. De grote mijlpaal was toen de leerling gevraagd werd een "S"-bocht te maken. Het succesvol afronden van deze manoeuvres leverde een "B"-badge op.

Na deze beginopleiding volgde voor Dezi een 10-daags trainingskamp met sandowstart op de heuvels rond Boedapest. De meeste tijd werd besteed aan politieke indoctrinatie, maar het gaf hem een kans om drie sandowstarts uit te voeren met vluchten die iets meer dan 30 seconden duurden. Maar o.a. omdat zijn oom een katholieke bisschop was, werd Dezi door de communistische overheid formeel verklaard als "Vijand van het Volk" en werd, samen met enkele anderen, uit de club geschopt. Ook zijn opleiding aan de Technische Universiteit van Boedapest werd onderbroken. Zijn vriendin (toekomstige echtgenote) en hij besloten dan hun kans te wagen en te ontsnappen naar het Westen. Bij de grens renden ze onder geweervuur over naar Oostenrijk.

Na interviews met een Amerikaanse delegatie konden ze in 1957 emigreren naar de VS. De beginjaren waren zeer hard; het koppel was ondertussen getrouwd en had 3 kinderen. Financieel was het zeer krap, maar na een aantal jaren kon Dezi stilaan opnieuw aan zweefvliegen denken. Na een aantal ervaringen met diverse organisaties, stond hij in 1973 met nog enkele anderen aan de oorsprong van een nieuwe zweefvliegclub, de Greater Boston

Soaring Club. De beginjaren van die club, van het ene probleem in het andere, worden leuk geschetst in de volgende bladzijden. De Assessment of Competence voor Dezi's instructeursvergunning is bijzonder grappig. Ook andere anekdotes uit zijn zweefvliegloopbaan worden sappig verteld. Een leuk boekje dus, veel te snel uitgelezen.

Vervolgens nemen we een uitgebreide monografie onder de loep: **Christian RAVEL, Arsenal Air 100 n°01 F-WDVN**, Musée Régional de l'Air, Angers, 2014, 152 blz. A4, pdf, talrijke z/w en kleur facsimile documenten en foto's.



Het zweefvliegtuig Air 100 n° 01 kende een opmerkelijke carrière. Dit was het prototype van de reeks en werd, nadat het begin 1947 in Châtillon werd gebouwd, een paar weken later naar de internationale wedstrijd in Wichita Falls, Texas, gestuurd. Gezien het succes op die wedstrijd werd hij uitgeleend aan een Amerikaanse piloot en bleef daarna in de Verenigde Staten. Vervolgens werd hij verkocht naar Canada, waar hij sinds 1958 bleef vliegen. Pas onlangs oordeelde

de "Club vélocité de Québec" dat deze historische kist, die als clubzwever verouderd was, moest terugkeren naar haar geboorteland Frankrijk. De "Musée Régional de l'Air" te Angers werd uitverkoren om het toestel in zijn collecties op te nemen. Het is de bedoeling het te herstellen naar de oorspronkelijke normen en vervolgens een klassering aan te vragen als historisch monument, zodat dit toestel, een unieke getuige van de zweefgeschiedenis, zal worden beschermd.

Deze monografie zal dienen om deze klassering aan te vragen (opmerking: de klassering als "Monument Historique" werd ondertussen eind 2016 effectief verkregen) en bestaat uit twee hoofddelen.

De algemene geschiedenis van de Air 100 zweefvliegtuigen en afgeleiden, met een zo gedetailleerd mogelijke geschiedenis van de Air 100 n° 01 en zijn avonturen (ontwerpers, bouwers, eigenaars, wedstrijden...). Gezien het zeer bijzondere verleden van dit toestel en zijn reizen, zal dit document gaandeweg moeten evolueren en worden aangevuld. Zo zijn in editie 2 van november 2013 een aantal aanvullingen vervat (vluchtenboeken van Nessler, foto's van de overdracht van het zweefvliegtuig naar Angers...).

Hier vinden we dus een kleine geschiedenis van de verdwenen firma Arsenal de l'Aéronautique, en een vrij uitgebreide ontstaansgeschiedenis van het Type Air 100, plus een uitvoerige technische beschrijving. Ook de levensloop van de N°01 wordt uitvoerig gedocumenteerd. Wedstrijd van Wichita Falls, recordvluchten door Suzanne Melk, verkoop aan de bekende aerodynamicus August Raspert en inschrijving als N29H, verkoop naar Canada in 1958. Om het Canadese "Type Approval" te bekomen, eiste "Transport Canada" een inzicht in de bouwplannen. De koper bewam de

originele plannen in bruikleen van de ontwerper Raymond Jarlaud... en "vergat" ze nadien terug te sturen. Die plannen zijn nu met het toestel mee teruggekeerd naar Frankrijk! De laatste vlucht van het toestel gebeurde op 23 augustus 2009 en bracht het uren totaal van het toestel op slechts 272 uur en 2 minuten in 62 jaar tijd!

Een interessant hoofdstuk is gewijd aan de wedstrijd van Wichita Falls, een van de eerste internationale zweefvliegwedstrijden na WOII. Het waren andere tijden, containers bestonden nog niet, de zweefvliegtuigen werden op hun aanhangwagens (afgeschermd door een zeil) rechtstreeks op het dek van een klein vrachtschip geladen en vastgesjord. De ploeg volgde even later per vliegtuig, een Constellation van Air France. Ook de wagenreis van New York naar Wichita Falls, in die tijd zonder autowegen, werd een heel avontuur. Toen ze aankwamen, was de wedstrijd reeds begonnen, maar door de Franse toestellen gevlogen prestaties lagen al van de eerste dag een pak hoger dan die van de lokale producties. Verschillende Franse records sneuvelden, Nessler vloog 507 km in rechte lijn. Naast twee Air 100 toestellen, waren er nog twee Franse zwevers van de partij: het metalen SOP-1 prototype (het zou bij dit ene exemplaar blijven) en een Nord-2000 (Franse Olympia-Meise). Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een biografie van de mensen die een belangrijke rol speelden in de geschiedenis van het toestel.

De toestandsbeschrijving van de Air 100 n° 01 zoals hij door het Musée Régional de l'Air in rekening werd genomen, geeft een overzicht van de technische staat van het vliegtuig en de geplande werkzaamheden om het in zijn oorspronkelijke toestand te her-

stellen, met o.a. de originele decoratie voor de Wichita Falls wedstrijd. Het toestel werd in Canada al uitvoerig gerestaureerd en is technisch grotendeels in orde. Maar de bespanning in Ceconite is niet origineel en om het toestel zijn oorspronkelijke kleuren terug te geven, is een herbespanning wellicht de beste oplossing. De moderne geblazen kap moet ook teruggebracht worden naar de oorspronkelijke, hoekige versie. En de "moderne" instrumenten in voet en mijl/h moeten vervangen worden door periodecorrecte Franse instrumenten in meter en km/h. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een studie over de beschildering van de zweefvliegtuigen uit die periode.

Dit conditierapport wordt aangevuld met de uitgevoerde werkzaamheden, gepresenteerd in de vorm van fiches per onderdeel, om de herstelling van de machine perfect te documenteren. Dit deel is nog zeer summier. Misschien komt er een nieuwe uitgave van deze monografie met meer details?

Om te besluiten: zoals veel monografieën die ontstaan uit passie, voelt dit wel een beetje aan als een samenraapsel van artikels, eerder dan een volwaardig boek. Maar met de vele uittreksels uit de pers van die jaren, de correspondentie tussen de ontwerpers, de voorbeelden uit de originele plannen, enz., geeft het een goed beeld van de sfeer die toen heerste in de zweefvliegwereld. Zeker het lezen waard voor wie interesse heeft voor het verleden van de zweefsport.

Stéphane Vander Veken



SPORT.
VLAANDEREN

Zweefvliegtuignieuws

Akaflieg Berlin



De B13 kan je niet echt een nieuwe zwever noemen, hij vloog al in 1991. Toen was er een Rotax motor als thuisbrenger voorzien, met een vijfbladige klapschroef in de neus, maar uiteindelijk bleek dat enkel problemen op te leveren. Er werd dus rond 2016 besloten om een elektrische aandrijving te ontwerpen en in te bouwen. In april 2019 kon de B13e dan voor de eerste keer elektrisch vliegen. Hoewel uitvoerige tolvluchtproeven zonder motor in de jaren 90 uitgevoerd werden, waren er nog geen proeven met de elektromotor gebeurd. Dit werd dit jaar rechtgezet tijdens het jaarlijkse Idatreffen in Stendal. De B13e werd elektrisch overgevlogen, waarbij een powersetting van 8 kW genoeg was om horizontaal te vliegen met 110 km/h. Met het maximumvermogen 22 kW bedroeg de reissnelheid 150 km/h. De overtrek- en tolvluchtproeven verliepen tevredenstellend in alle configuraties. De B13e laat zich niet gemakkelijk in tolvlucht brengen, en beëindigt die via de standaardmethode in $\frac{1}{2}$ à $\frac{3}{4}$ slag. De propeller heeft weinig invloed op het overtrekgedrag.

Akaflieg Stuttgart

De FS35 is een prototype sleepvliegtuig, of beter gezegd een TMG met een krachtige Continental CD-155 dieselmotor. De eerste vlucht was in augustus 2019. Op het Idatreffen 2020 werden een reeks vluchten uitgevoerd om het snelheidsmetersysteem te kalibreren. Dit gebeurde via de GPS-methode. Een tweede kalibreren gebeurde ter vergelijking met een gesleepte sonde. De 30 m lange leiding van de kegel met de sonde werd via het voorziene intreksysteem voor de sleepkabel geleid. De sleepsondemethode, vaak gebruikt bij zweefvliegtuigen, bleek minder goed aangepast aan het vliegen met een motor. De FS35 beschikt over een overtrekalarmsysteem; dit werd via testvluchten proefondervindelijk optimaal ingesteld. Op 28 augustus heeft de FS35 dan de eerste sleepstart uitgevoerd met een ASK21. In 7 minuten tijd klom de sleep naar 1400 m! Ook bij maximale uitwijkingen van het zweefvliegtuig (boxing the tow) bleef het toestel gemakkelijk bestuurbaar.



Alexander Schleicher Segelflugzeugbau



In september was er zoals voorzien de eerste vlucht van de elektrische zelfstarter AS 34 Me, waarbij de elektrische thuisbrenger van de tweezitter ASG 32 El als basis diende, mits een aantal aanpassingen. Ook de eerste vlucht van de 15 m versie van de AS33 is planmatig verlopen. De AS 33 heeft overigens de EASA-goedkeuring verkregen, met een minimale vertraging (in oktober i.p.v. de geplande september) omwille van de Covid-19 perikelen. De gebouwde toestellen kunnen dus zonder problemen aan de klanten geleverd worden. De productie is overigens al geruime tijd begonnen.

Allstar PZL Glider



Een interessante manier om reclame te maken: het productie-schema voor 2021 en 2022 met de al verkochte en nog beschikbare toestellen op de website publiceren. Alleen merk je dat er veel meer beschikbaar is dan verkocht. Interessant als je dringend een nieuw toestel (Perkoz, Acro, Nexus of Junior) wenst. Voor de rest wordt de SZD-55-1 Nexus nu voornamelijk aangeboden met de huiseigen elektrische thuisbrenger e-Motion. In vergelijking met de ondertussen bekende FES zitten de verschillen in niet onbelangrijke details, zoals een lager voltage van de twee batterijsets (60 V, naar verluid voor een betere veiligheid) en een grotere redundantie (o.a. via een dubbele stroomregelaar). De motor is een EMRAX 188 met 18 kW piekvermogen.

DG Flugzeugbau



Na de LS-1, LS-4, LS-6, LS-8 en DG-1000 krijgt ook de LS-7 de mogelijkheid om Neo-winglets te dragen. Ze zijn uiteraard geoptimaliseerd voor het LS-7-profiel en dragen bij tot het verminderen van de loslatingen van de stroming aan de buitenvleugel, het verminderen van de geïnduceerde weerstand, een grotere rolsnelheid, aangenamere vliegeigenschappen en duidelijk betere langzaamvliegprestaties (een zwak punt bij de oorspronkelijke LS-7). Men kan nu al de kit aanschaffen, maar de ombouw is nog niet EASA-goedgekeurd en vereist nog een Permit to Fly.

Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsdocumenten

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 € 2,50 (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

De Wasserkuppe voorjaar 2020

fotoreportage door Jan Mathues (D.M.C.)



Jan Mathues gewezen zweefvlieger en lid van Diest Model Club moest in het voorjaar 2020 professioneel in de buurt van de Wasserkuppe zijn. Hij kon het niet laten en bracht een bezoek aan het museum. Dat mocht toen in Duitsland.

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 2021 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!**



LIGABLAD

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

40^{ste} jaargang
januari • februari • maart 2020
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

nummer **161**

liga van vlaamse zweefvliegclubs

P. 910168



LIGABLAD

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

40^{ste} jaargang
april • mei • juni 2020
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

nummer **162**

liga van vlaamse zweefvliegclubs

P. 910168



LIGABLAD

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

40^{ste} jaargang
juli • augustus • september 2020
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

nummer **163**

liga van vlaamse zweefvliegclubs

P. 910168



LIGABLAD

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

40^{ste} jaargang
oktober • november • december 2020
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

nummer **164**

liga van vlaamse zweefvliegclubs

P. 910168