

LIGABLAD

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

41^{ste} jaargang

juli • augustus • september 2021

kantoor van afgifte Gent X

driemaandelijks tijdschrift


liga van vlaamse zweefvliegclubs 

nummer **167**

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijkse tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie
De L.V.Z.C. is lid van de Vlaamse Cluster
van Luchtporten v.z.w.
erkende organisatie voor sportieve
vrijtijdsbesteding
Tel.: 014/26 07 40 . fax 03/454.10.67
e.mail: secretariaat@luchtporten.be



41^{ste} jaargang • Nummer 167
juli • augustus • september 2021

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:
ligablad@lvzc.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Jan Matheus
Bert sr. Schmelzer
Kris Van Dam
Dany Verté
Patrick Broos
Mattijs Cuppens
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 december 2021**

Omslagfoto: (Too) early start Pieter Daems

Inhoud

Nieuws van het secretariaat.....	1
Het open Belgisch kampioenschap zweefvliegen editie 2021	2
Bugwipers	4
Bert Zegels een zweefvlieglende	5
Het slepen van zweefvliegtuigen	8
Walter Dierick	9
Het wereldkampioenschap Zweefvliegen	5
International Bailleu 2021 Bailleu Armenonville	11
Keiheuvel Cup 2021 Balen-Keiheuvel	13
Zweefvliegtuignieuws	17
Het hoekje van de boekenvreter	18
Homologatie van F.A.I. brevetten	21

Woordje van de redactie

Nummer 167 van het Ligablad is opgebouwd rond twee assen. In 2021 werden er terug wedstrijden gevlogen. Eerst nog volgens het nieuwe normaal maar al snel terug volgens het normale normaal. In mei vond het OBK plaats. Het overwicht van de Vlaamse clubs was weer overweldigend. In de zomer vond in Montluçon (Frankrijk) het wereldkampioenschap plaats. België vaardigde een bescheiden ploeg af maar die wist toch een medaille mee naar huis te brengen. De tweede as die bij de samenstelling van dit nummer gevolgd werd, is helaas door slecht nieuws bepaald. We vernamen het overlijden van Bert Zegels en Walter Dierick. Beide namen zeggen de jonge leden van onze Liga misschien niets maar allebei leverden ze een bijdrage aan de geschiedenis van onze sport die niet mag vergeten worden. Over Bert Zegels schreef Kris Van Dam bijna twee decennia geleden een artikel dat we in dit nummer hernemen. Bert sr. Schmelzer wijdde een kort artikel aan Walter Dierick. Walter was een Vlaming die in Wallonië vloog en een bekende figuur voor de deelnemers aan het OBK dat jaarlijks op het vliegveld van Saint-Hubert plaatsvindt.

Het was op 8 augustus ook een jaar geleden dat onze Liga slecht nieuws kreeg uit Goetsenhoven. Dit jaar herdachten familieleden en vrienden van Fien De Blezer en Yves Ruymen deze dramatische dag bij het monument dat De Wouw voor beiden oprichtte.

Van de LVZC veiligheidsceel ontving de redactie een kort artikel over een incident met een bugwiper. Daarnaast vindt de lezer ditmaal ook een bijdrage van een sleeppiloot. Steeds meer clubs schakelen over op het gebruik van een lier en we vonden het de moeite waard om onze sleeppiloten ook eens aan het woord te laten. Dany Verté, de sleeppiloot die daarvoor zorgde, vliegt bij de Noordzee Vliegclub en sleept bij de Royal Tournai Air Club. Afsluiten doen we dit nummer met Zweefvliegnieuws en een bijdrage over wat in de literatuur over onze vrijtijdsbesteding te vinden is. Tot slot nog dit: noteer in uw agenda nu al dat volgend jaar in januari opnieuw een symposium plaatsvindt.

Ludo

Nieuws van het Secretariaat

EU-Vliegvergunningen (EU-S-FCL)

Vermits een S-FCL-vliegvergunning geen vervaldatum heeft, moet de vergunninghouder steeds zelf voor elke vlucht nakijken of hij aan de permanente vereisten voldoet. De gehele opleiding en uitreiking van nieuwe vergunningen gebeurt nu via de Part S-FCL. Personen die nog een LAPL (S) of SPL hebben volgens Part FCL kunnen daarmee blijven vliegen.

COVID 19

Informeer bij jouw clubverantwoordelijke voor de lokale regels op je vliegveld. Op de website van DGLV kan je steeds de laatste officiële berichtgeving terugvinden. Bekijk voor de vliegactiviteiten steeds de gangbare NOTAMS. Momenteel blijven de voorziene vergaderingen via ZOOM verlopen. Van zodra het kan zullen er naast ZOOM ook terug normale fysieke vergaderingen doorgaan.

BE.DTO.130

De werking verloopt in het algemeen vlot. Uit de interne audits blijkt dat er blijvend aandacht moet worden geschonken aan de administratieve discipline. De meest actuele documenten en formulieren kunnen instructeurs en clubverantwoordelijke terug vinden op de leden sectie van de website.

De volgende theorie examens bij DGLV gaan nog door op papier. Er wordt verwacht dat vanaf oktober de examens wekelijks op computer bij DGLV zullen doorgaan.

De jaarlijkse AHoT – OPS en Safety dag zal doorgaan op zaterdag 4 december 2021 te Leuven.

De gezamenlijke FI refresher zal doorgaan op zaterdag voormiddag 29 januari 2022 te Malle.

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

Safety Management

Oproep om incidenten – accidenten en voorvallen te melden via het gekende AIR-systeem.

Koen Peeters en Jan-Bart Van Erck zijn bereikbaar via : safety@lvzc.be

Luchtwaardigheid - BE.CAO.0113

Behoudens enkele types (de zgn. Annex I-toestellen) die nog onder nationaal regime blijven, moeten alle zweefvliegtuigen beschikken over een EASA conform 'Bewijs van Luchtwaardigheid' (CoA – Certificate of Airworthiness) en een bijhorend 'Bewijs van herbeoordeling' (ARC – Airworthiness Review Certificate). De ARC is maar 12 maanden geldig en moet dus tijdig worden hernieuwd. Op dit ogenblik wordt er voor +/- 130 toestellen, eigendom van clubs of van hun leden, beroep gedaan op de LVZC-CAO. Wij herhalen dat de CAO+ toestellen kan en mag herbeoordelen die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven. De meeste actuele documenten en formulieren kunnen de ARS-en terug vinden op de CAO online database.

Op de ledensectie van onze website www.lvzc.be is er een sectie Techniek aangemaakt. Daar is informatie terug te vinden aangaande onderhoud en luchtwaardigheid.

De jaarlijkse CS / ARS bijscholing dag is voorzien op zaterdag 23 oktober 2021 te Malle.

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 via het secretariaat.

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 november 2021.

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 aangeleverd worden via e-mail met een kwalitatieve scan opgeslagen als PDF. Gelieve geen foto's gemaakt met de smart Phone toe te sturen voor documenten.

Fotowedstrijd – filmpjeswedstrijd 2021

Alle foto's en filmpjes kunnen digitaal ingestuurd worden naar fotowedstrijd@lvzc.be

Symposium 2022

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op **zaterdag 29 januari** in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft er een refresher plaats voor de instructeurs, in de namiddag is er een programma dat openstaat voor **alle leden**. Meer informatie volgt in het nummer van december.

Jan Matheussen

Herdenking Ruymen De Blezer

Op 8 augustus, een jaar na die fatale dag, vond aan het monument op het vliegveld van Goetsenhoven een korte plechtigheid plaats ter ere van Yves Ruymen en Fien De Blezer (foto Patrick Broos)



Het open Belgisch kampioenschap zweefvliegen editie 2021

Naar goede jaarlijkse gewoonte vond het Belgisch Kampioenschap Zweefvliegen in Saint-Hubert (EBSH) plaats. Vorig jaar gooide Corona roet in het eten, dit jaar niet. Alles gebeurde in afspraak met de militairen tussen 22 mei en 30 mei 2021. Er werd gevlogen in de Clubklasse, Standard / 15m / 20m en 18m / 20m / Open klasse. Het deelnemersveld bestond in de Clubklasse uitsluitend uit Belgen, in de Standaard klasse noteerden we één Nederlander en in de Open klasse nam een Slovaak deel.

Minder gunstige weerscondities reduceerden het aantal wedstrijddagen tot drie en tijdens die drie dagen slaagde de Brasschaatse Zweefvlieg Club er in om het volledige podium van de Clubklasse te vullen.

BELGIAN GLIDING CHAMPIONSHIPS

OBGN

feel free

2021
22-30 **MAY**
@ ST-HUBERT AIRFIELD

Organized by:
Centre National de Vol à Voile www.cnvv.be

db

Sponsors: Pops, skeyes, sonaca aircraft, NewCAG Air academy, AEPS, Radisson, MAGGIOTTÉ, TopMeteo, AVIABEL, SPA, navTIER, PROVINCE DE LUXEMBOURG, Adeps, LES 100 CIELS, AVS, SOWAER, FAI.



Van links naar rechts Frédéric de Groote, Thomas De Bruyn, Jelle Vandebecck. Helemaal rechts Patrick Stouffs (foto Franz B.)



Van links naar rechts Jeroen Jennen, Dennis Huybreckx, François Delfosse (foto Franz B.)

In de gecombineerde Standard, 15M and 20M deed de Kempense dit exploit bijna over.



Van links naar rechts: Geert Van Duyse, Jean Luc Colson, François Delfosse. Tijl Schmelzer (2^{de} plaats) staat niet op de foto. (foto Franz B.)

#	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total	1	2	3
1	B4	Thomas De Bruyn	BZC	LS 4	1.025	2,062	2 (259)	3 (803)	1 (1,000)
2	FB	Frédéric de Groote	BZC	Std. Libelle	0.994	2,052	1 (290)	1 (852)	2 (910)
3	24	Jelle Vandebecck	BZC	ASW 24	1.054	1,935	4 (212)	2 (826)	3 (897)
4	4V	Stouffs Patrick	ACRA	Janus C RG	1.067	1,885	3 (254)	4 (762)	5 (869)
5	1T	Robin Selfslagh	ACRA	LS 1 f	1.009	1,675	10 (23)	5 (759)	4 (893)
6	7	Benoit Evard	CNVV	LS 4	1.025	1,640	9 (72)	6 (718)	6 (850)
7	BZ	Henri Philippe	ACRA	LS 4 WL	1.029	1,545	6 (131)	7 (703)	8 (711)
8	B1z	Edwige Colson	CNVV	ASW 24	1.054	1,387	7 (114)	9 (678)	10 (595)
9	BIR	Peter Bertels	BZC	Std. Libelle	0.99	1,379	8 (75)	10 (462)	7 (842)
10	2E	Bernard Botman	VZP	LS 4	1.025	1,328	11 (20)	8 (680)	9 (628)
11	Aj	Pieter Lieveens	VZP	LS 1 f	1.005	173	5 (173)	11 (0)	11 (0)

#	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total	1	2	3
1	CM	Dennis Huybreckx	KACK	LS 8	100	2,155	4 (259)	1 (923)	3 (973)
2	LT	Jeroen Jennen	KACK	LS 8	100	2,154	5 (258)	2 (918)	2 (978)
3	3CU	Daan Spruyt	VZP	Venus 2 ax	104	2,013	1 (268)	3 (824)	5 (921)
4	YU	Tim Huybreckx	KACK	Discus 2bT	100,5	1,850	3 (260)	7 (626)	4 (964)
5	TP	Pieter Daems	KACK	Discus 2T	100,5	1,802	10 (13)	5 (793)	1 (996)
6	EB	André-Emmanuel Liff	CNVV	Venus 3T	104,5	1,770	7 (103)	4 (815)	8 (852)
7	SR	Robbie Seton	KACK	LS 8	100	1,730	6 (194)	6 (670)	7 (866)
8	L8	Nick Fremau	BZC	LS 8	100	1,702	2 (264)	8 (569)	6 (869)
9	LE	Geert De Palmmaer	VZP	Venus 1c	101	1,166	9 (38)	11 (427)	9 (701)
10	PP	Nick Redant	Lille Planeur	DG400	97	1,108	11 (0)	9 (461)	10 (647)
11	5F	Maxim Alexandre	ACRA	LS 8	100	1,075	8 (44)	10 (439)	11 (592)

#	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total	1	2	3
1	TC	Jean-Luc Colson	ACRA	ASG 29/18m	111	2,195	2 (328)	1 (1,000)	8 (867)
2	2X	Tijl Schmelzer	KACK	Venus 3T	111,5	2,018	3 (319)	8 (753)	4 (946)
3	MD	Geert Van Duyse	EZAC	ASH 26e	110	2,017	7 (284)	3 (837)	6 (896)
4	73	François Delfosse	ACUL	JS 3 jet	111,5	1,989	4 (311)	4 (818)	9 (860)
5	CR	Christiaan Bielen	KACK	Arcus T	107	1,978	14 (113)	2 (880)	2 (985)
6	IP3	Pierre de Broqueville	RACK	Binder Eb29df	119	1,919	1 (348)	12 (713)	10 (858)
7	B1	Thomas Ledue	ACRA	Lak17-bt	110	1,846	9 (265)	13 (691)	7 (890)
8	3	Vladimir Foltin	Nitra	Js3 Jet	111,5	1,838	12 (116)	6 (782)	5 (940)
9	KC	Bert Schmelzer	KACK	Venus 3T	111	1,831	15 (103)	10 (728)	1 (1,000)
10	GH	Billaert & Pastureau	ACRA	ASH 25Mi	115	1,817	8 (276)	11 (727)	12 (814)
11	2AS	Louis Dresse	ACRA	Arcus 2T	107	1,753	11 (130)	7 (767)	11 (856)
12	VZ	Wim Akkermans	KACK	ASG 29e/18m	111	1,737	5 (302)	17 (459)	3 (976)
13	72	Hanssens & Fassin	ACRA	ASG 32Mi	107	1,632	16 (76)	5 (792)	13 (764)
14	29	Jean-Louis Cornez	AVRA	ASG 29/18m	111	1,608	10 (187)	9 (734)	16 (687)
15	2V	Bert sr. Schmelzer	KACK	Venus 2cxT/18m	110	1,473	6 (288)	16 (477)	15 (708)
16	29	Antoine Keller	CNVV	Arcus T	107	1,212	17 (11)	14 (490)	14 (711)
17	F2	Renard & De Coninck	ACRA	ASG 32mi	107	606	12 (116)	14 (490)	17 (0)

Bugwipers

Bugwipers zijn waarschijnlijk de goedkoopste investering in een zweefvliegtuig om de prestaties ervan enorm op te drijven. Niet voor de kortere vluchten, maar bij lange vluchten kunnen ze de prestaties van je toestel verbeteren met wel 10, 20 of zelfs 30%. Zeker in het voorjaar wanneer er veel insecten rondhangen. Eigenlijk moeten we zeggen: het verlies van prestaties teniet doen, het is uiteraard niet zo dat de bugwipers je toestel beter maken. Het is tevens een makkelijke installatie die in bijna elk toestel mogelijk is.

Dat bugwipers niet geheel zonder gevaar zijn bewijst onderstaand relaas. Getuige een incident dat met een JanusC tijdens de Belgische kampioenschappen 3 jaar geleden plaatsvond toen het toestel zijn final glide startte.

Een kort rapport van de piloot:

Wat gebeurde? Manuele bug wiper.

Ik vloog met de Janus C van mijn club in een wedstrijd. Tijdens het laatst been, op kilometer 40 van de eindmeet, met een snelheid van 180km/u en op 1300 meter kwam de wiper aan de rechter vleugel los. Waarom weet ik niet. Hij kwam op hoge snelheid los, vloog hevig heen en weer, verdween van de aanvalsboord en vloog naar achter, raakte het achterste deel van de romp, de vin enz. Had ik een mes bij me gehad dan had ik de kabel kunnen doorsnijden maar helaas had ik dat niet bij. Daarna volgde stilte en kon ik de stick niet meer naar voor bewegen.

Ik verwittigde mijn co-piloot en we overwogen om het toestel te verlaten maar bleven kalm terwijl ons toestel in rechte lijn tegen een snelheid van 110 km/u bleef vliegen, hoog genoeg om er uit te springen. Ik duwde nog eens aan de stick en die kwam terug vrij. Hierdoor besloot ik kalm naar mijn uiteindelijke bestemming te vliegen. Ik zag na de landing wat de lezer ook op de foto's kan zien. Mijn besluit: check voor de start de bug wiper lock en heb steeds een mes bij om de kabel door te snijden.



Bert Zegels een zweefvlieglegende

Op woensdag 7 juli 2021 overleed de Belgische zweefvlieglegende Bert Zegels. Bert werd op 27 juni 1947 te Vorselaar geboren en hij startte zijn zweefvliegcarrière te Keiheuvel. In 1974 werd hij tweede in de open klasse zweefvliegen tijdens het wereldkampioenschap zweefvliegen te Waikerie (Australia). Hij zorgde er voor dat zweefvliegen voor de allereerste maal het sportnieuws haalde in de Belgische media. Later vloog Bert professioneel bij Delta Air Transport op Fokker F.28, Air Belgium op the Boeing 757, Citybird en Korean Airlines op D.11. Volgens zijn kennissen was Bert een begenadigd piloot zowel op vliegtechnisch als theoretisch vlak. Om hem te eren publiceren we een artikel dat Kris Van Dam in Ligablad nr. 116 (2008) van dit tijdschrift schreef.



2008 was weer geen denderend seizoen. Velen onder ons brachten meer uren in het clubhuis door dan in de lucht. Wat doen we dan in dat clubhuis? Juist, dan praten we maar over vliegen. De verhalen gaan dan dikwijls over de toestellen waar we over dromen, vluchten die we nog willen maken, verhalen over vroeger... Over die laatste wil ik het hebben, tijdens die gesprekken valt soms de naam van Bert Zegels. Voor de mensen die al langer vliegen een naam als een klok maar voor de jongere piloten onder ons soms een onbekende. Tijd om hier verandering in te brengen vond ik. Eén telefoon naar mijn vriend Frank en ik heb het telefoonnummer van Bert Zegels. Twee weken later en ik sta aan de deur van een huis in Putte-Kapellen, op de grens met Nederland. Drie uur later zal ik weer vertrekken met een boeiend verhaal dat ik hier met jullie deel.



Coup d'Europe, Angers: 1^e plaats in de Std Libelle.

Bert, ondertussen 61 jaar, verwelkomt me en zijn warme persoonlijkheid valt meteen op. We zetten ons aan tafel met een kop koffie en Jordaans gebak, gekregen van vrienden...het begin van een boeiend gesprek.

Bert, waar begon het voor jou?

Op Keiheuvel toen ik 16 was onder de vleugels van Mon Van Gestel. Mijn eerste solovlucht op een Rhönlerche was op 1 augustus 1963. Het jaar daarop vloog ik mijn 5h op een Gövier 4 en mijn 50 Km op een Rhönlerche en zodoende had ik mijn zilveren C bij elkaar. Dat was toen nodig om op het neusje van de zalm, de Poolse Mucha te mogen vliegen.

Waar vloog je de eerste grote wedstrijden mee?

Dat was met een K6crpe, de eerste grote internationale wedstrijd was in 1968 op de Hahnweide. We stonden daar tussen een bijna volledige vloot uit plastic. We werden net niet uitgelachen. Maar door het zwakke weer en de goede klimeigenschappen van de K6 werd ik uiteindelijk 3^e. Mijn prestaties vielen daar op en een Duitser die wist dat ik dat jaar in Polen het WK ging meevliegen vroeg me met wat ik daar ging vliegen. Ik moest bekennen dat de Foka van Luc De Preter het beste was wat ik mee kon krijgen. Deze man, Alfred Röhm, zelf wereldrecordhouder, stelde voor zijn SHK ter beschikking te stellen! Een hele verbetering t.o.v. de Foka, ik mocht het toestel onmiddellijk meenemen om te oefenen. Een 10e plaats in de open klasse was het resultaat. Henry Stouffs stond op de voorlaatste dag ruim aan de leiding in de standaard klasse en had gewoon in de meute moeten meevliegen om wereldkampioen te worden. Maar hij nam onnodige beslissing en eindigde uiteindelijk 5^e.



Marfa Texas, Bert met z'n moeder

Ook in dat jaar won ik de Coupe d'Europe in Angers met deze Glasflügel Libelle van de federatie. De constructeur, Eugen Hänle, was zeer tevreden en ik mocht vanaf dan met zijn prototypes vliegen.

Heb je het volgende WK dan met een Glasflügel gevlogen?

Inderdaad, in 1970 was Marfa in Texas het toneel voor deze wedstrijd. Ik had een Libelle meegekregen en eindigde 13^e.

Op dat WK was Neil Armstrong te gast, het jaar daarvoor had hij als eerste op de maan gestaan. Hij kwam met alle deelnemers een praatje maken en vertelde me dat hij ook een Libelle had. Hij had zijn toestel Eagle Two genoemd! Eagle One was de LEM waarmee hij op de maan landde...



Praatje met Neil Armstrong

Wat was het grote verschil met het WK in Polen?

Het weer natuurlijk maar ook het gebrek aan buitenlandse velden. Ik ben er twee keer buitengeländ op een high-way wat eigenlijk verboden was maar er was niks anders...

Op zekere dag waren er verschillende zwevers samen op een high-way geländ, er kwam een auto aan die de eerste zwever zag en ontweek, maar een Zuid-Afrikaan die erachter stond had hij niet gezien. De man zijn vleugel werd eraf gereden!

Kreeg je sponsoring om naar ginder te gaan?

De zwevers werden verscheept door het CMB en de tickets kregen we van Sabena. Dat was het zo een beetje.

Het volgende WK was dichterbij gelukkig.

Klopt, in 1972 was het in het Joegoslavische Vrsac. Ik vloog met het prototype van de Kestrel 17. Als wedstrijdnummer had ik 'V2' maar gezien de geschiedenis hebben we dat maar gewijzigd. Deze wedstrijd werd gekenmerkt door vele incidenten, het weer was slecht en toen was wolkenvliegen nog toegelaten. De vele onweders deden veel deelnemers in de CB's vliegen, wat soms de enige mogelijkheid was om te blijven vliegen. Er gebeurden verscheidene botsingen in die wolken, op zeker moment vielen de brokstukken van twee zwevers op een derde en moesten ze alle drie gebruik maken van hun parachute. Zij kwamen er met de schrik vanaf. In totaal van de wedstrijd vielen er toch drie dodelijke slachtoffers.

Het was het slechtste kampioenschap ooit, ik eindigde 18^e.

Maar het volgende WK was anders!

Dat ging in 1974 door in Waikerie, Australië. Ik deed toen mijn legerdienst maar kreeg verlof gedurende de periode van de wedstrijd. De legerdienst betekende ook dat mijn conditie uitstekend was.



Met de ASW17 op het WK in Finland

Ik vloog normaal met de Kestrel 17. Ik had wel aan Hänle gevraagd of ik de Glasflügel 604 mocht hebben maar dat kon niet als Belg zijnde, die was voorzien voor Neubert van de Duitse ploeg. Hans Werner Grosse vloog met de ASW17 waar Neubert dan later ook voor koos.

Op een avond belde Hänle naar ons thuis om te vragen of ik toch nog de 604 wou hebben, ik moest hem wel onmiddellijk komen halen. Met mijn vader, die me trouwens in alles steunde en motiveerde, sprong met mij om 22u nog in de auto om de volgende morgen om 10u bij Glasflügel te zijn. Hänle was toen heel kort af, daar staat hij zei hij. We kregen de instrumenten in een doos erbij en vertrokken ermee naar Keiheuvel waar ik nog juist één lokale thermiekloze vlucht mee kon doen.

Het was een enorm zwaar toestel, het middenstuk woog 176 kg. Om te monteren waren twee krikken nodig om dit op te heffen en hier de romp onder te rijden! Er zijn ook maar 10 exemplaren gebouwd.

Toen het toestel naar Australië verscheept was en wij ook aangekomen waren kon ik nog wat oefenen bij een kleine club.

Hans Werner Grosse met de Duitse ploeg waren toen al weken aan het trainen, hij was veruit favoriet maar later bleek dat hij de stress van de wedstrijd niet aankon. Hij vloog liever alleen...

Hoe verliep dan de wedstrijd?

De eerste dagen hadden we regen, achteraf werd het veel beter. Proeven van meer dan 500km en gemiddelden van 140 km/u, hoger dan het wereldrecord toen!

De grootste proef was een 707km driehoek, we geraakten wel maar met zes rond. De vorige dagen bleek er steeds meer in te zitten maar toen men een grotere proef uitschreef was het juist wat minder. De meteo-voorspellingen waren toen nog niet zoals nu.

Hij ging door de start en ik volgde hem in zijn kielzog. Ik kreeg echter een 'negatieve start' en moest nog eens door de poort.

Ax ging voor alles of niks. Ik vloog na de start samen met drie andere piloten uit de top tien maar ze gingen niet snel genoeg naar mijn zin. Ik ging dus sneller vliegen en aan het eerste keerpunt moesten ze lossen. Het volgende been, 100 km lang, vloog ik tegen 200 km/u gemiddeld!

Het ging zo goed dat ik het laatste been besloot om het rustiger aan te doen en alles op binnenkomen te zetten.

Ax vloog echter te snel en landde buiten, hij ging van plaats 3 naar 5. Ik won die dag mijn tweede dagproef.

Op de totale wedstrijd vloog ik 80 uur op 11 dagen, ik werd tweede. George Moffat won, hij was gewoon te sterk. Hans Werner Grosse werd derde.

Op de 11 (duizend punten) die er te behalen waren, behaalden we met de eerste drie meer dan 10000 punten.

Wat voor iemand was George Moffat?

Een heel ingetogen iemand, zocht met niemand contact. Zelfs niet met zijn ophaalploeg.

Hij schreef ooit een knap boek over zijn voorbereiding op dit WK, 'Winning on the wind'.

Hierin beschrijft hij hoe hij over iedere piloot een analyse maakte en ook een voorspelling van de uitslag. Zijn voorspelling klopte!



Grosse, Moffat, Zegers

De volgende stap, wereldkampioen worden...

Dat was de bedoeling ja. In 1975 vloog ik in Angers de Coupe d'Europe met de ASW17 van mijn vriend Baron Louis de Dorledot. Het was goed weer met snelle proeven won ik bijna elke dag. Ik kon dit toestel ook vliegen op het volgende WK in Finland. Maar Finland had helaas geen schitterend weer, zwakke thermiek en daar was de ASW17 niet zo goed voor. Wat wel opviel waren de goede klimeigenschappen van de Poolse Jantar 2B. Terug in Keiheuvel heeft men toen in de club een grote inspanning gedaan en een Jantar 2B aangekocht waar ik in 1978 mee naar de WK in Frankrijk kon.

Dat was in Chateauroux, bijna een thuiswedstrijd dus...

Het jaar daarvoor had ik in dat zelfde Chateauroux met de Nimbus 2 van Bruno Gantenbrink de Franse kampioenschappen gewonnen. De verwachtingen waren dus heel hoog!

Wat liep er dan mis?

De eerste dag was blauwe en zwakke thermiek, zoals veel dagen op dit kampioenschap trouwens. Wat gebruikelijk is met dit weer, is dat er veel pulk gevlogen wordt. Maar voor de start was ik op een andere frequentie met Yves Collier, onze meteoman, aan het overleggen. Mijn vader, die op de andere frequentie zat, kon me niet tijdig verwittigen.

Hierdoor miste ik de start van de meeste andere deelnemers en kon niet meer aanpakken bij de groep. Ik vertrok te laat en alleen. Een zware tactische fout. Ik zag steeds de hele meute voor me maar kon er juist niet bij. Op een bepaald moment hield de thermiek op. In Vatan op 18 km van de finish buitengeland en voorlaatste in de rangschikking.

Eddy Huybreckx kwam me ophalen met de andere ploegmakers, en een van de eerste dingen wat ik hem zei was; 'dit is mijn laatste



Bert en zijn vader op de Hahnweide

wedstrijd'. Op onze nationale feestdag behaalde ik toch nog een dagoverwinning maar dat was niet voldoende. Ik eindigde op een 10^e plaats.

Je stopte met zweven maar begon toen toch nog een indrukwekkende commerciële carrière?

Eerst bij Belgische maatschappijen, Travair, DAT, ... Na het behalen van mijn TP commandant Fairchild, B-737 bij Air Belgium, terug bij DAT op F28, terug Air Belgium op B-757. Ook nog de start-up van de Avro RJ 85 voor Sabena. Gevolgd door de MD11 bij City-Bird tot hun faillissement en ten slotte hetzelfde toestel bij Korean Air tot 2002.

Een Sabena vlucht die ik me nog heel goed herinner was met de MD11 van City-Bird. We kwamen 's nachts terug van Cincinnati. Eén van de passagiers was niemand minder dan Neil Armstrong... We nodigde hem uit in de cockpit. Hij vertelde me dat in zijn jeugd Chuck Yeager in 1947 door de geluidsmuur ging en dacht dat hij te laat geboren was. 'Ik dacht dat er voor mij geen records meer gingen overblijven' vertrouwde hij me toe, de eerste man op de maan!



Vero Beach USA

Dan is er nog dat verhaal dat je tijdens een praktische test met een motortoestel met thermiek naar huis gezweefd bent.

Het was geen thermiek maar de sea-breeze op de Oostkust van Florida. Maar het verhaal klopt wel. Na mijn WK 1970 in Marfa was ik daar bij Flight Safety Inc in Vero Beach voor mijn opleiding als beroepspiloot. Op een dag was ik met mijn instructeur in een Piper Cherokee 140 op ongeveer 25 km ten zuiden van Vero Beach toen hij het gas minderde tot traagloop en ik een 'simulated forced landing' moest uitvoeren. Mijn instructeur vroeg me in welk veld ik ging landen. Ik zei niet veel maar draaide in de richting van de sterke sea-breeze rechts van ons en met de hulp van deze begonnen we terug hoogte te winnen en konden we terug naar het vliegveld zweven. Ik voerde daar mijn 'gesimuleerde forced landing' uit. Na de landing verdween mijn instructeur zonder één woord te zeggen. Ik dacht: 'Dat ziet er niet goed uit!' Hij was naar zijn directeur gegaan om het verhaal te doen. Ik dacht dat ik een uitbrander zou krijgen maar in plaats daarvan vroegen ze me om bij hen les te komen geven...! Dat was echter op dat moment niet mogelijk want ik had geen 'green card' (werkvergunning).

Heb je nog plannen in de luchtvaart?

Ik wil graag eens met jou vliegen...

Afgesproken! En van harte bedankt voor dit gesprek.

Kris.

Het slepen van zweefvliegtuigen



“Doe je dat graag?”. Een vraag die ik regelmatig krijg wanneer ik vertel dat ik ook zweefvliegtuigen opsleep. Het is tenslotte toch niets anders dan voortdurend opstijgen en landen. Toen ik in de loop van 2015 vernam dat de (nu Royal) Tournai Air Club op EBTY (Maubray) nog een sleeppiloot zocht, stelde ik mij direct kandidaat. Ik kende immers al jaren deze club en het vliegveld omdat ik er als zweefpiloot had vertoefd met de zwevers van de Royal Zoute Aviation Club. We vonden er in 1999 immers een nieuwe locatie toen op EBKT (Wevelgem) het zweefvliegen verleden tijd was. In een ver verleden had ik trouwens al mijn zweefvliegopleiding gekregen bij de Luchtcadetten van België. Zoals in recentere tijd ook verschillende van onze piloten bij de Noordzee Vliegclub, voor wie het zweefvliegen geen geheimen meer heeft. Ik voldeed ook aan de voorwaarden voor sleeppiloot: een vergunning PPL(A), de kwalificatie SEP(L), een medisch certificaat Klasse 2 en 100 uur als PIC hebben. Na een praktische vorming van 10 sleepvluchten met instructeur kreeg ik mijn bevoegdverklaring en kon ik aan de slag. Op Maubray bezigt men zowel de sleep- als de lierstart om de zwevers de lucht in te krijgen. Een sleepstart is duurder dan een lierstart, maar heeft het voordeel dat het sleepvliegtuig het zweefstoestel op elke plek kan afzetten waar thermiek zit. Een sleepvlucht duurt van start tot landing ongeveer 10 minuten, waar een lierstart de zwever in zo'n 30 seconden naar 400 m kan brengen. Echter, als men niet direct thermiek vindt, staat men na enkele minuten terug op de grond. Het sleepvliegtuig is een DR400 180 PK, uitgerust met een sleephaak. Heel summier, verloopt de sleep als volgt: Een sleepkabel van 60 m wordt aan de ene kant met een ring aan de neushaak van het zweefvliegtuig vastgemaakt, of aan de zwaartepuntshaak wanneer die enkel daarmee is uitgerust. De andere kant wordt aan de sleephaak van het sleeptoestel bevestigd, waarna deze de kabel langzaam straktrekt. Omdat Maubray een gras piste heeft, duurt het wat langer voor de sleper op snelheid komt. Door zijn lager gewicht komt het zweefstoestel eerder los van de grond dan het sleepvliegtuig. Het is dus zaak niet te klimmen en vlak boven de grond te blijven vliegen zolang het sleepvliegtuig nog niet los is. Het is anders niet denkbeeldig dat de staart van het sleeptoestel wordt opgetild met alle gevolgen van dien. Eenmaal los van de grond neemt het sleepvliegtuig snelheid om te klimmen aan 120-130 km/uur (65-70 kts). Lichtere, oudere zweefstoestellen zoals Ka6 en Ka8 worden opgesleept aan 90-100 km/uur (48,5-54 kts). Ja, in het zweefvliegen rekent men in meters en kilometers/uur. Op 500 m hoogte ontkoppelt de zweefpiloot, waarna het sleepvliegtuig met de kabel terugkeert naar het vliegveld. De zweefpiloot kan ook eerder loskoppelen wanneer hij/zij een goede thermiekbel te pakken heeft. Op het vliegveld, boven een afgesproken plaats in de omgeving van de wachtende zweefvliegtuigen, wordt de sleepkabel afgeworpen, waarna het sleepvliegtuig landt en terugkeert naar de volgende zwever voor een nieuwe sleepstart. Zijn de lierkabels uit-

gerold, landt het sleepvliegtuig met de sleepkabel om te vermijden dat de verschillende kabels verstrengeld geraken. Voor de sleeppiloot is het kwestie het zweefvliegtuig in goede thermiek te brengen. Bij cumulusbewolking is dit meestal geen probleem want daar zit de thermiek. Hoewel naar het einde van de dag toe ook daaronder niets meer te vinden zal zijn. Moeilijker is het bij blauwe of droge thermiek waar je geen visuele indicatie hebt waar stijgende lucht zit. Zandgrond en akkers, waarvan er ruim voldoende zijn rond Maubray, geven goede thermiek. Zaak is dus op het juiste ogenblik, 500 m., in de thermiek te geraken. Het maakt het natuurlijk gemakkelijker als er al een eerder opgesleept toestel rondjes draait in een thermiekbel; de sleeppiloot hoeft dan enkel het volgende zweefvliegtuig in de buurt af te zetten. Het aantal sleepvluchten die moeten uitgevoerd worden is afhankelijk van het aantal zweefpiloten die daarvoor opteren. Persoonlijk ligt mijn “record” op 32 sleepstarts op één dag. EBTY is voor onze motorpiloten zeker het bezoeken waard. Het veld ligt in een bebost gebied, wat ook weer een uitdaging is. Je bent er altijd welkom. Wel eerst even contact nemen, want het is PPR. Leuk om weten, je betaalt er geen landingsgeld. In de omgeving van het veld is steeds uitkijken naar zweefvliegtuigen de boodschap; tijdens een lierstart moet je wel even uit de buurt blijven. Ben je dan toch op EBTY, is het maken van een vlucht als passagier in een zweefvliegtuig bijna een must. Je kan dan zelf eens ervaren wat het echte vliegen is, zoals zweefpiloten plegen te zeggen. Tot slot. Ja ik doe het graag, zweefvliegtuigen opslepen. Het geeft op het einde van de dag telkens een enorme voldoening dat je er mee hebt voor helpen zorgen dat al die piloten een zoveelste mooie vlucht hebben kunnen maken aan boord van hun zwever.

Dany Verté

Info over de Royal Tournai Air Club en EBTY is te vinden op <https://tournai-air-club.eu>.

Filmpjes: <https://youtu.be/ZBZVs8fXeX4> https://youtu.be/lul5zK8nx_I
https://youtu.be/TcIG8_PKrll_38 | APPROACH APPROACH



Walter Dierick

Op 8 augustus stuurde onze Franstalige zusterfederatie via Facebook de volgende mededeling: C'est avec tristesse que nous apprenons le décès de notre ami et pilote Walter Dierick. Walter a été un bénévole de la première heure tant pour l'Aéroclub des Ardennes que pour le CNVV. Son humour et son positivisme vont fortement nous manquer. Nous perdons un Ami et un vélivole de talent. Nous présentons à son épouse Anne, à ses enfants et petits-enfants nos plus sincères condoléances. Aanvankelijk was het niet gemakkelijk om op die boodschap treffend te reageren, maar dankzij Bert Smelzer kon dat uiteindelijk toch



Walter Dierick werd geboren in Ekeren op 1 Mei 1939 en overleed in Bornem op 6 Augustus 2021.

Walter en Anneke, een prachtig koppel, kennen vele zweefvliegers in heel België al meer dan vijftig jaar. Waar men ook kwam en met wie men ook sprak, jong of oud, men had beiden graag. Samen zitten, vertellen, lachen en een goed glaasje wijn een frisse pint erbij, dat zijn de prachtige herinneringen over echte prototypen van vriendelijke en goedlachse Belgen. Walter begon met het zweefvliegen 1963 in Saint Hubert en dit werd 1981 uiteindelijk ook weer hun vaste bestemming, waar Walter tot enkel maanden geleden met zijn goede vrienden Frederic Paepe en de Nimbus 3D deelde en vloog, chapeau.

Ik laat Anneke het verhaal vertellen:

“Bonnerue, een klein dorpje in het verlengde van de piste in Saint Hubert, werd door Walter en kameraden gekozen om zich zonder afleiding op hun examens voor te bereiden, hij werd handelsingenieur. Maar helaas werd hij toch voortdurend afgeleid door overvliegende zwevers. En toen dacht hij: “Dat wil ik ook kunnen!” Walter heeft zich in 1963 ingeschreven voor een zweefvliegstage en had als instructeur Jos Vermeire. In 1965 volgde een “stage de perfo”. Hij werd lid van de ACUL, wat toen nog één club was en met deze club gingen ze vanaf 1969 om de twee jaar op vakantie naar Issoudun.

Daar heeft hij zijn 1ste 300 gedraaid met de OO-ZBD de Ka 6 van Leuven. Zijn 1ste FAI 500 volgde met zijn eigen Ka 6E de OO-ZRJ (WT) in het magische jaar 1976! In 1977 werd een ASW 19 aangeschaft. Daarna kwam de ASW 20 samen met Frederic Paepe. Later volgde de zwever van zijn dromen, de Nimbus 3D wedstrijd kenteken 4Z.

Zijn allerlaatste vlucht was een 753km vlucht samen met zijn vriend Frederic, en dat op de leeftijd van tweeëntachtig jaar. Daar was hij enorm fier op.

Hij deed mee aan vele Belgische kampioenschappen in Keiheuvel en in Saint Hubert. Walter werd één keer Belgisch kampioen in de clubklasse”

Een heel groot prachtig model van hun Nimbus 3D, door Will Janssen gefabriceerd, werd hem door de “Aéroclub des Ardennes” voor zijn trouwe diensten in het bestuur van de club aangeboden. Dit model siert nu hun gezellig chalet op het vliegveld van Saint Hubert. Walter en Anneke toonden het ons op hun unieke manier een leuk verhaal te vertellen en met glunderende ogen tijdens het laatste BK in Mei 2021 op Saint Hubert. Dat dit een afscheid van Walter zou worden hadden wij niet verwacht.

Walter laat zijn echtgenote Anneke, hun kinderen Katja en Jim en de vijf kleinkinderen Julie, Philippe, Elise en Nicolas achter.

Wat een verlies voor zijn familie en voor zo vele vrienden en de grote gemeenschap van zweefvliegers van België. Wij zullen hem nooit vergeten.

In naam van velen, Bert Sr. Schmelzer

Het WK Zweefvliegen Monluçon

Het wereldkampioenschap Zweefvliegen vond dit jaar tussen 8 en 20 augustus plaats op het vliegveld van Montluçon-Guéret in Frankrijk. Er waren in totaal 95 deelnemers uit 23 landen. Ze bekampten elkaar in drie klassen. Onze kleine delegatie had twee deelnemers in elke klasse. Ze bracht een bronzen medaille mee naar huis en de man die dit voor elkaar bracht was Dennis Huybreckx.



Club

36 deelnemers en 9 wedstrijddagen. Twee dagen werd er niet gevlogen, een dag werd geneutraliseerd



Van links naar rechts Thies Bruins, Uwe Wahling, Stefan Langer.
(foto 36 World Gliding Championships)

#	CN	Contestant	Team	Glider	Handicap	Total
1	SN	Uwe Wahling	GER	LS 3	1.057	4,614
2	IV	Thies Bruins	NLD	ASW 20	1.056	4,499
3	SF	Stefan Langer	GER	LS 3	1.049	4,457
18	FB	Frédéric De Groote	BEL	Std. Libelle	0.994	3,735
28	LV	Geert De Palmenaer	BEL	LS 4	1,029	3,400



Van links naar rechts Jan Omsels, Simon Schröder en Dennis Huybreckx.
(foto 36 World Gliding Championships)

Standaard: 30 deelnemers en 8 wedstrijddagen. Op twee dagen werd er niet gevlogen en uiteindelijk moesten drie dagen geneutraliseerd worden

#	CN	Contestant	Team	Glider	Total
1	S2	Simon Schröder	GER	LS 8	4,609
2	V	Jan Omsels	GER	Discus 2a	4,504
3	CM	Dennis Huybreckx	BEL	LS 8	4,390
6	LT	Jeroen Jennen	BEL	LS 8	4,159

15 meter: 29 deelnemers en 8 wedstrijddagen. Drie dagen werd er niet gevlogen en drie wedstrijddagen werden uiteindelijk geneutraliseerd.



Van Links naar rechts Lukasz Grabowski, Sebastian Kawa en Matthew Scutter.
(foto 36 World Gliding Championships)

#	CN	Contestant	Team	Glider	Total
1	RP	Sebastian Kawa	POL	Diana 2	4,470
2	BB	Lukasz Grabowski	POL	Diana 2	4,286
3	D2	Matthew Scutter	AUS	Diana 2	4,220
10	FS	Daan Spruyt	BEL	Ventus 2 ax	3,873
27	MMI	A. M. Litt	BEL	JS 3	2,245

Het landenklassement werd gewonnen door Duitsland.

International Bailleau 2021 Bailleau Armenonville, France, July 19, 2021 – July 28, 2021



La douce France bij Bailleau

Wat een matig zweefvliegseizoen omwille van Covid 19 zou worden, werd na een redelijk voorjaar, barslecht tijdens de weekends in juni en juli, wat de honger naar wedstrijden en overlandvliegen liet toenemen. Charronpunten waren in Vlaanderen in het begin niet te sprokkelen gezien de afspraken met de overheid. Op andere plaatsen en landen zag men het anders. Gelukkig maar voor zweefvliegend België werd het BK in Saint Hubert een echt succes. De wedstrijdorganisatie onder leiding van Baudouin Litt, Michel Pihard, Philip Van Ishoven en Quentin Tendyck met steun van een gans team, politiek en militairen, hadden de moed en de wil alles voor mekaar te krijgen: chapeau Saint Hubert. Ikzelf had mij in het voorjaar al voor de Klippeneck-wedstrijd ingeschreven. Voor deze wedstrijd waren op enkele uren tijd alle negentig plaatsen ingenomen. Wie later komt, heeft geen plaats meer.



De 2X en 21 naar en boven Chartres



Bert jr. liet vele weken later weten dat de wedstrijd in Bailleau zijn voorkeur had. Hij, Barbara (onze schoondochter) en onze in januari geboren kleinzoon Leo, hadden zin om naar Bailleau te gaan en deze keer niet naar Rieti. Hilde, de versgebakken oma, vond dit geen slecht idee en “overtuigde” mij om toch ook mee te vliegen. Tijn had er ook zin in en dus werd het Bailleau. Ik heb deze wedstrijd in 1993 één keer meegevlogen en herkende bij aankomst wel nog iets op het vliegveld. Het gaf een aangenaam gevoel.

Blijkbaar was er een nieuwe wedstrijdorganisatie met Damien van Landeghem als wedstrijdleider: zeer capabel en toegankelijk, een excellente simultaanvertaler uit het Frans in perfect Engels en omgekeerd. De Meteoman was vermoedelijk al langer voor het weer verantwoordelijk. Hij kende zijn vak en lag volgens mij alle dagen juist met zijn uitvoerige analyses. De proeven waren meestal goed gelegd, meestal naar het westen, waar men volgens Bailleaukenners niet dikwijls naartoe gaat. Het echte Frankrijkwee hadden wij soms in stukjes, maar zelden een volledige wedstrijddag. Het weer was wel aangenaam en op de grond meestal goed zomerweer: Opvallend genoeg was deze grond wel ongewoon groen en vochtig. Natuurlijk had het ook hier veel geregend. Regelmatig kwamen fronten binnen, die op vele dagen veel wind tot veertig km/h met zich mee brachten, met als gevolg verwaaide thermiek, een lager plafond als gewoonlijk en dus vermoeiende dagen voor allen. De sfeer in het Belgisch team met als deelnemers, Etienne d’Ursel, Bruno Pieraerts, Emiel De Wachter en de jonge en getalenteerde Thomas Leduc, Bert Jr., Tijn, Bert Sr. en de families, was heel aangenaam en leuke gesprekken waren de regel. Zeker voor ons in de klasse “Grands Vols”. Grands Vols betekent natuurlijk het weer en de dag maximaal te benutten. De meest indrukwekkende wedstrijddag was de 2de, met een AAT (Task distance: 369 km tot 666 km - Task duration: 5:00). Omdat de wedstrijdleiding ons de schoonheid van de Bretagne streek wou tonen bood de eerste sector zelfs de mogelijkheid de beroemde Ile Mont Saint-Michel in de Atlantische oceaan als keerpunt te nemen. Dit was toch eens een statement van klasse en Franse fierheid. Gelijk hebben zij. Bert en Tijn zijn tot dicht bij de Mont Saint-Michel gevlogen: “indrukwekkend” was het commentaar van beiden. Ik ben zuidelijk van Rennes in goed weer gevlogen en was eveneens opgetogen over het prachtig glooiende landschap met meestal wel wat kleine velden om te landen, maar geen stress, het weer was goed. Resultaat in onze klasse op deze dag:



Bert jr. op het podium met Leo

Vele indrukwekkende vluchten konden tijdens de andere dagen gevlogen worden, soms met nog hogere gemiddelde snelheden met, zoals reeds vermeld, regelmatig moeilijk te overbruggen weerssituaties. Voor Bert en Tijn weinig problematisch, maar ook zij waren na de vluchten meestal moe. Het voordeel van de jongeren is dat zij de focus tot op het einde op hoog niveau kunnen houden. Voor mij als oudere is dit zowat "the attribute to the age" wat ik zonder probleem toegeef en aanvaard. Maar het is geen reden voor mij om niet van wedstrijdvliegen en lange vluchten met liefst grote afstanden te houden. Voor mij was Bailleau en het landelijke Frankrijk een terugkeer naar een land waar ik vroeger op vele plaatsen veel gevlogen heb en er nu in volle teugen weer van genoten heb.

Wat een goed idee van Hilde om mij te overtuigen :) naar Bailleau te gaan en om hier weer eens te vliegen. Of was het ".....Leo, Leooo, iedereen komt als de Leo roept".

1.	21	Bert Schmelzer	Ventus 3T	5:18:27	105.85 km/h	561.79 km	1,000
2.	2X	Tijn Schmelzer	Ventus 3T	5:18:08	105.39 km/h	558.82 km	992
3.	XXL	Jeroen Oostendorp	ASW 22BLE	5:24:53	105.37 km/h	570.57 km	956

Overall results for Grands Vols after task 7 21 participants

1	21	Bert Schmelzer (B)	Ventus 3T	5,686
2	XXL	Jeroen Oostendorp	ASW 22BLE	5,377
3	BJ	Bas Seijffert	JS 1C 21m	5,278
4	2X	Tijn Schmelzer	Ventus 3T	5,168
5	31	Natalie Luebben	ASH 31 Mi/21m	4,707
6	CU	Giancarlo Grinza	Ventus 3F	4,648
7	1R	Steven Raimond	ASG 29/18m	4,538
8	LEO	Alberto Pozzi	JS 1 C EVO	4,496
9	FLY	Ronald Kaay	ASG 29 ES	4,207
10	WR	van Doorn & van Empelen	Nimbus 4DLM	4,108
11	2Y	Bert Sr. Schmelzer (B)	Ventus 2cxT	3731
18	B1	Thomas Leduc (B)	LAK 17 bt	3177

Overall results for Vitesse after task 6 33 participants

1	GR	Lars Groot	ASG 29/18m	3,404
2	WO	Corporaal & Corporaal	Duo Discus XLT	3,220
3	HN	Nick Hanenburg	Discus 2cT/18m	3,200
4	MCT	Van Bree & Van Bree	Duo Discus T	3,163
5	DB	Skander Chabbi	ASG 29/18m	3,153
6	BM	Francis Svobodny	Ventus 2cxM	3,128
7	WT	Theisinger & Buchner	Arcus M	3,100
8	PW	Goeke & Scholz	ASG 29	2,801
9	JG	Jean-Georges Schwartz	AS 33	2,795
10	Y5	Daniel Vincent-Genod	LS 8/15m	2,764
21	V8	Bruno Pieraerts (B)	Arcus T	2,382
31	FB	Etienne D'Ursel (B)	Ventus 3t	1,895
32	ED	Emiel de Wachter (B)	LS 8	1,771 Emiel heeft twee dagen niet gevlogen

Overall results for Amicale after task 4 2 participants

1	89	Kalsbeek & Grunder	LS 4a	2,177
2	24	Mathieu Veron	Discus CS	2,121



Bert Sr. Schmelzer

Keiheuvel Cup 2021 Balen-Keiheuvel, Belgium, 28 August 2021 – 29 August 2021



De wedstrijdleiding in beeld: Wim Akkermans in het midden en rechts Robby Seton

De afsluiter voor het wedstrijdseizoen in Vlaanderen is, behalve de Charron, sinds vele jaren de tweedaagse Keiheuvel-Cup in augustus. Het organisatie-team rond Robby Seton en Wim Akkermans en hun families en vele helpers van Keiheuvel garandeert sinds jaren een goede afloop van het gebeuren. Maar het weer en Corona waren de laatste jaren de spelbrekers en de onbetrouwbaarste factor. Toch hebben zich rond vijftig deelnemers uit Nederland en België ingeschreven. De voorspellingen voor het weer tijdens het wedstrijdweekend werden door de meesten in 't oog gehouden. Het zag er belabberd uit. Enkele annulaties van deelnemers kwamen binnen, maar toch bleven negenendertig vaste inschrijvingen over. Het organisatie-team schuwde geen moeite en werkte door zodat op vrijdagmiddag alles piekfijn in orde was. De vooruitzichten waren matig voor zaterdag en zelfs heel slecht voor zondag. Uiteindelijk werd zaterdagmorgen een kans gezien om rond 14:00 te starten en met wat geluk drie uur te kunnen vliegen. Onder invloed van een hogedrukkern boven Schotland, die weerbepalend werd, kwam stilaan de voorspelde verbetering, met veel wind uit het noorden en met regenbuien en wisselvallige thermiek. Vier sleeptoe-stellen stonden ter beschikking: één van Weelde, één van Brasschaat, één van Zwartberg en één van Keiheuvel om alle



Robbe Van Brandt en Bert sr. Schmelzer
(foto Hilde Schmelzer)

zwevers zo vlug mogelijk de lucht in te krijgen. De proeven werden terecht klein gehouden en iedereen moest in noordwestelijke richting vliegen, wat achteraf bekeken de juiste beslissing was, een duidelijk teken van de competentie van de organisatie. Jammer genoeg was het vooral in de "Sport XPDR klas" dat er vele buitenlandingen vielen. In de "Open XPDR-klas" en in de "Friendly-klas" waren weinig buitenlandingen. Alle proeven waren nochtans in de zelfde regio?!

Turnpoints: Lommel Testbaan - Rijkevorsel - Breda - Kei 07 Noord Oplijnpunt - Keiheuvel

Task distance: 126.00 km OPEN XPDR

1.	2X	Tijl Schmelzer	KonAck-LSV V.	Ventus 3ST	98.95 km/h	126.00 km	309
2.	L8	Nick Fremau	BZC	LS 8	85.57 km/h	126.00 km	295
3.	2Y	B.Sr.Schmelzer	KonAck-LSV V.	Ventus 2cxT	93.29 km/h	126.00 km	294
3.	LT	Jeroen Jennen	KonAck	LS 8	85.47 km/h	126.00 km	294
5.	CR	Bielen & Snyers	KonAck	Arcus T	84.50 km/h	126.00 km	276
6.	4J	W. Gysemans	KonAck	DG 400/17	74.48 km/h	126.00 km	254
6.	YU	Tim Huybreckx	KonAck	Discus 2T	73.67 km/h	126.00 km	254
8.	2M	Michiel Lodder	ACvZ	Discus 2T/18m	75.36 km/h	126.00 km	246
9.	46	Den.Schouten	Kennemer ZC	DG 500M 22m	69.76 km/h	126.00 km	236
10.	X8g	Bart Leysen	KAC	ASW 20	62.62 km/h	126.00 km	212
11.	FLY	Noud Kaaij	VEZC	ASG 29/18m	63.11 km/h	126.00 km	206
11.	FS	Daan Spruyt	VZP	Ventus 2ax	62.62 km/h	126.00 km	206
11.	KD	Gert-J. Andries	KonAck	Duo Discus	60.47 km/h	126.00 km	206
11.	LE	G.De Palmenaer	VZP	Ventus 1	59.61 km/h	126.00 km	206
15.	M3	VanDijk & vanHofslot	ACvZ	Duo Discus XLT		117.21 km	187
16.	MH	Rik Van den Boer	Albatros	LS 8		112.45 km	184
16.	NX	Tom Conings	Albatros	LS 8		112.40 km	184
18.	O	Erick de Lyon	GeZC	Ventus 2cM/18m		112.98 km	169
19.	MD	Geert V. Duyse	EZAC	ASH 26E		44.85 km	68
20.	FND	V.d. Borne & V.d. Linden	KAC	Duo Discus T		38.55 km	62

Turnpoints: Lommel Wind - Loenhout - Chaam - Kei 07 Noord Oplijnpunt - Keiheuvel
Task distance: 108.05 km SPORT XPDR

1.	AG	Maurits Hebels	GVV Ticino	LS 4	71.94 km/h	108.05 km	195
2.	44	Mark van den Ham	GoZC	ASW 24	72.54 km/h	108.05 km	192
3.	AU	Simon v. d. Eijkel	ZCDeelen	LS 4	65.98 km/h	108.05 km	180
3.	VIS	Jelmer Vis	VC Hoogeveen	LS 4	65.93 km/h	108.05 km	180
5.	24	Jelle Vandebecck	BZC	ASW 24	61.58 km/h	108.05 km	165
5.	BR	Peter Bertels	BZC	Std.Libelle	56.25 km/h	108.05 km	165
7.	ME	Eddy De Coninck	KAC	Pegase		102.05 km	123
8.	XC	Marissa Prins	GLC Illustr.	LS 8 neo		97.94 km	111
9.	D2	Nick Faber	ZCDeelen	Discus 2		91.07 km	103
10.	F9	Senna Vandebosch	KonAck	DG 100		73.02 km	90
11.	RSM	Robin Smit	GLC Illustr.	LS 4 neo		62.91 km	73
12.	HP	Rick Boerma	VC Hoogeveen	LS 4		52.45 km	62
13.	TQ	Pavel Ciorogariu	Albatros	LS 4		37.44 km	44
	DNF	Reinier Vos	Kennemer ZC	Std. Cirrus		0.00 km	0

Turnpoints:Keiheuvel - Ravels - Merksplas Kolonie - Kei 07 Noord Oplijnpunt - Keiheuvel
Task distance: 69.98 km FRIENDLY

HC	ED	Emiel De Wachter	KonAck	LS 8	82.84 km/h	69.98 km	71
HC	MW	Nand Geuens	KonAck	DG 400	78.87 km/h	69.98 km	68
1.	ZPP	Robbe Van Brandt	KAC	ASW 15	65.35 km/h	69.98 km	52
2.	FB	Timothy Werquin	KAC	Astir CS	41.71 km/h	69.98 km	51
3.	J	Robbe Ceuppens	KonAck	SZD 51 Junior		53.02 km	41

HC = Hors Concours, not competing officially

Bert sr. Schmelzer

Het gemeenschappelijke avondeten met vers getapt bier et cetera en een prima barbecue voor het "Barakske" leverde geanimeerde gesprekken tot in de late uren op. Zondag bood zoals verwacht helemaal geen weer om te vliegen, zodat de prijsuitreiking om elf uur doorging. Voor de beste junior werd zoals elk jaar sinds 2002 de "Albert Schmelzer Junior-Wissel Beker" overhandigd. Deze keer was het Robbe Van Brandt van de Kempische Aeroclub Weelde, die

in de Friendly-klas gewonnen heeft en de "Arend op een marmeren sokkel" in ontvangst nam. De wedstrijdleiding en het hele team toonden hun expertise en de grote ervaring om alles optimaal te laten verlopen. Iedereen was het hierover eens en ze werden dan ook met een daverend applaus gehonoreerd.

Bert sr. Schmelzer



De Scout van Keiheuvel(foto Jan Van Lommel)

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)*



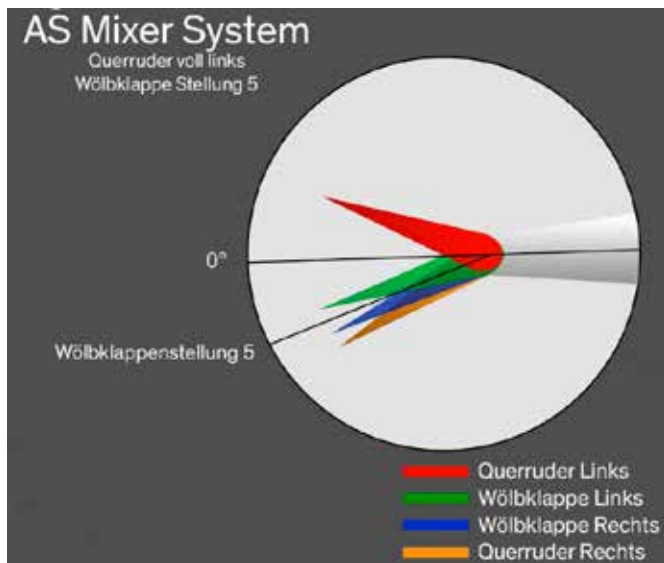
BELGIAN GLIDING TEAM

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

Zweefvliegtuignieuws

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

De firma uit Poppenhausen presenteert haar nieuw ontwerp voor de open klasse, de AS 35 Mi, met een spanwijdte van 20 m, slechts 11,75 m³ vleugeloppervlak, een startgewicht van maximaal 730 kg voor een hoogste vleugelbelasting van 62 kg/m². Veel details werden overgenomen van de laatste producties van AS: zo is er het elektrische waterballaststelsel van de AS 33, de bij Schleicher klassieke Wankelmotor van de ASH 31 Mi krijgt de efficiëntere propeller van de ASG 32 Mi, er komt een intrekbare en stuurbaar staartwiel, en dan zijn er de opties: vliegenpoetsstelsel met "arage", strobe-licht in het kielvlak, enz. Uiteraard beschikt de AS 35 Mi over het bekende mengstelsel van welvingskleppen en rolroeren. Via kortere tippen kan het toestel ook in de 18 meterklasse meedoen.



DG Flugzeugbau

Op 6 juli deelde het bedrijf mee dat het overgenomen werd door Volocopter, een van de vele start-ups die een toestel ontwerpt voor de veelbesproken toekomstige "drone-taxi"-markt. Volocopter bezat reeds de EASA-goedkeuring als ontwerpbedrijf, door de aankoop van DG bezit het nu ook de hoedanigheid van productiebedrijf. Wat betekent dat voor de zweefvliegtuigbranche? Eerst en vooral wordt het bedrijf in tweeën gesplitst. DG Flugzeugbau behoudt de fabricage van de zweefvliegtuigen, naast die van de toekomstige Volocopter-modellen. Voor de productopvolging van oudere LS en DG-toestellen, de verkoop, het onderhoud, en het ontwerpen van nieuwe toestellen komt er het nieuwe bedrijf DG Aviation.

Noteren we ook dat de EASA het "Major Change Approval" voor de LS8e neo heeft uitgereikt, waarmee de toelatingsprocedure is afgesloten er voortaan een gewone Type Certificate kan uitgeschreven worden.

Elektrisch aangedreven zweefvliegtuigen

Er vliegen hoe langer hoe meer toestellen rond met een elektromotor en diverse batterijtypes, en daarbij rijzen er vragen rond de brandveiligheid. Er waren al een aantal batterijbranden ontstaan aan de grond, maar in



Nieuw-Zeeland is er in 2017 een dodelijk ongeval gebeurd waarbij een batterijbrand in de lucht een doorslaggevend rol gespeeld heeft, volgens het officiële rapport (Safety Investigation Report - CAA Occurrence 17/7177). De Taurus Electro G2 ZK-GEL kreeg blijkbaar in vlucht te maken met een ernstige batterijbrand, waarbij rook en vlammen in de cockpit drongen. Bij een poging om terug te vliegen naar de startplaats werd de Vne overschreden en verloor het toestel de vleugels. Men vermoedt dat de piloot door de rook bevangen werd en zo de controle over het toestel verloor. Hij ondernam geen poging om het globale noodvalscherf te openen.

De onderzoekscommissie heeft verschillende punten aan het licht gebracht die kunnen wijzen op voorafgaande schade aan de batterijen. Zo had het toestel kort tevoren een buiklanding gemaakt zonder zichtbare externe schade, maar de batterijen werden toen niet bijzonder op schade onderzocht. En de eigenaar stond bekend voor het niet naleven van de voorschriften van de bouwer inzake het correcte opladen, opslaan en onderhouden van de batterijen.

Er zijn bij de diverse types lithiumbatterijen heel wat bekende problemen inzake brandveiligheid. Sommige types lijken veel veiliger dan andere, maar schokken en incorrect laden zijn absoluut te vermijden. En het is blijkbaar nagenoeg onmogelijk een brandende lithiumbatterij te blussen alvorens ze opgebrand is. Oppassen geblazen dus.

Idaflieg

Zoals elk jaar zijn de diverse Duitse Akafliegs bijeengekomen om samen de prestaties van bestaande toestellen op te meten via het Zacher-protocol, te vliegen op hun prototypes of nieuwe instrumenten of materialen uit te testen. Dit jaar mochten ze het grootste éénzits zweefvliegtuig ter wereld, de 30,90 m brede Nimeta X (een kruising van een Nimbus 4 romp met een Eta-vleugel) vergelijken met de "heilige" Discus 2c DLR. Deze laatste werd trouwens ook aan bijkomende metingen onderworpen, onder andere weerstandsmetingen van het profiel via de MoProMa 3.0 - een "meethark" die net achter de vluchtboord geplaatst wordt - en een nieuw externe meeteenheid voor "digital Zachering". De FS 35, een nieuw sleepvliegtuig op basis van een TMG, werd maximaal ingezet om ook de zwaarste toestellen te slepen.

Lange Aviation

Bij deze oudste constructeur van elektrische zweefvliegtuigen blijven ze niet bij de pakken zitten. De nieuwe batterijtypes Antares.RED.3 zorgen voor een duidelijke verbetering van het klimvermogen, dat nu de 21 m versie van de Antares op maximaal 5600 m kan brengen, wat een reikwijdte van 380 km betekent. Ook het laadapparaat is nieuw, evenals de elektronische stureeenheid. Het batterijmanagementsysteem is uiteraard ook aangepast. Eerste leveringen voorzien tijdens de komende wintermaanden.



Schempp-Hirth Flugzeugbau

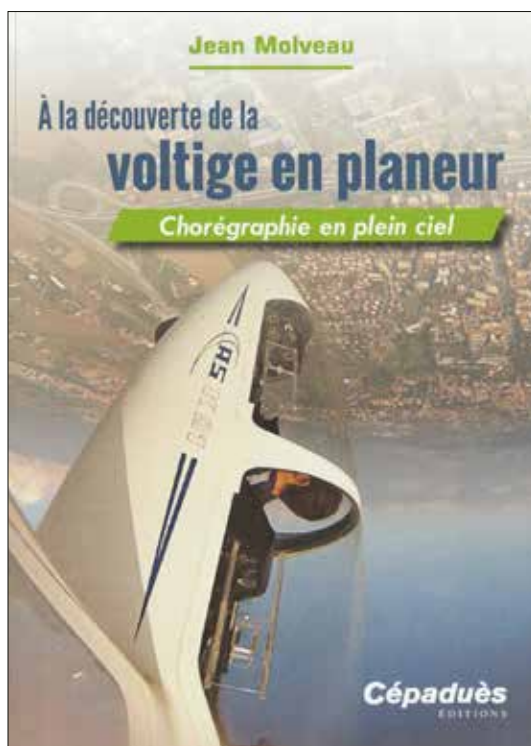
De Ventus 3 is nu ook met de 15 meter vleugeltippen door de EASA goedgekeurd.

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

Het hoekje van de boekenvreter

Laten we beginnen met het werk van **Jean MOLVEAU**, *A la découverte de la voltige en planeur - Chorégraphie en plein ciel*, Cepaduès Editions, Toulouse 2020, 76 blz. 17 x 24 cm, slappe kft, talrijke Z/W foto's en schema's.

Zweefvliegen is al een relatief weinig bekende sport, en daarbinnen is de kunstvlucht nog maar een heel klein onderdeel. Het is dus zeker lovenswaardig om aan dit aspect van onze sport een boekje te wijden. Jean Molveau is een bekende naam in de Franse zweefvliegers, en je kunt dus rekenen op een behoorlijk niveau. Alleen heeft hij hier geprobeerd om in een heel klein volume een boekje te schrijven dat zowel de leek als de geïnteresseerde zweefvlieger kan bekoren, en daarin is hij m.i. niet echt in geslaagd.



Voor de leek is er wel degelijk een vrij volledig overzicht van wat hij kan verwachten indien hij zich plots geroepen voelt om ergens een kunstvluchtinitiatie op zweefvliegtuig mee te maken: inlichtingen over het zweefvliegen in het algemeen, het clubleven, constructie van zweefvliegtuigen (om de stevigheid van het toestel te onderstrepen) enz. Maar of die leek interesse heeft voor de reglementering van de vergunningen (overigens zeer summier en reeds verouderd, want gebaseerd op de FCL-regeling die ondertussen door de SFCL-regeling werd vervangen), vliegmechanica en aerodynamica durf ik te betwijfelen.

Voor de zweefvlieger zijn die onderdelen (toch ruim de helft van het boekje) dan weer oude koek. Je zit al aan bladzijde 59 voor je uiteindelijk wat uitleg krijgt over 9 elementaire figuren zoals de loop, de rol, de rugvlucht enz. Er is telkens een duidelijk schema van de figuur, het passende teken in het Aresti-systeem (een soort "stenografie" van alle bestaande kunstvluchtfiguren die toelaat om een programma te schematiseren) en een korte maar toch vrij complete beschrijving van de figuur. Niet te verwarren met een tekst voor grondinstructie nochtans.

Daarnaast zijn er nog een paar hoofdstukken die voor beide soorten lezers min of meer aangepast zijn: wat zijn de wed-

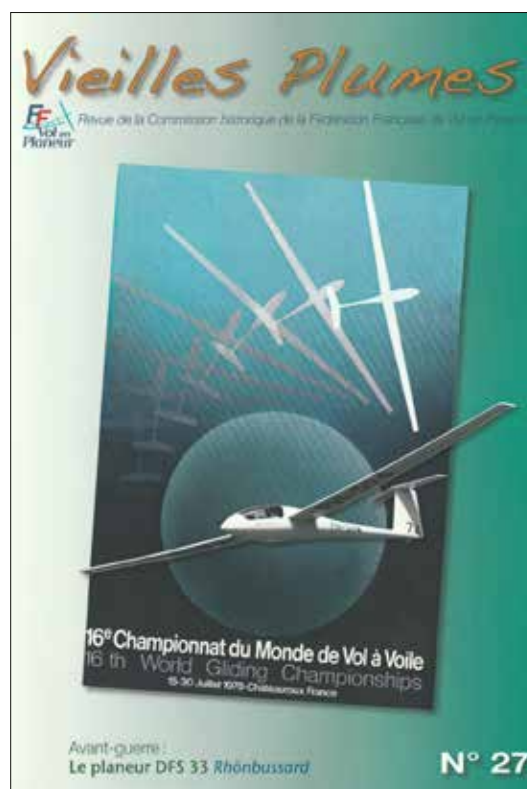
strijdcategorieën, wat is de "box", welke zijn de diverse proeven, hoe worden de vluchten beoordeeld? Er is ook een kort historisch overzicht en een beschrijving van de heden ten dage bruikbare types zweefvliegtuigen.

Tja, zoals eerder gezegd, niet het meest overtuigende werk van Molveau. Tegelijkertijd te veel en te weinig...

Het tweede boek is weer een publicatie uit de reeks « Vieilles plumes », een jaarlijkse uitgave van de geschiedkundige commissie van de Franse zweefvliegfederatie. In dit geval zijn er twee hoofdthema's behandeld door een verschillende auteur. Het gaat om Vieilles Plumes n°27, Commission Historique de la FFVV, Paris 2018, 80 blz. A4, slappe kft, talrijke foto's en schema's in kleur en Z/W.

Tussen haakjes, de afkorting FFVV (Fédération Française de Vol à Voile) is ondertussen verouderd en te vervangen door FFVP (Fédération Française de Vol en Planeur). Een naamverandering die veel stof heeft doen opwaaien (inschakelen van een duur adviesbureau voor het ontwerp van een nieuw logo, kosten voor het vervangen van alle voorgedrukte papieren, onzekerheid dat de nieuwe naam effectief beter begrepen wordt door de leek - dat was de reden voor de verandering...).

Eerst lezen we het deel van **Michel BATTAREL**, *16^e Championnat du Monde de Vol à Voile*. Het gaat hier om de WK 1978 te Châteauroux. We krijgen eerste een achttal bladzijden over de eerdere internationale wedstrijden en wereldkampioenschappen, dan krijgen we een zicht achter de schermen over hoe en waarom de WK78 naar Châteauroux gekomen zijn, niet direct een evidente keuze, want op deze ex-Navo-basis was er niet eens een zweefvliegclub. De 2600 m lange baan diende voornamelijk om de Air France piloten te laten oefenen op aravelle, DC-8 of Boeing 707.



De Franse federatie was in 1976 net tien jaar oud en had alle stoppen uitgetrokken om de FAI te overtuigen om de WK78 naar Frankrijk te brengen, maar men zocht duidelijk naar een competitie zonder bergvliegen, in een zone bekend om een gunstige weersituatie. Een ruim vliegveld met een goede infrastructuur, een goede bereikbaarheid. De luchtvaartautoriteiten zorgden ook voor subsidies en een ruime materiele ondersteuning (sleeplvliegtuigen, zweefvliegtuigen voor de nationale ploeg, sleepwagens, radiozendtoestellen, sleeppiloten, mecaniciens, controleurs, weermannen met hun infrastructuur...

Er waren niettemin een heleboel vrijwilligers nodig om alles in goede banen te leiden, onder het directeurschap van de gewezen voorzitter van de federatie, Pierre de la Martinière. Men verwachtte een honderdtal deelnemers, het werden er slechts 79, omwille van de politiek: omdat Zuid-Afrika niet uitgesloten werd, besloten de Sovjetunie en haar satellietstaten, plus Finland, om de WK te boycotten. Er waren nu voor de eerste maal drie wedstrijdklassen, aangezien er naast de klassieke standaard en open klassen nu ook de renklasse (15 meter klasse) bijkwam.

De verwachtingen qua weersituatie werden waargemaakt: op 14 mogelijke dagen waren er 11 wedstrijddagen, telkens met de volle 1000 punten. Gelukkig, want de eerste dagen van juli waren koud en vochtig, de camping was ondergelopen en het koren was nog niet geoogst. Maar op de aankomstdag van de deelnemers stopte de regen. De eerste trainingsdag was de eerste vliegbare dag sedert een week. De nieuwkomers kregen ruim de kans om de streek te verkennen voor de start van de wedstrijd zelf.

Het boek geeft een vrij uitvoerig verslag van elke vliegdag, met de drie besten in elke klasse, en geeft ook enkele getuigenissen van piloten of helpers. Eindresultaat: de nieuwe kampioenen waren de nieuwkomer Baer Selen in de standaardklasse, en de "veteranen" Helmut Reichmann (derde wereldtitel) en

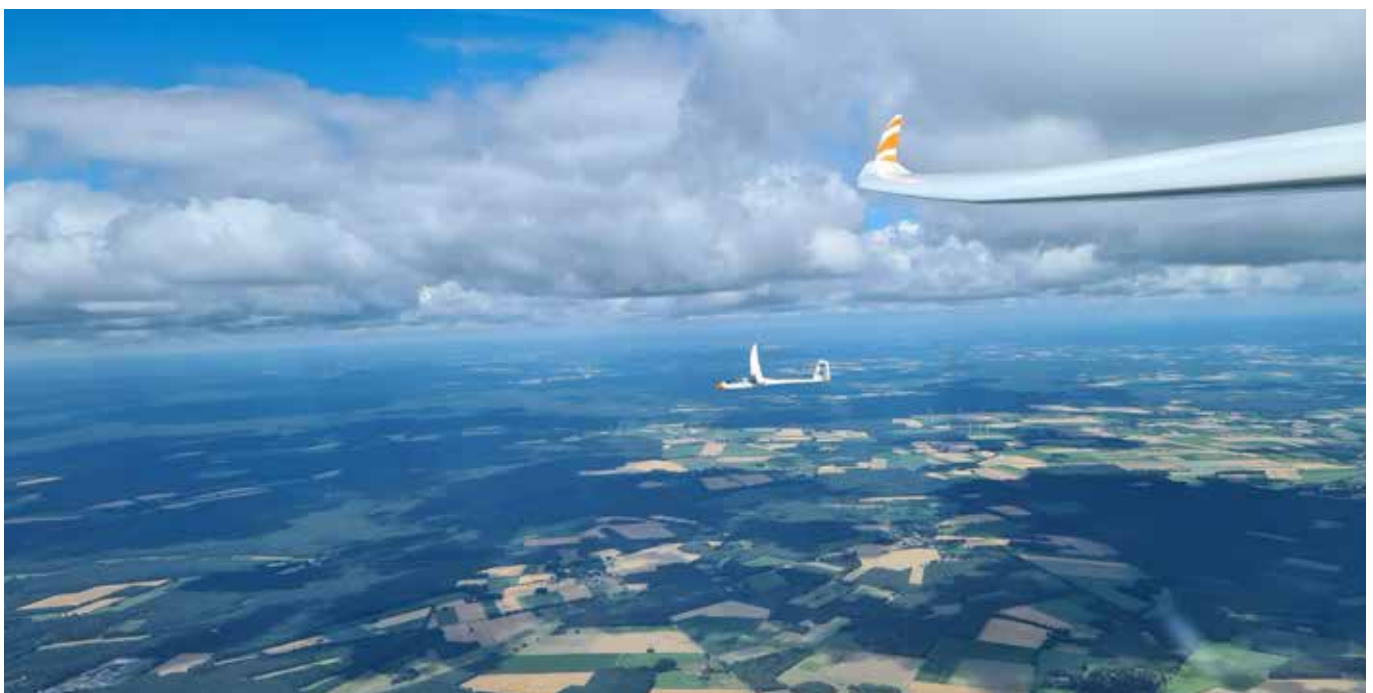
George Lee (tweede wereldtitel) respectievelijk in de renklasse en de open klasse. Reichmann vloog daarbij op de SB-11, een proefmodel van de Akaflieg Braunschweig met ingewikkelde Fowlerflaps.

Dan volgt het onderwerp van **Christian RAVEL, *Le planeur DFS 33 Rhönbussard***. Aanleiding is de overdracht van het enige overblijvende exemplaar in Frankrijk aan het luchtvaartmuseum te Angers. Voor WO II was er slechts één Rhönbussard in Frankrijk toegelaten, maar die werd tijdens de oorlog teruggebracht naar Duitsland. Na de val van het Derde Rijk werden er 6 Duitse Bussards "bevrijd". Zij kregen een arbitrair nummer van 1 à 6 toebedeeld. Een paar andere werden later individueel geïmporteerd, maar van geen enkel toestel zijn er gegevens van hun "Duitse" periode gekend.

De "Franse" Bussards kenden stuk voor stuk een bewogen leven. Enkel de "nummer 1" bestaat nog, en staat heden als F-CABJ ingeschreven. Dat hij overleefde, dankt het toestel aan François Ragot, die het eind jaren '80 letterlijk van de brandstapel redde (een Kranich 2 ging toen effectief in de vlammen op) en 40 jaar lang bewaarde in zijn garage. In 2007 deed hij een aanvraag om het toestel in te schrijven met een beperkt luchtwaardigheidsbewijs van collectietoestel, maar uiteindelijk volgde geen restauratie. In 2011 besloot Ragot het tuig over te dragen aan het museum, met dien verstande dat hij er de wettelijke bezitter niet van was. Het toestel was officieel nog in het bezit van de Franse staat. In 2013 tenslotte betaalde het museum de symbolische Euro (+ 6 % BTW) aan de administratie der Domeinen en was de overdracht compleet.

Twee leuke verhalen dus met heel wat interessante anekdotes. Ideale lockdownlectuur.

Stéphane Vander Veken



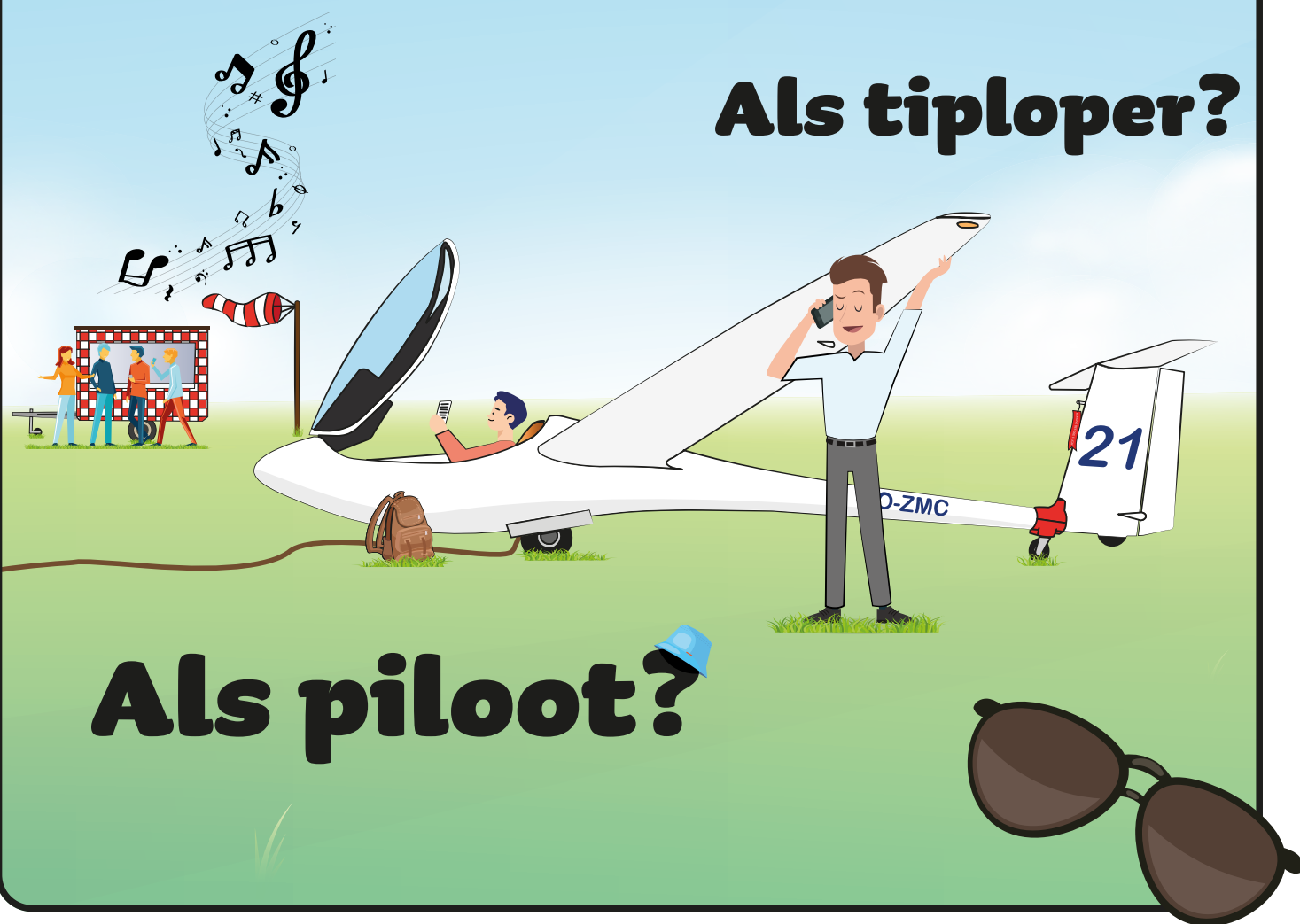
3^{de} plaats fotowedstrijd 2020 Social Distance. Mattijs Cuppens

Klaar voor de start?

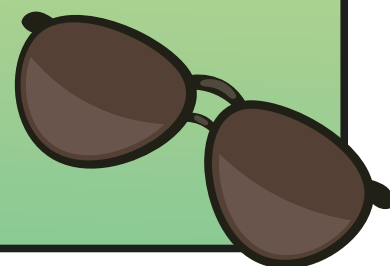


In de startbox?

Als tiploper?



Als piloot?



info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be

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

Homologatie van FAI-Brevetten



ZILVEREN BREVET

1000 m hoogtewinst

CEUPPENS Robbe
DEWALHEYNS Joël
HILLAERT Nathan
VAN BRANDT Robbe

5 uren duurvlicht

DEWALHEYNS Joël
HILLAERT Nathan
HUYBENS Erwin
OOMS Rudi

50 km afstandsvlucht

CEUPPENS Robbe
GEERTS Steven
HILLAERT Nathan
VAN BRANDT Robbe

Bekomen het zilveren kenteken

CEUPPENS Robbe
GEERTS Steven
HILLAERT Nathan
VAN BRANDT Robbe

GOUDEN BREVET

3000 m hoogtewinst

MICHAUX Ruben

300 km afstandsvlucht

Bekomen het gouden kenteken

DIAMANTEN BREVET

5000 m hoogtewinst

300 km doelvlicht

500 km afstandsvlucht

BERTELS Peter

Bekomen het gouden brevet met

3 diamanten

FAI AFSTANDBREVET

FAI 750 km

FAI 1000 km
nihil

FAI 1250 km



Save the date!

Zaterdag 29 januari 2022

Symposium

Nieuwe formule!

