

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 ervaringseisen voldoet. De gehele opleiding en uitreiking van nieuwe vergunningen gebeurt nu via de Part S-FCL.

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 terugvinden op de leden sectie van de website.

De jaarlijkse AHoT – OPS en Safety dag zal doorgaan op zaterdag 10 december 2022 te Leuven.

De gezamenlijke FI refresher zal doorgaan op zaterdag voormiddag 28 januari 2023 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 het 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 12 november 2022.

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 voor 5 november 2022.

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 2022

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

Symposium 2023

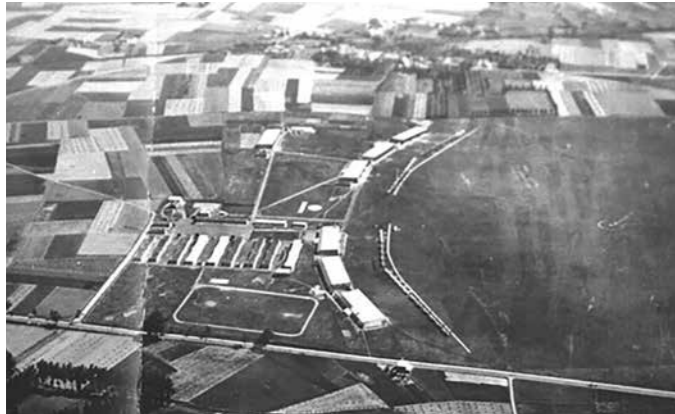
Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op **zaterdag 28 januari** in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft er een refresher plaats voor de instructeurs, in de namiddag is er een programma dat openstaat voor **alle leden**. Meer informatie volgt in het nummer van december.

Jan



EBTN is een eeuw oud

De clubs zijn deze zomer druk in de weer geweest. Open-doors, Fly-ins en meetings wisselden elkaar in sneltempo af. Er moest duidelijk wat ingehaald worden na twee Coronajaren. Eén evenement trok onze speciale aandacht. Op 3 en 4 september vierde men te Goetsenhoven dat het vliegveld aldaar de status van eeuwelingen verworven had. Tegelijk vierde men, met een jaar vertraging (COVID) weliswaar, de negentigste verjaardag van de Koninklijke Vliegclub De Wouw. Met zijn honderd jaar is het vliegveld na Kiewit, Brasschaat en Schaffen het vierde terrein waarop onze clubs vliegen dat deze respectabele leeftijd bereikt. Met zijn meer dan negentig jaar is de Wouw onbetwist de oudste zweefvliegclub van de Liga.



Links: Het vliegveld in zijn volle glorie (foto via het stadsmuseum Tienen),
Rechts: De twee resterende loodsen van het oude vliegveld en de controletoren die er na 1950 bijkwam (foto Ludo Vrancken)

Honderd jaar vliegveld inderdaad. In 1920 maakte landsverdediging geld vrij om in de omgeving van Tienen een militair vliegveld uit te bouwen. Er zou wat lobbywerk van een aantal parlementairen uit Tienen aan vooraf gegaan zijn vermelden sommige bronnen. Twee jaar later stonden er zeven grote loodsen. Zes om evenveel smaldelen te huisvesten als er toen legerdivisies waren en één onderhoudsloods. Het vliegveld kon ingehuldigd worden. Dat gebeurde op 3 september 1922 met een vliegmeeting en allerhande demonstratievluchten. Tot 10 mei 1940 evolueerde de bewoning van het terrein samen met het aantal legerdivisie van het Belgische leger.

Op 2 juni 1928 plaatsten Louis Crooy en Victor Groenen Goetsenhoven voor altijd op de FAI tabellen door het wereldrecord vliegtijd te breken. Beide vliegeniers gebruikten hiervoor een De Havilland DH 4 en tankten hun vliegtuig in de lucht. In het tanker zaten Daniël Jordens en Gabriel Créteur. Veel piloten van De Wouw zouden achteraf nog uitvoerig kennis kunnen maken met Daniël "Monsieur" Jordens, hetzij als instructeur, hetzij als barman.



De SV4 bis verwierf boven Goetsenhoven zijn iconische status vliegtuig door daar van 1950 tot 1969 rond te vliegen. (foto Ludwin De Roest)

Ongeveer tien jaar nadat de militairen het terrein in gebruik namen, werd de Zeilvliegclub De Wouw opgericht. De club vloog aanvankelijk met een eenzitter Zögling en dat toestel werd in de lucht getrokken door een auto. Gemakkelijker ging het met een zelfgebouwde lier die wat later in dienst kwam. Vanaf 1937 vonden

De wereldrecordhouders en hun helpers. Van links naar rechts Crooy, Groenen, Jordens en Créteur (foto via stadsmuseum Tienen)



Het andere iconische vliegtuig van Goetsenhoven de Marchetti (foto Ludo Vrancken)



Zo zag het er in 1931 uit, maar dan zonder beschadigingen aan de vleugels. (foto Ludo Vrancken)



Zo is het nu. (foto Ludo Vrancken)

de eerste sleepvluchten plaats met een Renard RSV 32 (OO-ADA). Over de manier waarop in die jaren aan zweefvliegen gedaan werd, publiceerde Theo Stockmans al verschillende artikels in Cumulus, het clubblad van zijn club en ook in ons Ligablad.

Twee maal werd het vliegveld vernield. Een eerste maal door de Luftwaffe op 10 en 11 mei 1940, een tweede maal in 1944 door de R.A.F.. Het tweede bombardement was zo grondig uitgevoerd dat het terrein tot in 1950 buiten actie bleef. Van de zeven grote loodsen bleven er nog twee over. Dat jaar streek de elementaire vliegschool van de luchtmacht op de basis neer. De school bleef er tot 1996. Het grasveld had ondertussen twee landingsbanen gekregen. Nu is Goetsenhoven nog steeds militair domein en wordt

het af en toe gebruikt door de Marchetti's en helicopters van de 1ste Wing en de federale politie. Het terrein werd even ingenomen door de luchtkadetten maar is op dit ogenblik de vaste stek van zowel De Wouw met zijn motor- en zweefvliegtuigen als de op 9 februari 2016 opgerichte ULM Goetsenhoven v.z.w.

Ludo Vrancken

Europese kampioenschap en wereld- kampioenschappen 2022 Pociunai Litouwen



Het team Belgium in Pociunai van links naar rechts Céline Selfslagh, Thomas de Bruyn, Jeroen Jennen, Dennis Huybreckx, Robin Selfslagh, Loes Reynders met Maurice Huybreckx en Margot Guyot. (foto Belgian Gliding Team)

Op 2 juli vond in het sportcentrum van Prienai de openingsceremonie plaats voor het 21^{ste} FAI Europese kampioenschap en het 4^{de} FAI wereldkampioenschap zweefvliegen in de Standaardklasse, Clubklasse en 15 meter klasse. De Litouwse luchtmacht zorgde voor de muzikale omlijsting, iemand kwam zingen en volksdancers fleurden de show een beetje op. Er waren ook toespraken die, zoals gewoonlijk, te lang duurden. Jeroen Jennen (LS 8)

en Dennis Huybreckx (LS 8) schreven zich in voor de Standaardklasse, Robin Selslagh (LS1-f) zou in de clubklasse vliegen en Thomas De Bruyn (Ventus 2 ax) in de 15m klasse. Voor het wereldkampioenschap was geen enkele Belgische piloot ingeschreven. Tussen 3 juli en 15 juli vonden de wedstrijdvluchten plaats. In moeilijke omstandigheden zo bleek en de buitenlandelingen bleven dan ook niet uit. Uiteindelijk behaalde Denis Huybreckx toch nog

een derde plaats in de Standaardklasse, Jeroen Jennen werd 5^{de}. In de clubklasse eindigde Robin Selslagh als 26^{ste} en in de 15 meter klasse werd Thomas De Bruyn 23^{ste}. Als ploeg eindigden onze deelnemers op de 11^{de} plaats. Alles was dag aan dag te volgen op de facebookpagina van het Belgian Gliding Team.



1 Jan-Ola Nordh,
2 Lukasz Blaszczyk,
3 Dennis Huybreckx (officiële foto)

Hittegolf met schitterende zweefvliegcondities tijdens het WK22 over de Hongaarse Puszta



Bosbrand en dustdevils dichtbij het vliegveld (foto Bert Schmelzer sr.)



In het zuidoosten van Hongarije ligt de "Grote Laagvlakte" of "Magyar Alföld" genoemd. Voor de toerist is deze streek eerder een "Terra incognita". Een dunbevolkte regio met landbouw en veeteelt. Szeged, de plek waar de wereldkampioenschappen georganiseerd werden, is als derde grootste stad van Hongarije een aangename stad met een rijke geschiedenis, stijlvolle gebouwen, vele leuke restaurants en een zuiders flair aan de grens met Servië aan de rivier Tisza gelegen. Een nederzetting al meer dan duizend jaar geleden. Het immens grote vliegveld is direct naast de stadrand gelegen.

Voor Pierre, Arnaud, Hilde, Tijn en mijzelf was het de tweede keer dat wij hier op een WK waren. In 2010 vlogen Pierre en Arnaud op hun EB 28 Edition in de open klasse, en Tijn en ik vlogen met de Nimbus 4DT van Jan en Ken Evens eveneens mee. Deze keer vlogen Pierre en Arnaud in de 20m tweezitter-klasse met negentien deelnemers op hun Arcus T (2AS) mee. Daan en Koen huurden de EB29R (IP3) voor de open klasse met tweëntwintig deelnemers. De derde klasse was de 18m klasse waar Bert op Ventus 35T (21) en Tijn op Ventus 35T (2X) deelnamen. Deze klasse was met tweënvierzig deelnemers de grootste.

Opmerkelijk was de deelname uit de VS met Sarah Arnold als wereldkampioene met Karl Striedieck, "een vliegende legende". Hij is een stuk in de tachtig en vloog alle dagen op Arcus mee als copiloot.



Daan, Fin, Koen en Yldau Szeged WK 2022 (foto Bert Schmelzer)



Op de Gridszone van Szeged (foto Bert Schmelzer)

Terug naar ons team: Hilde Schmelzer was voor de zoveelste keer teamcaptain van de Belgische ploeg en kon ons team in de TC-debatten met veel kennis van zaken in meerdere talen uitstekend vertegenwoordigen. Patrick Pauwels werd de zoveelste keer als steward vanuit de FAI aangeduid, om de correcte gang van zaken op het internationale niveau te verzekeren.

De organisatie had het WK feilloos voorbereid. Men voelde zich direct welkom. Vlaggen van alle deelnemende naties keurig in alfabetische volgorde aan de masten wapperend en de FAI-vlag natuurlijk ook. Elke deelnemer moest zijn aanhangwagen op een vaste plaats met voldoende ruimte rondom zetten. Water om ballast te tanken was voor telkens twee deelnemers samen voorzien tussen hun standplaatsen in, dus geen gesleur met waterbidons. "Scruteneering" van de toestellen op en top professioneel en vlot. Catering was van 's ochtends tot 's avonds aanwezig. "Gridding" was heel gemakkelijk voor elke klasse apart, met voldoende ruimte en nooit conflictsituaties.

De weervoorspellingen waren eindeloos goed voor de drie wedstrijdweken, wat ook inderdaad zo uitkwam. De eerste oefendagen toonden meteen het enorme potentieel. Sterke thermiek, meestal wolken en een plafond van drieduizend meter en meer. De luchtruimstructuur is complex rond het centraal gelegen Budapest met zijn nationale luchthaven en het militaire vliegveld van Kecskemét. Men moest de kaarten dagelijks goed bestuderen, om geen sanctie te riskeren, maar dit zijn wij in België meer dan gewoon.

Het kruisen van de grens tussen Hongarije en Servië, Roemenië en Ukraine was omwille van de riskante oorlogssituatie streng verboden. De Hongaarse militairen en vermoedelijk ook de aangrenzende landen hielden elk vliegtuig begrijpelijkerwijs in het oog. Tijdens de hele wedstrijd werden geen problemen vastgesteld. Eerlijk gezegd hadden wij met meer moeilijkheden van de autoriteiten gerekend.

Op de grond was het gedurende de dag niet te harden; de hitte en het stof waren extreem. Twee keer hebben wij bosbranden op korte afstand van het vliegveld mee gemaakt. Gelukkig konden brandweerkorpsen uit de regio en zelfs deze van het vliegveld het vuur na vele uren onder controle krijgen. Op andere momenten ontstonden reusachtige dustdevils, die veel stof op de grond lieten rondraaien. De vliegtuigen werden 's avonds na elke vlucht grondig afgewassen en in de Jaxidas gestoken. De volgende morgen werden de toestellen mooi geprepareerd en waterballast getankt. Veel werk, zonder rekening te kunnen houden met stof welke op onze zwevers dwarrelden door voorbijrijdende auto's veroorzaakt, ook al reden deze met 5 à 10 km/h bijzonder traag. Zelfs als dit met wat geluk meeviel, werd de zwever met zwart stof bedekt door de eigen wagen tijdens het naar de weegschaal en de "grid" trekken. Vervolgens werden de zwevers altijd tweekeer kort met droge zachte doeken zo goed als mogelijk nogmaals gereinigd. Maar dan kwam de apotheose, langzaam maar zeker kwamen de vele sleeptoeestellen op ons af: Drie Tsjechische Zlín Z-37 Čmelák's, als laagdekker sproeivliegtuig concipieert en als sleper fenomenaal, en een Čmelák-turbopropversie, "the beast" van de zweefvliegwereld genoemd, drie Piper Pawnee's, en nog twee andere sleepers stonden ter beschikking. Verder stonden er vele zelfstarters in de grid, die ook in deze hitte van 38°C en meer een grondige motortest uitvoerden. Dit was de hel. Stof, zonnecrème op de huid, zweten als de beesten, oorverdovend lawaai, kortom: Lucifer liet groeten. Als manschappen op de grond deden wij voor onze piloten het allerbeste naar vermogen. De piloten werden van ons in hun cockpits met zonneschermen beschermt tegen de genadeloze zon en dan als de sleper voor het toestel rolde werd deze zonnescherm horizontaal voor de cockpitneus als antistofwapen gekanteld. De jongste helper was Fin, de zoon van Yldau en Daan, hij was de perfecte vleugelopper tijdens de zelfstart van de EB29R voor zijn papa en zijn copiloot; hij kan enorm hard lopen en hij heeft het graag en fier gedaan.

Eens als alle vijftientig zweefvliegtuigen in de lucht waren, keerde de rust terug. Airconditioning in de wagen verzachte de



Team Pierre, Arnaud, Guillaume (foto Bert Schmelzer)

kwellingen die wij doorstaan hadden, schaduw, koude drankjes, ijscrème, ja, "la vita kon vlug weer bella zijn".

Grote proeven en extreem hoge gemiddelde snelheden werden dagelijks bereikt. Hoogste gemiddelde snelheden tot 165km/h en grote proefafstanden tot 750km, waren de reden dat elke minuut zwaar telde en een "fout" moeilijk goed te maken was. De dagelijkse rankingen waren soms teleurstellend omdat de punten niet echt veel scheelden, maar grotere achterstand was onder deze excellente weersomstandigheden daarentegen moeilijker te corrigeren. Tijd had de pech door op één dag de motor te moeten gebruiken. Nadat hij soeverein op kop gevlogen had, liep hij in de richting van het eerste keerpunt aan de Donau vast. De achtervolgende groep besefte het probleem en kon zwak stijgen benutten om stilletjes aan weer weg te geraken en dan de proef te voltooien. Michael Sommer (5 X Wereldkampioen) had het nog erger te verduren: op het eerste been moest hij de motor na achtentwintig kilometer gebruiken. Top-plaatsten in de eindrangschikking waren voor beiden definitief buiten bereik, toch vlogen beide piloten elke dag opnieuw met gedrevenheid verder. Daan en Koen konden in de openklasse met hun achtste plaats een topresultaat neerzetten. Een heel goede prestatie in dit sterke deelnemersveld. Pierre en Arnaud konden jammer genoeg één dag niet vliegen en keerden twee dagen voor het einde dan ook om andere reden naar België terug. Dit is de verklaring waarom zij een voor hen zeer ongewone laatste plaats in hun klasse op het einde innamen. Bert kon in de grootste klasse met tweeënveertig deelnemers een prima tiende plaats en FAI-diploma behalen.

De steun van alle helpers in het Belgische Team was uitstekend en verdient een grote pluim. De internationale avond was met onze ter plaatse vers gebakken "Belgische Wafels" weer een enorm succes. Dit blijft een vaste waarde.

En à propos, de reeds in het begin vermelde officiële FAI-vlag, was uiteraard weer eens de avond voor de eindceremonie verdwenen. De organisatie kondigde rustig aan: "Ons maakt het niets uit, maar zonder FAI-vlag reizen jullie zonder eindceremonie terug naar huis". Het duurde niet lang en kijk, plots lag de vlag ergens waar iemand deze "gevonden" heeft en het feest kon beginnen. Deze wereldkampioenschappen waren buitengewoon en zullen velen lang in herinnering blijven.

Bert Schmelzer sr.



Team België na de prijsuitreiking, Pierre en Arnaud ontbreken

Open klasse 22 deelnemers

#	CN	Contestant	Glider	Total	Country
1	FL	Felipe Levin	EB-29 R	9,088	DE
2	AC	Oscar Goudriaan	EB-29 DR	9,016	ZA
3	Z	Radek Krejcirik	Jonker JS1 C 21m	8,646	CZ
4	72	Sylvain Gerbaud	EB-29 R	8,626	FR
5	80	Andrew John Davis	MD JS1 C 21m	8,600	GB
6	FJ	Alberto Sironi	EB-29 R	8,521	IT
7	EVO	Yves Gerster	Jonker JS1 C 21m	8,478	CH
8	IP	Daan Spruyt Koen Vanderputten	EB-29 DR	8,456	BE
9	XS	Russell Cheetham	Jonker JS1 C 21m	8,328	GB
10	XR	Łukasz Wójcik	EB-29 R	8,288	PL

Dubbelzitter klasse 19 Deelnemers

#	CN	Contestant	Glider	Total	Country
1	CAR	Ivan Novak / Petr Krejcirik	Arcus M	8,898	CZ
2	FNC	Jakub Barszcz / Lukasz Kornacki	HpH 304 TS Twin Shark	8,783	PL
3	66	Steve Jones / Garry Coppin	Arcus 20T	8,666	GB
4	DX	Erik Borgmann / Joost Wolff	Arcus T	8,663	NL
5	MG	Louis Boudierique / Ulysse Merlin	Arcus 20T	8,630	FR
6	AM	Aku Jaakkola / Juha Sorri	Arcus M	8,613	FI
7	BRA	Stefano Ghiorzo / Federico Mangano	Arcus T	8,472	IT
8	Q	Peter Hartmann / Karel Krobath	HpH 304 TS Twin Shark	8,316	AT
9	N1	Sarah Arnold / Karl Striedieck	Arcus T	8,300	US
10	HUX	Ferenc Tamás / Attila Korom	Arcus T	8,157	HU
19	2AS	Pierre & Arnaud de Broqueville	Arcus 20 T	5,241	BE

18m klasse 42 deelnemers

#	CN	Contestant	Glider	Total	Country
1	2L	Christophe Abadie	Jonker JS3	8,957	FR
2	LEO	Riccardo Briigliadori	Jonker JS3	8,865	IT
3	8D	Davide Schiavotto	Jonker JS3	8,843	IT
4	JV	Jeroen Verkuijl	MD JS3 RES	8,788	NL
5	BK	Uys Jonker	Jonker JS3	8,784	ZA
6	LB	Adrien Henry	Jonker JS3	8,775	FR
7	WO	Wolfgang Janowitzsch	Ventus 3Ts	8,718	AT
8	AB	Arne J. Boye-Møller	Jonker JS3 Jet	8,711	DK
9	12	Tomasz Rubaj	AS 33 ES	8,600	PL
10	21	Bert Schmelzer	Ventus 3T	8,595	BE
27	2X	Tijl Schmelzer	Ventus 3T	7,676	BE



Het was in de zomer van 1980 dat ik mijn eerste zweefvlucht maakte. Ik was ingeschreven in een BLOSO kamp dat doorging in Zwartberg. Na enkele vluchten met een Motorfalke vloog ik met een K13. Mijn instructeur was Manfred Albert. Na 42 jaar herinner ik me nog heel goed de rust en kalmte die hij uitstraalde van op de achterste zit. "Ik neem de stick even over" zei hij op zeker moment. Zachtjes draaide hij de K13 in een bocht en de vario stond na enkele seconden mooi stabiel op 2 meter. Mijn eerste thermiekbel was een feit! Manfred overleed in 1989. Er is een jaarlijkse wedstrijd naar hem genoemd. Onderaan het interview een link met meer informatie. In onze kleine gemeenschap komen we vaak dezelfde mensen tegen. Zo zie ik Patrick nog regelmatig. Patrick is de zoon van Manfred en als we elkaar zien gaat het vaak nog over mijn vluchten met zijn vader. Tijd om eens wat langer bij elkaar te zitten.

Wanneer begon je vader met zweefvliegen?

Mijn vader begon voor de oorlog in Duitsland te vliegen. Hij was toen 14. Ze vlogen nog op een SG38 en in zijn eerste vliegboek staan nog vluchten in seconden. Als je toen een vlucht deed van 1 minuut behaalde je het C-brevet! Nadien is dit een uur geworden. In 1947 was het dan de keuze tussen Temploux of de RAAC als dichtstbijzijnde zweefclubs bij Genk om verder te vliegen. In Temploux bij o.a. Hubert Van Treek werd hij dan Instructeur (toen Check Pilot).

Later, in 1957 werden de Limburgse Vleugels opgericht. Men had een instructeur zweefvliegen nodig en ze vroegen hem of hij mee wou doen. Later heeft hij ook de eerste zweefstarts in Schaffen voor



de DAC gemaakt. Met de kersvers aangekochte Rhönerleche startte hij zijn 300km doelvlucht van Zwartberg naar de Wasserkuppe maar strandde na een vlucht van 7h30 op 25km van de Wasserkuppe. Vele jaren later hebben we zijn 5000^{ste} start samen gemaakt. Ik maakte mijn eerste vlucht op mijn 2e. Ik vloog toen mee in de Lerche op de schoot van mijn moeder en later op de schoot van mijn broer terwijl mijn vader vloog. Toen kon dat nog. Ik begon aan mijn opleiding op mijn 13e. en ging daarna solo op mijn 16^{de} verjaardag, hetgeen toen niet vroeger kon. Ondertussen heb ik ergens tussen de 4000 en 5000 uren gevlogen (een deel van mijn vliegboekjes zijn in een verhuis gebleven).

Ik probeer al een tijdje met je af te spreken maar je zit vaak in Issoire, wat maakt die plek speciaal voor jou?

In 1961 organiseerde het Nationale Centrum in Saint Hubert daar de eerste golfstage in de winter. Pa, Mon Van Gestel en vele andere oude rotten hebben er toen hun hoogtewinst gevlogen. Pa is er steeds blijven naar toe gaan. Voor mij is het 50 jaar geleden dat ik er met mijn vader mijn eerste vlucht op de Bijave aan de kleine huishelling van Le Broc maakte. Eens mijn rijbewijs op zak, ben ik er blijven vliegen. Sinds een jaar vlieg ik er voor 80% (ik werk nog aan mijn pensioen 😊) en vang er als instructeur o.a. de bezoeken buitenlandse piloten op. Ann woont er al permanent en is verliefd op de prachtige omgeving. Met vorig jaar 305 vliedagen, hoort de lokale club dan ook tot de top 3 in de Regio Auvergne-Rhone-Alpen met ook mooie overlandvluchten in de golf 's winters. Elk jaar gaat er ook een vaste klik van de Limburgse Vleugels naar daar.



De sfeer is hier dan ook uitzonderlijk goed. In juli dit jaar heb ik er Hongaarse kampioen op de Nimbus 4D gelost en hem in dezelfde vlucht voor het eerst golfvliegen getoond.

Je naam duikt ook al lang op in wedstrijd uitslagen. Welke vlieg je graag mee?

Mijn eerste wedstrijd was Keiheuvel. Ik vloog er samen met mijn vader in 1972 op de ASK13. We kregen er een medaille omdat we de 2 piloten met het grootste leeftijdsverschil waren. Vader Albert Schmelzer en zoon Bert Sr. in de Ka7 misten deze net. Vanaf 1979 schreef ik me praktisch elk jaar op de gekende wedstrijden in.

Toen mijn vader pas na 15h00 in Weelde als ophaalploeg daar kon zijn, trof hij me nog alleen met de Ka6e op de piste aan. Vertrekt ge niet? Vroeg hij. Ik ben rond zei ik. Het was aan de basis 60 Km/h wind en buiten ook een Edelweis en een Jeans lag alles buiten.

Tijdens het BK in 1981 finishte ik met de Cirrus samen met Emiel De Wachter nog als enigen tijdens de zonsondergang. Prachtige herinneringen zijn dat, terwijl ik de cockpit open deed kreeg ik een pint aangegeven. Ik denk ook dat ik toen geleerd heb het weer beter te lezen en sta er nu vooral bekend voor ook met lage plafonds nog rond te vliegen. Gevolgd door een verplichte low pass.

Ik denk dat ze o.a. op Kiewit hieraan nog goede herinneringen hebben. De foto hieronder toont daar een nipte finish en low pass aan maar 140 Km/h. Mijn grootste becommernis was dat er een vrachtwagen op de weg zou rijden. Omdat ik van achter de bomen tevoorschijn kwam, smeten dit verraste koppel hun fietsen weg.



Ook in Weelde hebben Danny Szygula en ik met de ASK13 bij blauwe thermiek ooit laag de 115 Km rond gedraaid. We zijn nooit hoger dan 600m geweest en terwijl we finishten vlogen we in short final zeer laag over de Ka 13 van mijn oude vriend Stan Taymans in zijn akker.

Ooit landde ik buiten in hetzelfde veld als Claude Emsens. Ik kwam van het laatste keerpunt en Claude was er nog op weg naar toe. Zijn ophaalploeg was net gearriveerd en ik vroeg John Govers zijn auto om in een café mijn ophaalploeg te gaan bellen. Toen ik terug kwam vond ik het veld niet meer door de hoge maïs (en pintjes?) die overal stond.

Tijdens de wedstrijd in Eindhoven heb ik tijdens een buitenlanding een met hoogspanningsleidingen op zijden begrensd veldje met

de aluminium Blanik moeten aanvliegen. Een (hoog)spannende landing.

We hadden de ASH25 net een week of twee toen we ermee aan de Manfred Cup deelnamen. Door de plots opkomende regen was de tweede grootst afgelegde afstand toen van Zwartberg tot Kiewit. Joeri Gerrits en ik zaten in de stromende regen op 500m halverwege tussen Kiewit en Brustem. We hebben ons daar een 3 kwartier zot gedraaid om onze hoogte te kunnen houden tot de kist en de grond wat opgedroogd waren. Achter de piste van Sint Truiden hebben we er dan onder de 200m onder een waterig plukje aangepikt en hebben dan de 158 km gerond. Die dag is er in België door niemand overland gevlogen.

In het begin vloog ik de wedstrijden vooral mee met de Olympische gedachte en voor de toffe sfeer maar het is wel fijn ook te winnen 😊. Zelf heb ik 6 jaren een Cirrus en 16 jaren een LS3/17 gehad. Deze laatste vliegt nu succesvol in de Limburgse Vleugels.

En Overland vliegen?

Dat doe ik nog graag, ik vlieg graag met de ASH25e van de club als ik op Zwartberg ben. Uiteraard het laatste jaar minder. Mijn 300 km en 3000 m hoogtewinst behaalde ik in 1980. 6 Jaar later werd ik instructeur met toen ongeveer 2000 uren en 1000 starts solo..

In Issoire vliegen we nu vooral vrije vlucht op een paar privétoestellen na die meestal proeven tussen 500 en 700 Km aanmelden. Omdat de charme van het buitenland grotendeels verdwenen is, zijn dit dan ook daar de toestellen met een thuisbrenger of eigenstarters.

Wat er opvalt is dat jullie met 50 leden toch een mooie vloot hebben en een prachtige hangaar.

Sinds enkele jaren is het bestuur van de KLV een mix van ervaring van de oude garde en nieuwe bestuursleden met vernieuwende ideeën, dankzij hen vliegen we nu o.a. met de ASH25e en recent ook met mijn oude LS3-17. Ook met de Pawnee in de mooie vloot van motorvliegtuigen als sleper kunnen we niet klagen. Let wel: de Limburgse Vleugels hebben altijd een bestuur met een gezonde financiële blik gehad. Zo hadden we destijds bij de start een nieuwe Rhönerleche, de eerste Mucha in België waarmee pa tijdens de Victor Boin tot Dijon vloog en hebben nog steeds de eerste ASK13 in België, een destijds nieuwe Cirrus 75 en later een nieuwe ASK21. De nieuw aangekochte C-Falke werd verkocht omdat deze destijds voor pure zweefvliegers moeilijk bereikbaar was. Zoals ge weet was ze dan ook enkel gedacht als begintoesel voor de BLOSO en SPORTA kampen door instructeurs die ook een motovergunning hadden. De Limburgse Vleugels tellen nu met de 3 secties samen meer dan 400 leden.

De clubvloot zweefvliegtuigen bestaat in 2022 uit volgende goed onderhouden toestellen: 2x ASK13, 2x Ka8, 1x ASK21, 1x KIWI S, 1x Cirrus 75, 1x LS3-17, 1x ASH25e.

De hangaar werd in 2015 gebouwd en is deel van een reeks vernieuwingen op EBZW. We hebben er dadelijk het 60jarig bestaan van de club in kunnen vieren.



Met de zweefafdeling draaien we ook goed. Dit jaar hebben we 5 kampen met telkens 10 deelnemers dankzij onze in Saint Hubert gevormde, nieuwe instructeurs Jacky, Edwin, Eric en Edwin.. Eind augustus hadden we dit jaar al 1200 sleepstarts.

Overland vliegen is geen absolute prioriteit in onze club, iedereen moet er zijn ding kunnen doen..

In de winter vliegen we ook door. We slepen dan na de traditionele doellandingen tot 1000m aan een goedkoper tarief.

In de Liga was en ben je ook actief, wat doe je buiten de Limburgse Vleugels nog?

Samen met Jos Aerts maakte ik deel uit van de opgerichte Charron Jury. 20 jaar lang heb ik in de Charron commissie gezeten. In het begin maakten we de rangschikking op bierkaartjes per piloot tijdens verschillende samenkomsten in het oude clubhuis van Keiheuvel



(van de ouders van Rudy Jennen) met een dikke jas aan zonder verwarming. Ook maakte ik deel uit van de GPS Commissie en de Werkgroep van de Liga om destijds alle zelfgebouwde aanhangwagens door de Administratie goedgekeurd te krijgen. Lang heb ik de K8 en later de Kaiser Wedstrijd georganiseerd. Dit jaar ben ik nog de afgevaardigde sportcommissaris van de club en voor de Charron, maar geef hier de vaandel volgend jaar door. Dit jaar zat ik in de organisatie van de viering 100 jaar zweefvliegen in Frankrijk.

Manfred Albert; <https://manfredcup.lvzweven.be/artikels/wie-was-manfred>

Ik wens je nog veel aangename vluchten in Zwartberg en Issoire. Bedankt voor het gesprek, en ook de hulp bij mijn aankoop van die aanhangwagen met inhoud hier naast de hangaar. Iets waarvoor ik niet naar hier kwam maar toch maar gedaan heb!

Kris Van Dam

Zweefvliegtuignieuws Airbus UpNext

Dit 100% filiaal van Airbus heeft het testprogramma "Blue Condor" bekendgemaakt, waarbij twee aangepaste Arcus J zweefvliegtuigen (er werden 4 Arcus tweezitters in 2016-2017 door Eric Greenwell en Bob Carlton in de VS uitgerust met een PBS TJ-100 turbine als zelfstarter) zullen dienen voor het bestuderen van condenssporen ("contrails") van turbines aangedreven door waterstof. Daartoe werd de straalmotor van een van de Arcussen aangepast voor waterstof, de tweede draait op gewone kerosine. Dit onderzoek past in het tijdschema van het Airbus "ZEROe"-programma.



"Hoewel waterstof bij verbranding geen CO₂ uitstoot, komt er wel waterdamp vrij, en bijgevolg zijn er condenssporen mogelijk. Hun precieze samenstelling bestuderen zal een sleutelrol vervullen op onze weg naar koolstofneutraliteit", verklaarde Sandra Bour Schaeffer, CEO van Airbus UpNext.

Akafliëgs

Als deel van een door het "Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz" gesponsorde project "CraCpit" heeft de Akafliëg München in samenwerking met de Leerstoel voor Koolstofcomposieten van de Technische Universiteit München voor de Mü32 (een toekomstig zweefvliegtuig voor de "unlimited" kunstvluchtklasse) een nieuwe, stijvere cockpit ontworpen. Een combinatie van verstevigingsbalken en structuren en geoptimaliseerde laminaten moeten de piloot effectief beschermen. De crashstructuren zijn uit koolstofweefsel met een bovenlaag uit koolstofaramidevezel ter bescherming tegen splinters. De bedoeling is om zoveel mogelijk van de energie van een crash op te vangen en rond de piloot om te leiden en zo een "overlevingsruimte" zo goed als intact te houden. Alle onderdelen van de proefromp werden met de hand gelamineerd.



Op 27 juli was het zover en werd de proefromp "gecrasht" op het voorplein van het "Flugwerft Oberschleißheim" met behulp van twee reuzenkranen. Ook een Astirromp die door de Akafliëg Hannover was aangepast in het kader van hun project "NaSiCo" werd "gecrasht". Hierbij waren de vervormingen en beschadigingen van de Mü32-romp duidelijk geringer dan die van de Astir, maar uit de veelheid aan verzamelde gegevens moet men nu o.a. conclusies trekken over wat belangrijker is: de integriteit van de "overlevingsruimte" of het milderen van de krachten door vervorming en graduele breuk van de structuur. Veel werk aan de winkel om alle data te verwerken, dus.



Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

De AS 34 Me (standaard- / flaploze 18m-klusser met elektromotor als zelfstarter) is nu ook door EASA gecertificeerd, na vele uren testvluchten en papierwerk. Het getuigschrift van EASA werd op 30 juni aan Schleicher bezorgd.

DG Aviation

In juni is de DG 1001 20m neo door EASA gecertificeerd. Tegelijkertijd wordt de nieuwe 20m neo buitenvleugel voor de ganse DG 1000-familie toegelaten door EASA conform de TM 1000-45. Door deze TM wordt tevens de maximale startmassa (MTOW) voor het zuivere zweefvliegtuig met 40 kg verhoogd en op 790 kg gebracht.

Schempp-Hirth Flugzeugbau

Ook hier EASA-certificeringen: sinds 31 juli: zijn de Ventus zweefvliegtuigen van de subtypes V3F (met FES thuisbrenger) en V3TP (met turbo thuisbrenger) goedgekeurd. Voor de V3TP geldt de goedkeuring zowel voor de 15 m als de 18 m versie, voor de V3F voorlopig enkel voor de 18m.

Verder meldt S-H dat de wachttijden voor de Ventus-3 "Sport" versies dank zij een optimalisatie van de productieprocessen, in eerste instantie voor de "Sport"romp, nog slechts 1 jaar bedragen. Concreet handelt het over de 15m en 18m versies van de subtypes V3S (zuiver zweefvliegtuig), V3TS (met Turbo) en V3FS (met FES).

Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's



Keiheuvelcup 2022



Dag 1.

Na het opstaan werden we verrast door laaghangende bewolking en slecht zicht. Met uiteindelijk zelfs wat motregen. Op de briefing werden de opdrachten uitgedeeld met 250km voor de sport en 288km voor de open en 150km voor de friendly-klasse. In deze laatste klasse waren er 9 deelnemers. Die werden, net als vorig jaar, vakkundig bijgestaan door Tijn Schmelzer met tips en tricks voor zowel de voorbereiding als tijdens de opdracht.



De eerste start moest een half uurtje uitgesteld worden voordat de basis hoog genoeg zat om met 5 sleepers het wedstrijdveld in een kleine 70 minuten boven te krijgen.

Het weer ontwikkelde zich goed door en er werden snelheden gehaald van wel meer dan 110km/u. Slechts een enkeling heeft de opdracht niet kunnen volbrengen.

Na een late maar gezellige BBQ kon iedereen voldaan gaan slapen.



Johan Lemmens en Eddy Deconinck die samen 150 jaar ervaring symboliseren.

Dag 2.

De verwachtingen voor zondag waren uiteenlopend. En de wedstrijdleiding besloot om een kleine proef uit te schrijven van 120 tot 150km. Tijdens de briefing werd duidelijk dat het weerbericht niet klopte met de mooi cu die na de briefing stonden te pronken. Hierdoor werd er een B-opdracht uitgeschreven die groter was.

Na een soepele startprocedure ging iedereen op pad. Ook vandaag werden er goede stijgwaardes gemeld en hoge snelheden gehaald. Tot helaas rond 15u Kleine Brogel actief werd vanwege een QRA..

Hierdoor werd de dag direct geneutraliseerd. De vliegers moesten hierdoor namelijk direct de actieve gebieden verlaten.

De Schmelzer trofee voor de beste junior werd uitgereikt aan Noud Kaaij.

Desondanks kijken we terug naar een zeer geslaagd weekend, waar iedereen een gezellige tijd beleefde.

Noteer alvast de datums voor volgend jaar: 19 en 20 augustus!

Robin Seton

Friendly

- | | | |
|----|--------------------|---------|
| 1. | Nand Geuens | Kon Ack |
| 2. | Kenis & De Vriendt | KAZM |
| 3. | Sebastian Durst | KAZM |

Sport XPDR

- | | | |
|----|----------------------|-----------------|
| 1. | Jeroen Jennen | Kon Ack |
| 2. | Robin Smit | GLC illustrious |
| 3. | Siman Van den Eijkel | ZC Deelen |

Open XPDR

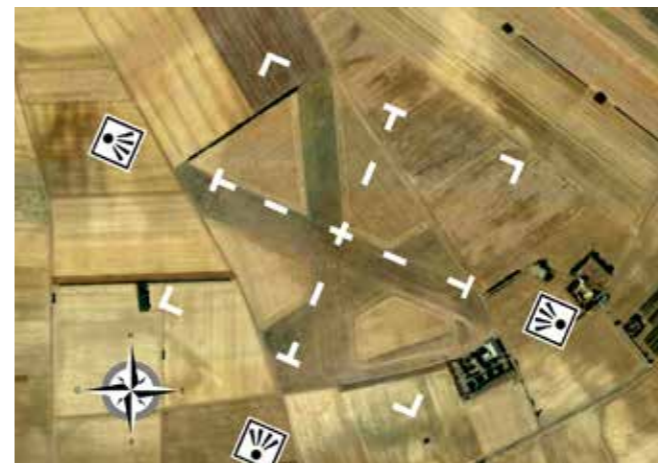
- | | | |
|----|------------------|------------------|
| 1. | Snijers & Bielen | Kon Ack |
| 2. | Daan Spruyt | VZP |
| 3. | Wim Akkermans | Kon Ack- Viersen |

Wereldkampioenschap acrovliegen 2022 in Issoudun



De deelnemers voor de loods van het vliegveld tijdens de openingsplechtigheid (foto Gilbert Verboomen)

Ik denk dat niemand er aanstoot aan zou nemen als ik zeg dat acro zweefvliegen het zeer kleine broertje is in de zweefvliegwereld, dat schreef Dries Van Gestel in Ligablad 163. Verleden jaar bezocht hij het open NK acrozweefvliegen en zag daar drie deelnemers. "Voor zover ik mij kan herinneren is er nooit een BK aerobatics gehouden voor zweefvliegen. In juli 2010 werd er ooit een 'Open Aerobatics' gehouden op EBSH waar naast aeroplanes ook enkele sailplanes hebben deelgenomen. Zie een kort verslag van Guillaume De Swert (destijds lid van KAZM) in het Ligblad 2010/3. De KBAC-Sportcommissie heeft geen enkele melding ontvangen - het reglement werd niet gedeponeerd, de uitslagen werden niet overgemaakt. Nadien zijn er nog enkele kampioenschappen geweest - 1 x in NL, de overige wedstrijden op EBFN maar steeds buiten de KBAC om." aldus Patrick Pauwels. Kortom in Nederland, Frankrijk (zo vertelde de Franse instructeur Dries) en in België beoefenen slechts een handvol piloten de discipline? De wedstrijden waarin deze piloten zich met elkaar meten verzeilen dan ook gemakkelijk in de coulissen van de zweefvliegerij. Zo een wedstrijd wordt in twee klassen betwist. Men spreekt van een klasse *advanced* en een klasse *unlimited*. Wie in de klasse *advanced* en wie in de klasse *unlimited* vliegt, wordt bepaald door de zwaarte van de uit te voeren figuren. Niet elk zweefvliegtuig is namelijk geschikt om in de unlimited klasse de handschoen op te nemen. De bekendste toestellen voor deze klasse zijn de FOX en SWIFT.



De box waarbinnen boven het vliegveld van Issoudun de figuren uitgevoerd moesten worden. (Issoudun Aeroclub)

Tijdens een wedstrijd vliegen de piloten meerdere programma's. Elke programma wordt op papier aan een jury voorgelegd. Dat document bevat in een soort van beeldende/steno taal de sequentie van de uit te voeren figuren. De jury beoordeelt dan in hoeverre de piloot er in slaagde om alles ook correct in de praktijk te zetten. Om zo weinig mogelijk aan het toeval over te laten oefenen de meeste piloten eerst hun bewegingen op de grond door een soort choreografie uit te voeren. Tussen 11 en 27 augustus waren zulke taferelen te zien op het vliegveld van Issoudun (Frankrijk) waar de plaatselijke Aeroclub het 24^{ste} wereldkampioenschap acrovliegen organiseerde.

Dat op de affiche ook het 12^{de} wereldkampioenschap *advanced* stond laat vermoeden dat deze branche wat later in het circuit opgenomen werd. Hoewel de competitie pas in augustus startte, was de Franse ploeg midden juli al flink op het vliegveld aan het trainen. Zonder veel hinder voor de vakantiegangers die daar elk jaar de tweede helft van juli doorbrengen, want de ploeg oefende vóór het ontbijt en na de gewone vluchtactiviteiten. Toch moesten de laatvliegers wel even opletten dat ze hun final glide niet al te krap berekende want 's avonds bestond wel de kans dat men midden een séance in de buurt van het vliegveld terecht kwam. Zes minuten geduld in de zone "perte d'altitude" van LFEK volstond dan om niet in conflict te komen met de acrovliegers die stevast met de wind in de rug landden.



Brian Speckley, ex-wereldkampioen zweefvliegen en lid van de Aéroclub d'Issoudun geeft als wedstrijddirecteur de piloten hun briefing. (foto Gilbert Verboomen)

In totaal noteerde men voor dit wereldkampioenschap 53 inschrijvers. Ze kwamen uit 12 verschillende landen. België stuurde zoals te verwachten viel geen delegatie. Nederland hield het bij een bescheiden deelname. 29 deelnemers participeerden in de klasse *advanced*, 17 in de klasse *unlimited*. De overblijvende 7 inschrijvers waren niet vliegende teamleaders of coaches. Slechts één dame nam effectief aan de wedstrijd deel. Het acrovliegen is niet alleen een mannsport, het is ook een Oost-Europese aangelegenheid. Dat lijkt ten minste de lijst van landen die één of meerdere deelnemers afvaardigden stuurden aan te tonen. Van de drie grootste delegaties kwam er namelijk één uit Polen en één uit de Tsjechische republiek.



Een van de deelnemers herhaalt op de grond de sequentie van de manoeuvres die hij later in de lucht zal uitvoeren. (foto Gilbert Verboomen)

	Advanced	Unlimited	Totale delegatie
Argentina	1		2
Austria	2	2	4
Czech Republic	5	2	8
France	1	3	6
Germany	3	4	8
Hungary		1	1
Japan		1	1
Netherlands	2		3
Poland	6	2	8
Romania	4		4
Switzerland	2	1	4
United States	3	1	4



Links de uitgebreide jury aan het werk, rechts een onmisbaar instrument om de figuren correct uit te kunnen voeren (foto's Gilbert Verboomen)

De kleinste delegaties kwamen uit Japan en Hongarije (telkens 1 deelnemer). Die ene Hongaarse deelnemer bewees in de klasse *unlimited* dat een delegatie niet uitgebreid moet zijn om succes te boeken. Hij won en liet de Poolse en de Duitse deelnemers het nakijken.

De Polen slaagden er ook niet in om met al hun overmacht het ploegenklassement *unlimited* te winnen want dat ging "Pour la première fois de son histoire" naar "la France" zo deelde de FF Vol en Planeur op 28 augustus aan zijn leden mee. De Poolse ploeg haalde zilver en de Duitse brons.



Goud voor de Hongaar Ferenc TÓTH, zilver door de Pool Maciej POSPIESZYŃSKI en brons voor de Duitser Michael Spitzer (foto Gilbert Verboomen)

In de klasse *advanced* was het individueel goud voor een Tsjech De Tsjechen wonnen ook in ploegverband en versloegen Duitsland (zilver) en Roemenië (brons).

Het World Championship werd op 27 augustus afgesloten met een vliegshow waaraan een aantal opmerkelijke warbirds deelnam.

Ludo Vrancken

Zie meer hierover : <https://fr.wgac2022.net/>



Goud voor de Tsjech Oliver Adamy, zilver voor Frankrijk met Thibaut Fromantin en brons voor Jan Adam uit Tsjechië (foto Gilbert Verboomen)

Het hoekje van de boekenvreter

Laten we beginnen met een boek dat een compendium is van het levenswerk van de auteur: **Dr. Anthony M. Segal, *Glider Pilot Safety and Cockpit Crashworthiness***, eigen uitgave 2020, 254 blz. 210 x 297 mm, talloze schema's en z/w en kleurfoto's. Tony Segal is al heel lang een van de regelmatige deelnemers aan de jaarlijkse OSTIV-vergaderingen. Als dokter waren hem de kwetsuren opgevallen die bij harde landingen en ongevallen met zweefvliegtuigen optreden, en hij nam de taak op zich om de oorzaken ervan te achterhalen en oplossingen voor te stellen.

Misschien gebruikt de lezer – net zoals de boekenvreter – een energie-absorberend kussen? Tony Segal maakte een reeks proeven met en zonder dergelijke kussens, bewees dat de G-krachten waaraan men bij een harde landing of een crash was blootgesteld, met een klassiek kussen hoger lagen dan zonder, maar met een energie-absorberend kussen duidelijk lager. Er verschenen toen in alle zweefvliegtijdschriften artikelen om die kussens te promoten. Misschien eens de moeite om die bij de jongeren aan te prijzen, want ze behoren nog steeds niet tot de standaarduitrusting van onze zweefvliegtuigen.

Segal bestudeerde ook de mogelijkheden om de cockpitstructuur veiliger te maken. Voorstellen waren: een verlengde neus met krukzones, een honigraatstructuur onder de zitting, die bij een crash zou samendrukken om de schok te milderen, een steviger structuur van de zijwanden en van de "beugel" achteraan de kaprand, een kap die niet versplintert bij een impact, enz. Daarvoor baseerde hij zich gedeeltelijk op Duitse proefnemingen, maar ook op een levensgrote crashtest en diverse proeven met dummies in een wagen op rails, die van een hoge snelheid zeer plots tot stilstand gebracht werd.

Hier leverde hij ook baanbrekend werk i.v.m. de veiligheidsgordels en de risico's van "submarining" (onder de buikgordels doorschuiven) bij een crash. Kritieke punten hierbij waren de juiste plaatsing van de ankerpunten van de buikgordels, maar ook de vergelijking tussen de klassieke vierpuntsgordel, de vijfpuntsgordel (beter bij kunstvlucht, maar risico van schade aan de mannelijke geslachtsdelen) en de zespuntsgordel (beste resultaat zowel voor kunstvlucht als bij een crash).

Tenslotte bestudeerde Segal ook de diverse mogelijkheden om de piloot te helpen in geval van onbestuurbaar worden van zijn toestel bijvoorbeeld na een botsing. Studies hebben uitgewezen dat zelfs relatief geringe positieve g-krachten het ontruimen van de cockpit ernstig bemoeilijken of onmogelijk maken, zodat de klassieke parachutesprong vaak niet lukt. Diverse oplossingen werden dus bestudeerd, zoals de globale reddingsparachute, waarbij het ganse toestel aan een valscherp aan de grond komt, of diverse mogelijkheden om de piloot uit het toestel te trekken. Ondertussen werden er dergelijke oplossingen op de markt gebracht (NOAH bij DG, globale parachute bij Schempp-Hirth), maar ze lijken van het toneel verdwenen bij gebrek aan interesse vanwege de klanten. Dit boek is in feite onmisbaar voor wie enige interesse heeft voor de veiligheid van de zweefvlieger zoals ingebouwd in het vliegtuigontwerp. Deze informatie is vaak moeilijk terug te vinden. Een minpuntje is dat het boek duidelijk bestaat uit een samenvatting van OSTIV-publicaties, academische publicaties en artikelen uit de zweefvliegers, zonder echte poging om alles tot een samenhangend geheel te integreren. Je krijgt herhaaldelijk dezelfde informatie onder een andere vorm, meer wetenschappelijk of meer publieksgericht, naargelang. Tussen haakjes: Segal biedt de overblijvende exemplaren kosteloos aan op aanvraag (tony.segal@btinternet.com) met vermelding van naam en adres.

Het volgende boekje werd geschreven door de BGA Senior Tug Pilot, **John Marriott, *Aerotowing Guidance Notes***, British Gliding association, Leicester, 2de uitgave juni 2008, 57 blz. A4 / PDF, enkele Z/W schema's. Het is onder beknopte vorm een zo compleet mogelijk overzicht van alle aspecten van het slepen van zweefvliegtuigen door een motorvliegtuig. Er zijn vier hoofdonderdelen.

Het eerste deel is *Operaties*. Hier vinden we tips over cluborganisatie, regelgeving, gezondheid en vermoeidheid, voor- en nadelen van diverse sleepvliegtuigen, in het bijzonder met staartwiel (TMG's worden vermeld, maar geen ultralichte vliegtuigen in deze uitgave), alle fases van een normale sleepvlucht, landen met rugwind, oprolsystemen, dubbelsleep, bijtanken, enz. De vooropgestelde criteria zijn: veiligheid, nauwkeurigheid en efficiëntie.

Het tweede deel betreft de noodprocedures. Hier komen aan bod: startonderbreking aan de grond, geopende remkleppen, abnormale positie van het zweefvliegtuig (bijvoorbeeld bij de oefening "vliegen rond de schroefwind"), de "tug upset" waarbij een plots



Een tweede punt was de ondersteuning van de wervelkolom om haar natuurlijke kromming te vrijwaren, die vaak door de combinatie rugleuning/valscherp zodanig vervormd raakt, dat een schok meer kans maakt om te leiden tot schade aan die wervelkolom.

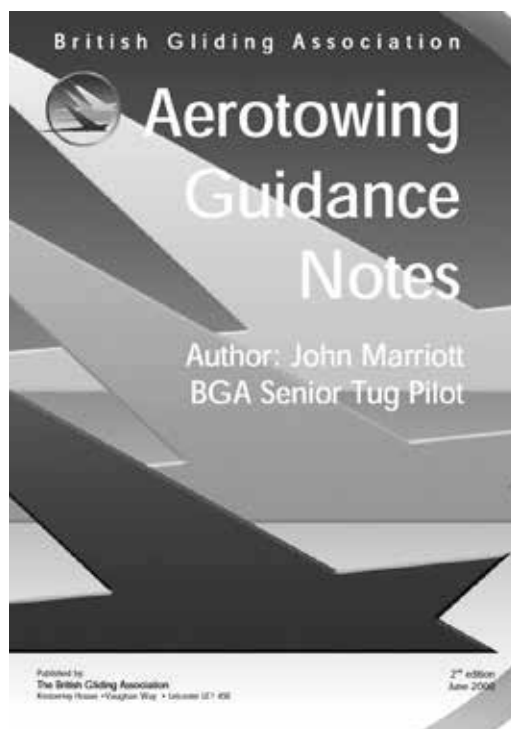
en versneld stijgen van de zwever de sleper laat overtrekken en in duikvlucht gaan (dodelijk op lage hoogte), de overmatige zijdelingse afwijking waarbij het kielvlak van de sleper kan overtrekken, de onmogelijkheid om de kabel te lossen, hetzij enkel door de zwever, hetzij aan beide kanten, ernstige noodgevallen bij de sleper, oververhitting motor, motoruitval, trillingen, uitvallen van de snelheidsaanduiding, ...

Het derde deel gaat over ophalen in sleep, iets wat bij ons vrij zelden voorkomt. In Engeland en enkele andere landen betreft het overigens niet alleen het ophalen vanop een vreemd vliegveld, maar ook vanaf een buitenlandingsveld, mits toelating van de eigenaar. We krijgen een beknopt maar zeer volledig overzicht van de voorbereiding, keuze van sleeptoestel, bekomen van toelating, lokalisatie van het te slepen zweefvliegtuig, helling van het veld, buitenlanding van de sleper, wind, obstakels, vee, publiek...

Het laatste deel tenslotte handelt over techniek en onderhoud van het sleeptoestel. Dit begint met de aankoop van een sleper, nieuw of tweedehands, administratieve rompslomp bij de inschrijving (voor het Verenigd Koninkrijk, maar dat is bij ons gelijkaardig), geluidsnormen, interessante aanpassingen, bijhouden van technische documentatie en papierwerk, zij het voor de cel, de motor of de schroef, benzine- en oliereserves, menselijke factoren enz.

Verrassend veel informatie dus in een zeer compact formaat. Deze uitgave van 2008 is enkel achterhaald op het gebied van ULV's en het wegvallen van EASA door de Brexit. Interessante lectuur voor elke sleeppiloot, of voor een clubverantwoordelijke!

Stéphane Vander Veken



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)