

LIGABLAD

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



43^{ste} jaargang

oktober • november • december 2023

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie
De L.V.Z.C. is lid van de
Vlaamse Cluster van Luchtporten v.z.w.
erkende organisatie voor
sportieve vrijetijdsbesteding
Tel.: 014/26.07.40
e.mail: secretariaat@luchtporten.be



43^{ste} jaargang • Nummer 176
oktober • november • december 2023

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:

ligablad@lvzc.be

Aan dit nummer werken verder mee:

Stefaan Bovin
Hartmut Koelman
Frans Van Humbeek
Koen Pierlet
Niel Deygers
Jan Matheussen
Stéphane Vander Veken

Abonnementen:

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

Liga van Vlaamse Zeevliegclubs
Drieskensstraat 46 - 2300 Turnhout
Tel.: 014/89 44 60
e.mail: info@lvzc.be
internet homepage :
http://www.zeevliegen.be
of http://www.lvzc.be

Betalingen:

Op bankrekeningnummer
BE42 0682 0333 4154
v.z.w. Liga van Vlaamse Zeevliegclubs
te 2300 Turnhout

Druk en opmaak:

Drukkerij Graphius NV - www.graphius.com

Kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten is toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. **Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht voor 1 maart 2024.**

Omslagfoto: *Luchtfoto van Leuven auteur onbekend*

Inhoud

| | |
|--|----|
| Nieuws van het secretariaat..... | 1 |
| LUAC is 60 jaar jong | 2 |
| Louis de San, de vliegende diplomaat..... | 4 |
| AHOT, Ops en veiligheidsadviseurs..... | 7 |
| Het Cumulus D-5480 project van Niel Deygers..... | 11 |
| Zweefvliegtuignieuws | 13 |
| Het hoekje van de boekenvreter | 14 |
| Gehomologeerde F.A.I. anno proeven 2023..... | 16 |

Woordje van de redactie



Beste lezers,

In de pioniersjaren van de Direct Mail probeerden onderzoekers te ontsluiten hoe lezers een brief lezen. Ze onderzochten de oogbewegingen en de emotionele reacties van hun testpersonen en stelden vast dat de doorsnee lezer eerst recto, dan verso kijkt en dan bepaalt of wat hij oppervlakkig ziet interessant is of hij de brief gewoon weggooit. Direct Mail behoort nu tot de geschiedenis van marketing maar de vaststellingen van weleer gelden nog steeds. Kijk dus eerst naar de recto en vervolgens naar de verso zijde van dit nummer en beslis vervolgens vooral niet dit drukwerk weg te gooien want de rectozijde zal je naar een interessant artikel over de LUAC en naar de merkwaardige avonturen van Louis Van San leiden. Op de verso zijde staat zeer belangrijke informatie over ons symposium dat eind januari in Oostmalle plaatsvindt. Net zoals verleden jaar zullen verschillende sprekers in verschillende lezingen de deelnemers proberen te behagen. In dit nummer is ook een verslag opgenomen van de jaarlijkse vergadering van AHOT's, Ops vertegenwoordigers en de veiligheidsadviseurs. Niel Deygers van zijn kant startte dit jaar een ambitieus project waarvan we het laatste nog niet gezien hebben en natuurlijk worden we door Stéphane Van der Veken ook in dit nummer verder ingelicht over het werk van de zweefvliegconstructeurs. Een boekbespreking en een overzicht van de gehomologeerde F.A.I. proeven sluit alles af. In totaal behaalden dit jaar acht leden van onze federatie een F.A.I. brevet, zeven leden sleepten een zilveren D in de wacht en één piloot vloog 750 km en kan zo ook deze badge op zijn revers spelden. Hun foto prijkt-in kleur-op cover drie. Over het wereldkampioenschap zweefvliegen kunnen we nog niets zeggen. Het kampioenschap is op het ogenblik dat we dit nummer afsluiten nog aan de gang. En oh ja... dit druksel valt na de feestdagen in de bus. Dus vanwege het Ligablad, een gelukkig nieuwjaar en veel vlieggnot in 2024.

Ludo Vrancken

Nieuws van het secretariaat

Bijdragen 2024

Tijdens de algemene vergadering van 23 november 2023 werd het ontwerp van begroting voor 2024, dewelke door het bestuursorgaan was voorbereid, besproken en goedgekeurd. Dit voorstel zal uiteraard nog ter bekrachtiging worden voorgelegd aan de statutaire algemene vergadering in maart a.s.

Voor het komende werkingsjaar blijven de bijdragen opnieuw ongewijzigd:

- a) Vaste clubbijdrage: 300,00 €
- b) Individuele bijdrage: 160,00 € voor de leden jonger dan 75 jaar
140,00 € voor de leden ouder dan 75 jaar
Nieuwe leden die toetreden na 1 juli genieten een vermindering voor de bijdrage en verzekeringspremie en betalen respectievelijk 92,00 € en 80,00 €,
- c) Deelnemers aan initiatiekampen betalen 38,00 €,
- d) "Crew"-leden betalen 23,50 €

Voor alle duidelijkheid herhalen we hier dat de individuele bijdrage ook de premie omvat voor de collectieve sportverzekering (zowel vlieg- als grondrisico). Deze collectieve verzekering is trouwens één van de verplichtingen in het decreet 'Erkenning sportfederaties'. Door een wijziging in het nieuwe Vlaamse sportdecreet zijn we noodzaak de leeftijdsgrens van 65 jaar op 75 jaar te brengen. Dit omwille dat het verplicht is personen tot 75 volledig te verzekeren inclusief arbeidsongeschiktheid. Concreet houdt dit in dat personen binnen de groep 65-75 jaar evenveel betalen als de jongeren leden voor het stukje verzekering.

Kadervorming

Tijdens de voorbije periode hadden de volgende activiteiten plaats: 21 november 2023 – Vorming dag voor alle CAO-medewerkers en technici, 2 december 2023 – Jaarlijkse AHoT, OPS & Safety vergadering.

Planning refreshers FI:

Op zaterdag 27 januari 2024 is de jaarlijkse FI-refresher voorzien te Malle in de voormiddag.

BE.DTO.130

De werking verloopt in het algemeen vlot. In het afgelopen seizoen behaalde 17 personen de SPL-vergunning en 6 personen de TMG-uitbreiding. Tevens behaalde 4 personen de FI (s) restricted en werden 4 personen full FI (s). Een dikke proficiat aan allen en welgemeende dank aan de instructeurs.

Tijdens de periode oktober/februari lopen er enkele cursussen ter voorbereiding van het theoretisch examen. Raadpleeg jouw A-HoT in de club voor meer informatie. Het theorie-examen wordt afgenomen op computer bij het DGLV te Brussel.

Voor de theoriecursus is er de website www.zweefvliegopleiding.be waarop de volledige cursus terug te vinden is. Deze cursus is geheel conform Part SFCL.

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

Privé eigenaars worden verzocht hun aanvraag tijdig in te dienen, zodat de werkzaamheden kunnen worden gepland voor de aanvang van het vliegseizoen.

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.

EU-Vliegvergunningen (EU-SFCL)

Vermits een SFCL-vliegvergunning geen vervaldatum heeft, moet de vergunninghouder steeds zelf voor elke vlucht nakijken of hij aan de permanente ervaringseisen voldoet. Zie vademecum voor de permanente ervaringseisen. De gehele opleiding en uitreiking van nieuwe vergunningen verloopt uitsluitend volgens Part SFCL.

Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas toch nog geconfronteerd met incidenten en accidenten. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren via 'AIR.LVZC'. Mogen we er nogmaals de aandacht op vestigen dat het rapporteren een belangrijk element is in het voorkomingsbeleid. Alleen door het onderzoeken en bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen. Bij vragen kan je contact opnemen met de veiligheidsadviseur van je club of de Safety Managers (Koen Peeters en Jan-Bart Van Erck) via safety@lvzc.be

FAI-Sporting Code

De sporting code "Section 3 - Gliders & Motor Gliders" is beschikbaar op de website van de FAI en via de verantwoordelijke sportcommissaris in jouw club.

Homologatie van F.A.I.-brevetten:

Alle dossiers moeten worden ingediend binnen de 12 maanden na de prestatiedatum, gelieve hiermee rekening te houden a.u.b. Oude dossiers worden niet meer aanvaard!

De aanvragen voor homologaties worden op het secretariaat verwacht tegen begin maart, begin juni en begin november 2024.

Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

Mogen wij oproepen om **adreswijzigingen** zo spoedig als mogelijk te melden aan het LVZC-secretariaat.

Symposium 2024 : Season Kick -off

Het jaarlijkse symposium zal plaatsgrijpen op **zaterdag 27 januari e.k.** in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle met een boeiend en gevarieerd programma. Zie de aankondiging verder in dit nummer.

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- KNNvL-Elementaire vliegopleiding: 5,00 € (7,00)*
- Logboekje 2,50 € (4,50)*
- Sticker 'Zilveren' brevet 1,75 € (2,50)*

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

Jan Matheussen

LUAC is 60 jaar jong



Dirk Vansina trots op het democratische karakter van de LUAC.
(foto Hartmut Koelman)



Stefan Bovin : De LUAC in de top 25 van de universitaire vliegclubs
(foto Hartmut Koelman)

De deadline van ons vorig Ligablade maakte het onmogelijk om nog iets over het feest dat de Leuvense Universitaire Aero-Club op 30 september in Leuven vierde te publiceren. We beloofden dat goed te maken in ons volgende nummer en belofte maakt, zoals een degelijk Vlaams spreekwoord dat wil, schuld.

“We zijn trots dat Leuven een zweefvliegclub heeft met zo'n rijk verleden. Elk jaar opnieuw vinden studenten er nog steeds de weg naar. Iedereen is welkom en hierdoor kunnen studenten aan een voordeliger tarief kennismaken met deze fantastische sport”, zo opende schepen Dirk Vansina de academische zitting die het stadsbestuur samen met de LUAC in het prachtige stadhuis van Leuven organiseerde om de 60 jaar te vieren dat de club “Universitair” aan haar naam mocht toevoegen. LUAC is een traditieclub. De 60 jaar verbergt haar roots die tot in de jaren dertig van de vorige eeuw reiken en maken dat de vliegclub samen met haar Franstalige evenknie tot een van de oudste zweefvliegclubs van het land gerekend mag worden.

Wie Universiteit zegt, zegt ranking aldus Stefan Bovin. We weten allemaal dat onze Alma Mater, de KU Leuven, alsmat hoger klimt in de top honderd van “the university rankings”, maar bestaat er ook zo iets als een ranking van “university gliding clubs”? Om dit uit te spitten doorzochten enkele PhD studenten-leden van de club, met AI en ChatGPT het worldwide web en al snel bleek dat LUAC en haar Franstalige zusterclub ACUL zich in een select gezelschap van meer dan zestig Universitaire Zweefvliegclubs bewegen. Een

ranking in dit gezelschap samenstellen bleek niet gemakkelijk want ChatGPT bleef aanvankelijk het antwoord schuldig. Mits de introductie van meerdere objectieve criteria zoals stichtingsjaar, vloot, ledenaantal, de gehanteerde tarieven, sportieve prestaties, opleiding, stages en uiteraard het aantal publicaties, kwam er wel leven in de zaak en volgde al gauw een stroom aan vergelijkende data en tabellen.

Wat blijkt? Duitsland, pionier van het zweefvliegen, telt op zich evenveel “Akademische Fliegergruppen” als alle Universitaire clubs van het Europese continent samen. Nadat AI er vakkundig alle “Fachhochschulen” uitgefilterd had, bleven er nog een 18-tal universitaire “sportclubs” over. De zogeheten IDA Fliegers voeren de Duitse ranking aan, met de Akaflieg Braunschweig op kop.



Stefan Bovin legt aan de Leuvense schepen van o.a. burgerzaken (waaronder jubileumvieringen) Dirk Vansina uit hoe een zweefvliegtuig

Uit het onderzoek kwam verder verrassend naar voren dat in Japan een tiental universitaire clubs op evenveel vliegvelden succesvol opereren en dit onder één overkoepelende studentenorganisatie, de “Japan Students Aviation League”.

Dat Duitsland en Japan met voorsprong de ranking aanvoeren, is waarschijnlijk niet toevallig want in beide landen was gedurende lange tijd het zweefvliegen de enig toegelaten luchtvaartactiviteit.

Aan de overzijde van het kanaal vonden de onderzoekers een 16-tal meer en minder actieve University Gliding clubs terug waaronder de Oxford en Cambridge Gliding Club. Stond er onlangs nog een

artikel in de krant over moord en doodslag onder de studenten te Oxford en Leuven in de middeleeuwen, vandaag spreken we over een meer vreedzame vergelijking. Oxford en Cambridge scoren met hun *Gliding Club* net zoals de LUAC zeker als de oudste clubs van het VK (opgericht in de jaren dertig) maar blijken in de ranking, niettegenstaande hun rijke pedigree, toch niet de meeste competitieve te zijn.

Bij onze noorderbuur dook nog één zelfstandige studentenclub op. Ze is verbonden aan de TU Delft, is de oudste club van Nederland (opgericht in 1931) en komt alle criteria in acht genomen vooraan in de internationale ranking te staan.

Ooit bestond er een "Association des Aeroclubs Universitaires et Scolaires de France" maar daarvan vond Chat GPT de laatste twintig jaar geen teken van leven meer terug. Hetzelfde geldt voor universitaire clubs die ooit bestaan hebben in Centraal Europa. Volgens ChatGPT is de befaamde "Polyteknikkojen Ilmailukerho" (PIK), of in het Engels de "Polytechnic Aviation Club" (PAK), opgericht in 1931 nog steeds actief als een aan de Aalto University gelieerde sportclub. In Zuid-Europa tenslotte, lokaliseerden de onderzoekers van LUAC alleen aan de Universiteit van Madrid een aan de Akaflieg gelieerde club terug die omwille van deze alliantie uiteraard hoog scoort.



Een blik in het publiek vanop het spreekgestoelte (foto Hartmut Koelman)



In de lijst ontbreken opvallend de traditioneel hoog rankende universiteiten uit de VS zoals het MIT, Harvard, Stanford, Berkeley, Boston en andere gerenommeerde campussen. Al ontmaskerde dat alle "University Flying Clubs" daar uitsluitend aan motorvliegen doen en dus uit de ranking vallen. Onze Spyware vond evenmin zweefvliegclubs terug in China en Taiwan. Dit zou kunnen verklaren waarom de Leuvense studentengemeenschap uit deze landen zo talrijk haar weg naar de LUAC vindt. Slechte punten ook voor Rusland, waar Chat GPT crashte op de glide bomb of zweefvliegbomb,



De Astir OO-KUL tussen het stadhuis en de Sint-Pieterskerk te Leuven (foto Hartmut Koelman).

een relik uit de tweede wereldoorlog dat, bij gebrek aan beter, helaas terug ingezet wordt tegen Oekraïne. Ook in Zuid Afrika, Chili en Argentinië, zijn er geen studentenclubs terug te vinden. Het zijn nochtans gereputeerde zweefvlieglanden waar quasi onklopbare wereldrecords gevlogen worden. En last but not least, de enige teruggevonden universitaire zweefvliegclub bij onze tegenvoeters, nl. de *Adelaide University Gliding Club*, scoort eveneens hoog in de ranking.

Wat kan hieruit besloten worden? Al verwerkte in een ijtempo alle beschikbare data en de voorlopige conclusies zijn momenteel het voorwerp van de gebruikelijke peer review. Maar we kunnen nu al, onder voorbehoud van de disclaimer "Se non è vero, è ben trovato!" met Artificieel Intelligente zekerheid stellen dat LUAC en ACUL, met nipte voorsprong op Oxford en Cambridge, zich ex-aequo in de top 25 van de wereldranglijst van Universitaire Aeroclubs bevinden. Geklopt weliswaar door onze noorderburen en meerdere collega-clubs uit Duitsland en Japan.

Geen jubileumviering zonder een dankwoord van de voorzitter aan de stichtende leden en de eerste naam die daarbij viel was die van Jef "Poeske" Scherens (†), een gekende Leuvense wielervedende die weliswaar geen zweefvlieger was, maar aan de wieg van d club stond. Jef was overigens wel een gepassioneerd piloot. Daarnaast vernoemde Stefan ook speciaal Denis Nootens met wie hij een halve eeuw geleden zijn eerste vlucht bij de LUAC maakte. Verder bedankte hij de professoren, vertegenwoordigers van het Universitair Sportcentrum of gewezen voorzitters van de club. Een speciaal woord had hij ook over voor Richard Vandeplas die na de splitsing van de universiteit en bijgevolg ook van de vliegclub, tot aan zijn voortijdig overlijden trekker en bezieler van LUAC was. Last but not least bedankte hij de Limburgse Vleugels voor de gastvrijheid en de goede samenwerking op het vliegveld van Zwartberg. Afgesloten werd met een quote uit een bericht dat van een oud student kwam die niet aanwezig kon zijn: "Misschien had je het al gehoord maar ik ben dan uiteindelijk met mijn vakantielief van het Hongaars vliegekamp getrouwd en we hebben twee kinderen. Ik heb dan wel nooit mijn vliegbrevet gehaald maar die korte LUAC periode heeft uiteindelijk toch mijn verdere leven bepaald".

Met dank aan Stefan Bovin, Hartmut Koelman

Louis de San, de vliegende diplomaat



Er zijn oude luchtvaartfoto's die jarenlang in een archief blijven sluimeren, tot er plots informatie opduikt die boeiend genoeg is om er een artikel over te publiceren. De foto van de Aero 45 OO-LDS op het Grimbergse vliegveld is er zo eentje. Wie was de piloot? Waarom stond dit vliegtuig met opschrift 'Belgian Legation Bangkok' enkele dagen op dit vliegveld?

Als bij toeval vond ik een krantenartikel waarin ik las dat de Aero 45 OO-LDS begin februari 1950 klaar stond op Grimbergen voor een vertrek naar Bangkok. Volgens de krant was Louis de San de piloot, de zaakgelastigde van België in Bangkok. Voer genoeg voor wat extra research over het vliegtuig en de piloot.

Het is in Boma (Belgisch-Congo) dat Louis de San op 30 augustus 1909 het levenslicht zag. Hij studeerde in 1932 af aan de Leuvense universiteit als dokter in de rechten. Zijn vader, Arthur de San, trok al in 1906 naar Congo en werd er onder meer magistraat en gouverneur. De familie van zijn moeder Rita-Hélène Merckens was zeer welstellend, ze bezaten waardevolle aandelen in de productie van Amerikaanse kunstzijde.

Zweefvliegen aan de Belgische kust

Begin jaren dertig leerde Louis zweefvliegen met ridder Jean de Wouters d'Oplinter als instructeur. Hij volgde ook zelf een opleiding tot instructeur. Vanaf 1934 trok hij dikwijls naar de Belgische kust. Piloten probeerden er de zweefvliegmogelijkheden van het strand en de duinen ten volle te benutten, onder meer in De Panne. Zwevers maakten ze met een kabel van zo'n 30 meter vast aan een auto, over een afstand van een kilometer werden ze dan in de lucht gesleept. Samen met een collega bezat de San toen al een Prüfling, hijzelf had een Professor. Een auto, eigen zweefvliegtuigen, tijd om ritjes naar de kust te maken ... je moest al van goeden huizen zijn om in dit clubje van zweefvliegers thuis te horen. De jonge zweefvliegpiloot werd eind 1935 voorzitter van de tot L'Arian gedoopte zweefvliegclub Les Ailes Wavriennes.

Het zweefvliegen bleef Louis passioneren, ook nadat hij koos voor een buitenlandse carrière in de diplomatie. Vanaf 3 januari 1936 ging hij aan de slag als stagiair diplomaat bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken in Brussel.

Op vrijdag 17 april 1936 maakte hij een recordvlucht van drie uur en twee minuten met zijn Professor-zwever 'Reine Astrid' op het strand van De Panne. Hij bereikte een hoogte van 80 meter boven de duinen, hoger dan wat mogelijk was met zuiver hellingvliegen. Na de vlucht vertelde hij: "Op vrijdag waaide eindelijk een zeewind van 10 a 15 m/s die mij toeliet mijn plannen uit te voeren. Maar tevergeefs vroeg ik mijn kameraden mij de lucht in te helpen. De meesten beweerden dat het te stormachtig was en wilden mij niet helpen bij een zelfmoordpoging. Ik kon ze maar niet overtuigen. Omstreeks zestien uur zwichtten zij eindelijk voor mijn argumenten en vergezelden zij mij naar de duinen."



Louis de San in zijn Professor 'Reine Astrid'. De foto is genomen op het strand van De Panne in 1936. (Foto Hubert Mojet, archief Frans Van Humbeek)

Met zijwind liet ik mij door de wagen opslepen. De start verliep eerder moeizaam. Pas was ik van de grond of de zijwind vatte mij en dwong mij onmiddellijk los te koppelen. In het begin van de vlucht kruiste ik loodrecht boven de duinenrij, vertrouwend op mijn boekenwijsheid, in de hoop zo de sterkste stijgwind te vinden.

De vlucht was lastig, ik werd sterk heen en weer geworpen, en het lukte mij niet een hoogte van 30 meter te overschrijden.

Ik merkte echter dat ik tijdens de bochten, die ik gezien de spanwijdte van mijn toestel zeer breed moest nemen, iets steeg en dan terugviel, wanneer ik naar de duinen terugkwam. Dit verschijnsel was slechts door de sterke stijgwind voor de duinen te verklaren. Na enkele pogingen stelde ik vast, dat bij een wind van 15 m/s het optimum 20 a 30 meter aan de loefzijde van de duinen lag, en weldra kon ik een hoogte van 70 a 80 meter bereiken. De laatste twee uren verliepen zonder problemen.

Rond 19.30 uur stelde ik vast dat de veiligheidsriemen beschadigd waren. Ik had me immers herhaaldelijk uit de zitting voelen loskomen. Omdat ik vreesde uit de machine geslingerd te worden, en bijna niets meer zag, besloot ik te landen. Dat was echter niet zo eenvoudig: het was namelijk onmogelijk naar beneden te komen. Boven de kleine, vier à vijf meter hoge duinen, behield ik nog steeds 30 meter hoogte. De vloed was daarenboven opgekomen, en er restte mij slechts een zeer kort stuk strand om te landen. Daar mijn vliegtuig een zeer goede glijhoek had, moest ik ongeveer 100 meter over de zee vliegen om uit de stijgwind te komen, en dan rakelings over de golven terugvliegen, even optrekken en plots in de wind draaien, zoals de meeuwen. Dit slaagde zonder problemen, en ik landde enkele meters van het water, bij volledige duisternis, op het strand. Ik bleef in mijn toestel zitten, uit vrees dat het vanzelf zou wegvliegen indien ik uitstapte. Mijn vrienden kwamen aangerend, en meldden mij dat ik met drie uur en twee minuten Belgische recordhouder geworden was."

Louis de San opende het vliegfeest van 18 juli 1937 op Haren-Evere met de Rhönadler 'Reine Astrid', met een lier omhoog getrokken door de collega's van de club Raoul Vilain XIII. Op 30 augustus 1937 slaagde hij er tijdens een oefenweek in Saint-Hubert in om met een Rhönadler het Belgisch hoogterecord van 125 meter op 1.210 meter te brengen.



Louis de San in 1936. (Archief Frans Van Humbeek)

In 1938 kreeg hij als gezantschapsattaché in Berlijn de kans om de Duitse rijkszweefvliedschool Grunau, in Oberschleziën (thans Polen) te bezoeken. Hij behaalde er de 'Amtliche C', het officieel erkend zilveren C-brevet, en maakte op 8 juli van dat jaar een vlucht van zes uur en eenentwintig minuten, alsook een hoogtevvlucht tot 3.900 meter. Eind september 1938 keerde hij terug naar een administratieve functie bij Buitenlandse Zaken in Brussel.



Louis de San maakte zich klaar voor de recordvlucht. Deze foto's van de recordvlucht komen uit de collectie van de echtgenote van Louis, Léonie 'Kiki' de Chaffoy de Courcelles. (Image courtesy of Kirsty Norman and Special Collections, University of Bristol Library)



De Rhönsperber werd na de vlucht verwelkomd door duizenden Chinezen. (Image courtesy of Kirsty Norman and Special Collections, University of Bristol Library)

Zweven in China

Vanaf 28 februari 1939 werkte Louis de San als gezantschapssecretaris in Peking, toen nog gekend als Peiping. Als gevolg van de Japanse invasie, hadden veel westerse ambassades diplomatieke posten gevestigd verder naar het zuiden in China. Daarom werkte Louis de San in Chongqing toen hij in 1940 in China een recordvlucht maakte met een zweefvliegtuig. Hij deed zijn verhaal in het tijdschrift *Aviation*. Op 22 april 1940 kwam een groepje militaire piloten aan op het vliegveld van Chongqing met twee nieuwe Rhönsperber-zweefvliegtuigen voorzien van de beste instrumenten. Twee dagen later liet een Chinese piloot zich tot 2.000 meter opslepen om een demonstratie te geven. Jammer genoeg dook zijn toestel vanop zowat honderd meter hoogte de grond in en de piloot overleefde het niet. Enkele uren na het ongeval kreeg Louis een telefoontje van het Chinese Ministerie van Defensie, met de vraag of hij met de tweede Rhönsperber een demonstratie wou geven. Hij aanvaardde het voorstel en 's anderendaags 's morgens om acht uur stond hij op het vliegveld bij de overblijvende Rhönsperber en het Curtiss sleepvliegtuig. Hij installeerde zijn hoogtemeter en een speciale variometer die hij uit Europa had meegebracht. Rond twintig voor twaalf 's middags was de zwever klaar en gaf de San de nodige instructies aan de piloot van het sleepvliegtuig.

Om kwart voor twaalf steeg Louis op. De opsleeper duurde zeven minuten. Vier uur en vierenveertig minuten later maakt hij een perfecte landing. Hij had een hoogte bereikt van 5.700 voet. Duizenden Chinezen stonden hem op te wachten. De Aziatische duur- en hoogtorecords werden bij de eerste poging verbeterd. Yves de San (zoon van Louis de San): “Later vertelde mijn vader dat hij op een bepaald moment klaar was om te landen na een normale zweefvlucht. Maar omwille van de komst van Japanse vliegtuigen, die zoals vaak deze regio van de grote Yangtze-rivier kwamen bombarderen, had hij besloten om opnieuw hoogte te winnen en te schuilen achter cumuluswolken. Hij beschermde zich voor de Japanners door verder en hoger van de ene wolk naar de andere te zweven. Het uiteindelijke resultaat was een recordvlucht.”

Op 6 oktober 1941 schrijft Louis de San – toen secretaris van de Belgische ambassade in China – dat hij enkele dagen later China zou verlaten om met zijn echtgenote met de boot via de Verenigde Staten en Canada naar Groot-Brittannië te reizen en daar de Belgische sectie van de RAF zou vervoegen. Hij had ondertussen vernomen dat de Britten eenheden met zweefvliegtuigen zouden oprichten en hij had daar, gezien zijn ervaring, graag deel van uitgemaakt. Hij argumenteert dat hij in China voor de overheid de eerste zweefvliegcentra had opgericht en adviseur zweefvliegen was voor de Chinese regering. Van zijn opleiding van Chinese zweefvliegpiloten bestonden volgens hem ook filmbeelden. Maar de Belgische regering in London (Eaton Square) maakte hem duidelijk dat de Britten enkel zweefvliegpiloten aanvaardden met ervaring in motorvliegtuigen, wat toen nog niet het geval was voor de San. In mei 1942 heeft hij de toelating op zak om in Zuid-Afrika vliegtraining te volgen, op voorwaarde dat hij zou slagen voor de medische testen van de RAF. Hij slaagde in de testen en in juli 1942 kon hij starten aan de RAF-vliegschool in Kimberly (Zuid-Afrika). Hij kreeg zijn brevet in juli 1943 en werd piloot bij een verbindingseenheid van de Force Publique (Leopoldstad) van 1 juli 1942 tot 27 april 1944, met een tussentijdse pauze van vier maanden.

Vanaf 27 juni 1951 kreeg hij New-Delhi (India) als standplaats. In september 1954 vestigde hij met een vlucht van zes uur en één minuut een nieuw nationaal Indiaas duurrecord in een tweezitter-zweefvliegtuig, samen met C.S. Rangan, instructeur bij de Delhi Gliding Club.



Deze foto is mogelijk in 1954 genomen bij de Delhi Gliding Club. Links in de Slingsby T.21 Sedbergh zit de San, de man rechts zou C.S. Rangan kunnen zijn. Ze vestigden samen een duurrecord tweezitter. (Foto Europe Magazine)

Op 4 mei 1957 werd de San van zijn functies bij de ambassade te New-Delhi ontlast en aangesteld in de hoedanigheid van buitengewoon gezant en gevolmachtigd minister geaccrediteerd in het gezantschap van Damascus (Syrië).

Slot

Louis de San was niet alleen een pionier van het zweefvliegen, hij deed ook enorm veel ervaring op in het motorvliegen. Onder meer dank zij de diplomatieke zendingen kon hij fantastische tochten maken met zijn Proctor en Aero 45. Hij leefde in regio's die politieke en sociale omwentelingen doormaakten, soms in de brandhaarden van de wereldgeschiedenis. Zijn Proctor en Aero 45 waren zakenvliegtuigen avant la lettre. Louis de San overleed in Syrië in november 1999. Zijn graf is bij Bmalkeh, een dorp met uitzicht op de havenstad Tartous aan de Middellandse Zeekust (Syrië).

Frans Van Humbeek

Dank: Luc Wittemans, Bob Verhegghen, Hartmut Koelman (Leuvense Universitaire Aero-Club), André Bar, Nancy Rossignol en Yves de San.

Bronnen:

- Archief Ministerie van Buitenlandse Zaken,
- Aviation, Conquête de l'Air, L'Aviation Belge, Europe Magazine, Vieilles Tiges, Ligablad, Journal of the Hong Kong Branch of the Royal Asiatic Society.
- Zweefvliegen in Vlaanderen, Bert Sr. Schmelzer, Hangar Flying, 2010.
- Eigen archief.

Het complete artikel over deze merkwaardige diplomaat kan gelezen worden op de site van Hangarflying <https://www.hangarflying.eu/2023/02/louis-de-san-de-vliegende-diplomaat/>



BELGIAN GLIDING TEAM

AHOT, Ops en veiligheidsadviseurs



Koen Pierlet HOT van de Liga

Op 2 december 2023 verenigden de AHOT's, Ops vertegenwoordigers en de veiligheidsadviseurs zich te Leuven voor wat men een dress rehearsal zou kunnen noemen van de refresher die traditioneel het symposium voorafgaat. Er stonden 15 punten op de agenda en wij pikten er een paar uit.

Een organisatiehandboek en het oefenexamensysteem van onze D.T.O.

De D.T.O. heeft een organisatiehandboek. Het weerspiegelt perfect wat in onze clubs gebeurt en is het resultaat van een intensieve samenwerking binnen het DTO-kader. Ons online oefenexamensysteem draait ondertussen op volle toeren. Proefexamens zijn een verplichte stap naar het echte examen en de vergunning. Het aanvraagformulier voor dat examen is een Pdf-formulier dat via hiërarchische weg en het DTO secretariaat zijn weg naar het D.G.L.V. vindt. Om een vergunning te behalen is het belangrijk dat de papieren in orde zijn en dat begint bij een goed bijgehouden vliegboekje waarin elke vlucht die een leerling uitvoert door een instructeur afgestempeld en afgetekend is.

Luchtruimschendingen

Dit vliegseizoen werden zeven luchtruimschendingen gemeld. Ze kwamen grotendeels uit één hoek. Vonden in andere clubs dan geen luchtruimovertradingen plaats? Waarschijnlijk niet, maar er zijn nu eenmaal overtradingen die niet gezien en ook niet spontaan gemeld worden. Er zijn echter ook luchtruimschendingen die extern opgemerkt worden en die kunnen niet anders dan aanleiding geven tot gevolgen. Hanteren de clubs procedures om overtradingen te detecteren en hoe volgen ze die dan op? Met sociale controle komt men al ver maar er zijn ook technische middelen zoals de app aangeboden door Glidernet. Over de lichte onvrijwillige schendingen bestaat niet veel twijfel. Sanctioneren hoeft niet. Voortdurende vorming, goede briefings en het gebruik van moving maps helpen dit soort voorvallen gemakkelijk uit de wereld.



Overleg rond het probleem van luchtruimschendingen

Voor hardnekkige recidivisten en piloten van slechte wil liggen de zaken echter ingewikkelder. Iemand uit een club zetten omdat hij hardleers is, kan alleen op basis van de clubstatuten. Piloten met een privé-toestel kunnen naar het andere landsgedeelte emigreren of in het buitenland gaan vliegen. Voor de afdwingbaarheid van sancties bij dit soort piloten moet misschien naar een echelon boven de clubs gekeken worden.

Safety

EASA schrijft voor dat accidenten en ernstige incidenten moeten gemeld worden en dat de tijd die men daarvoor krijgt beperkt is. De EASA regelgeving verplicht bovendien de inrichtende overheid van vliegactiviteiten om een rapporteringssysteem bij te houden waarmee de vliegveiligheid verbeterd kan worden. In ons geval is dat systeem AIR 2.o., een meldingsapp die aan iedereen de moge-



Bart en Koen over de resultaten van Air 2.o. 2023





lijkheid geeft om incidenten en accidenten te melden. Zoals in het verleden al herhaaldelijk vastgesteld, speelt niet iedereen in mee. Het aantal meldingen dat AIR in 2023 registreerde steeg wel, maar 70% van die meldingen kwam van slechts drie clubs. Wordt in de clubs zonder of met weinig meldingen uitsluitend intern en niet via AIR gerapporteerd? Is er wat mis met hun veiligheidscultuur of heeft hun meldingsgedrag te maken met bepaalde activiteitsbeperkingen (men vliegt bijvoorbeeld alleen tijdens het weekend)? Hoe dan ook uit de meldingen die wel binnen stroomden leren we dat ongeveer de helft te maken heeft met het vliegen. Een derde houdt verband met grondoperaties en meer specifiek met het (ver)plaatsen van de toestellen. Andere meldingen slaan dan weer op het technische aspect van het vliegbedrijf (zoals foute montages) en Runway incursions. Dit jaar gebeurde er slechts één ernstig accident. Het gevolg was desastreus voor het vliegtuig, de piloot kwam er dankzij zijn veiligheidscockpit met de schrik van af. Twee vaststellingen zijn zorgwekkend: 1) het aantal near miss incidenten steeg van 9 naar 12 en het aantal incidenten dat zich tijdens lokale vluchten voordeed verhoogde van 46 naar 67.

Had(den) onze vorige campagne(s) succes? Op basis van de ontvangen meldingen zou men kunnen zeggen van wel. In de zes parameters samen waarmee het effect gemeten werd daalde het aantal meldingen van 31 naar 10. De problemen gelinkt aan gebrekkig uitgevoerde cockpitchecks (zoals onder andere niet vergrendelde cockpitkappen en remkleppen) verminderden spectaculair van 13 naar 4 gevallen. Sommige parameters bleven echter constant, het aantal meldingen dat sloeg op losliggende voorwerpen in de cockpit verhoogde zelfs van 4 naar 5 gevallen (batterijen bleken slecht vastgemaakt te zijn, hoezen verdwenen in de romp, de verkeerde loodbalast was aangebracht).

Startle and surprise

Het is een fenomeen dat alle beroepspiloten kennen, maar blijkbaar alle moeite heeft om in de zweefvliegwereld door te dringen. Kort samengevat komt het op het volgende neer: startle is een schrikreactie in reflexvorm die volgt op een hevige gebeurtenis. Surprise komt voor wanneer de waarnemingen van een fenomeen niet meer overeenstemmen met de verwachtingen. Startle geeft aanleiding tot een instinctmatig Fight of Flight proces, surprise tot freezing up en tunnelvisie. Beide processen kunnen samen voorkomen, elkaar versterken of triggeren. In feite schakelen zij in onze hersenen ons cognitief vermogen uit waardoor we terugvallen op ons slangenbrein. Niemand is er immuun voor. Hoe men reageert op een hevige gebeurtenis of op een verrassing is heel persoonsgebonden en hangt in grote mate af van de beginsituatie (initieel stressniveau) waarin de persoon zich bevindt. Het fenomeen verdient aandacht in een apart en uitgebreider artikel.

Ludo Vrancken.





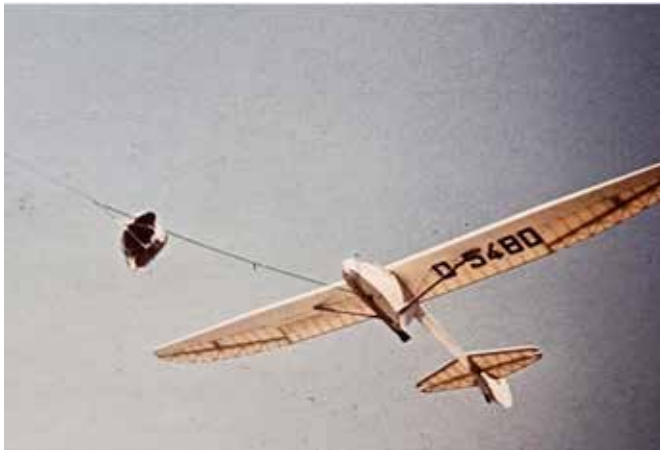
Dank

Alle medewerkers, clubsecretarissen, commissieleden en leden worden vanuit het secretariaat van harte bedankt voor het vlotte verloop van dit werkingsjaar. Wij zijn ervan overtuigd dat we met een positieve houding zoals in het verleden, de nodige creativiteit aan de dag kunnen leggen om oplossingen te vinden voor eventuele problemen. Maak van 2024 een sportief en succesvol vliegjaar en hou het vooral veilig!

Uiteraard ook onze oprechte dank aan Axis Aviation die onze werking op verschillende vlakken heeft ondersteund.



Het Cumulus D-5480 project van Niel Deygers



Wat voorgeschiedenis

Hij oogt misschien als een vreemde vogel, maar de Cumulus werd door Gerhard Reinhard & Karl Heinz-Kneschke in feite ontworpen om de romp van de Grunau Baby zo te wijzigen dat er een motor met propeller zou op gemonteerd kunnen worden. Dat is de reden waarom zij een halve Grunau Baby romp combineerden met vleugels van de Grunau Baby 2 en 3.

De eerste Cumulus maakte zijn maiden vluchten in de Wasserkuppe op 25 augustus 1951, een eerste met Gerhard Reinhard in de cockpit, een tweede met Karl Heinz-Kneschke aan de stuurknuppel. De volgende dag was het de beurt aan de legendarische testpilote Hanna Reitsch en werd de officiële testvlucht meteen een primeur want hierna promoveerde de Cumulus tot het eerste zweefvliegtuig dat in het naoorlogse Duitsland gebouwd mocht worden. Er volgden versies met en zonder remkleppen, versies met een hoofwiel en versies met een landingsschaats. De eerste testen met een 15 pk motor en een driebladige duwschroef vonden in 1958 plaats. Officieel werden er 20 Cumulussen gebouwd, twee daarvan zijn nog steeds luchtwaardig. Het prototype, de D-6000 verzeilde uiteindelijk in Brasschaat en verdween daar helaas na een crash.

De D-5480

De D-5480 werd in de aeroclub van Münster-Telgte (Münsterland) gebouwd. Het toestel vloog voor het eerst op 22 september 1956 en werd in 1966 voor 100 DM (toen het equivalent van 1250 Belgische frank of 30.99 € nu) aan Harry Vanmolkot verkocht. De transactie was een toevalstreffer. Aan het woord Harry: "Tijdens de tweede Victor Boin (vertrekkend vanuit St Truiden) was ik ophaler van ons clublid (D.A.C.) Pierre Philips. Toen bestond de Victor Boin er nog in om zo ver mogelijk te vliegen en zo vloog mijn piloot over het Ruhrgebied, wist niet meer waar hij was en landde op een vliegveld met een houten loods. Dat vliegveld bleek de thuisbasis te zijn van de aeroclub van Münster-Telgte en dus ook van de D-5480 te zijn. De contacten met de aeroclub bleven na het deparnagementuur open en bleken uiteindelijk zo goed dat ik daar verschillende jaren kon gaan vliegen. Bij een bezoek in 1965 was de bouw van een nieuwe grote hangar beëindigd. Tegen een muur waren twee oudere zwevers tijdelijk gestockeerd, een L Spatz, en iets onbekend, de Cumulus D 5480 van Fritz Dunkel, lierbouwer en Max Muller werkplaatsoverste. De Cumulus stond daar toch maar te verkommeren en Müller stelde voor om het toestel inclusief basisinstrumenten tegen betaling van 100 DM over te nemen. De afhaling was begin 1965 gepland met een document dat bevestigde dat dit een Kerstgeschenk was van de Telgter Aero Club voor Diest Aero Club. De Belgische douanier had daar last mee, maar was wel voor een bak



De verloren zoon ergens in een Loods te Diest



Terug naar huis samen met oude bekenden. In het midden Raf Torfs de ontdekker, rechts Harry Vanmolkot de eigenaar (foto Niel Deygers).

bier bereid even de ogen te sluiten als we over de grens reden. Toen de huisverzekeraar belde voor de immatriculatie wist mijn moeder niet dat ik iets had gekocht en complete radiostilte volgde voor een tijdje, maar in Schaffen werd er wel mee gevlogen. Het kreeg zelfs een motor. In 1965 vertrok ik naar Congo en het toestel ging in stockage bij een clublid, verhuisde van her naar der en werd uiteindelijk in 2016 herontdekt. De D-5480 kon terug verhuizen naar zijn thuisbasis, maar daar wachtte opnieuw de mottenballen tot Harry hem voor 30.99€ (dus zonder winst) verkocht aan Niel. Niel had nu een romp, een bruikbare rechtervleugel en een linkervleugel in handen die door waterschade als damage beyond repair gecatalogeerd moest worden. Maar Niel had geluk want op de locatie waar de Cumulus opdook, bevond zich ook de nog de intacte rechtervleugel van Grunau Baby "Babycham", die tijdens een onweer in een Cumulus Nimbus wolk gezogen was en uiteindelijk door een volkomen in de war gebrachte piloot bij een buitenlanding in

de buurt van Tessenderlo een kraaklanding maakte. Niel was vast van plan om het toestel terug in de lucht te krijgen, maar dat kon natuurlijk maar na een grondige restauratie en daarvoor ontbrak in

2016 de tijd want er waren ondertussen twee kindjes bijgekomen en er moest nog een werkplaats gebouwd worden. De stilte daalde opnieuw neer rond de D-5480.



Links de Babycham in betere tijden, rechts het toestel herleid tot donorvliegtuig (fotoarchief Diest Aeroclub)

Vrijdag 6 oktober 2023 de campagnestart met de vraag: “Is het werk wel de moeite waard”?



Johan Kiekens inspecteert de vleugels en de romp (foto's Niel Deygers)



Voor het eerst terug gemonteerd na 60 jaar (foto's Niel Deygers)

Johan Kiekens, master/guru in België voor alles wat houten zwevers betreft en goede vriend van Harry kwam ter hulp om zowel de vleugels als de romp te beoordelen. Daarna werd het toestel terug gemonteerd. Toen geprobeerd werd om de rechtervleugel van de Grunau Baby te monteren lukte dat, zij het maar nipt, wonderwel. Het oordeel van Johan was duidelijk: “We beginnen er aan”. Wordt

vervolgd, zou ik zo zeggen. De vorderingen van het project kunnen ook gevolgd worden via Niels blog <https://cumulus3f.blogspot.com/>

Ludo Vrancken

Zweefvliegtuignieuws



Allstar PZL Glider

Op 27 september II. steeg de SZD-55-2 NEXUS-e-motion op voor zijn eerste vlucht van op het vliegveld van Giebelstadt, Duitsland. Het prototype was uitgerust met het nieuwe *Allstar-e-motion* elektrische thuisbrengsysteem. De ontwikkeling gebeurde in samenwerking met *Breunig Aerospace*. Dit ingenieursbureau ontwikkelde de elektrische aandrijving, die bestaat uit een accumodule, een opvouwbaar propellersysteem en besturingselektronica in de cockpit. Het ingenieursbureau *Zimmermann* ontwikkelde de motorcontrollers. De elektrische motor in de neus komt van het Sloveense EMRAX.

Voor dit project heeft Allstar PZL Glider het bekende standaardklasse zweefvliegtuig *SZD-55-1 NEXUS* gemoderniseerd met onder andere verbeterde rolroeren en winglets. Tegelijk met de certificering en serieproductie van de nieuwe zwever wordt er ook gewerkt aan de goedkeuring van een upgrade van bestaande *SZD-55-1*-zwevers met inbouw van het nieuwe thuisbrengsysteem.

DG Aviation

DG meldt dat de EASA-goedkeuring werd verkregen voor de upgrade met neo-winglets voor de *LS1-c* en *LS1-d*. Verder laat DG nog weten dat ze een partnerschap aangegaan zijn met *Jonker Sailplanes* via de stichting van de firma *JSDG Production GmbH*, dit om, dixit DG, "de toekomstige productie van de DG-1000 serie te waarborgen". Het doel is ook om gebruik te maken "van gezamenlijke middelen om kostenefficiënte productiemogelijkheden te creëren. Aangezien de gebouwen van DG in Bruchsal bij uitstek geschikt zijn voor het onderhoud en de productie van zweefvliegtuigen, zal de *DG-1000* serie ook in de toekomst [daar] worden geproduceerd".

Jonker Sailplanes

Jonker meldt eveneens de stichting van het partnerschap in *JSDG Production GmbH*, in zo goed als letterlijk dezelfde termen, zonder meer concrete informatie dus. Verder verheugt Jonker zich op de eerste vlucht van het prototype van de nieuwe open-klassezwever *JS5 Rey* op 7 november II. De volledig nieuwe vleugel werd feitelijk zonder enige aanpassing van de pinnen of bussen gemonteerd op de romp van het *JS-2* prototype. Mooie precisie in de fabricage dus. Beide halve vleugels zijn tweedelig + winglets en de *JS-5* is voorzien in 18 m en 24 m versies. Alle koppelingen gebeuren automatisch. Het waterballastsysteem met een nieuw soort klep is gecompartmenteerd om het heen en weer klutsen tegen te gaan, maar het is ook in korte tijd volledig uitneembaar uit de vleugel. Het toestel zal beschikbaar zijn als zuiver zweefvliegtuig, als zelfstarter of met een straalmotor als thuisbrenger. In een interview sprak Uys Jonker over een beste glijhoek van bijna 1:70 voor de 24 m vleugel, en nog 1:45 bij 200 km/h.

Robin Aircraft

De bekende fabrikant van o.a. sleepvliegtuigen had begin 2023 de bescherming aangevraagd van de handelsrechtbank van Dijon. De firma zat in nauwe schoentjes omwille van nieuwe problemen i.v.m. de gebrekkige lijming van de vleugelliggers van de *DR-400*, met beperkingen van de luchtwaardigheid tot gevolg. Na de verwerping van drie voorstellen tot overname heeft deze rechtbank nu besloten over



te gaan tot de liquidatie van de firma. In een communiqué meldt de firma dat de bezitters van Robin vliegtuigen zich kunnen wenden tot de – onafhankelijke – firma CEAPR (Centre Est Avions Pierre Robin). Wat dit precies betekent, wordt niet in detail gezegd. Of CEAPR kan instaan voor de levering van wisselstukken of de opvolging van de luchtwaardigheid zal de toekomst moeten uitwijzen.

LTB Sebald

Deze firma, in 1996 gesticht door Bernd Sebald en gespecialiseerd in het onderhoud, de herstelling en de prestatieverbetering van zweefvliegtuigen, heeft het profiel van de vleugel van een *Ventus 2* aangepast om beter in te spelen op de actuele kennis qua aerodynamica. De structuur zelf van de vleugel werd niet gewijzigd, de veranderingen werden extern aangebracht. Het toestel heeft als *Ventus 2cM*. Se zijn eerste vlucht uitgevoerd op 4 oktober II. Het nieuwe profiel werd ontworpen door Dr. Lukas Popelka. Dit profiel uit de PW-reeks biedt een laminaire stroming tot een profieldiepte van 95% aan de onderkant. Sebald is van plan een Supplemental Type Certificate aan te vragen aan EASA voor deze wijziging.

Ultra Vision Glider

Gonzalo Garcia-Atance is luchtvaartingenieur en is de ontwerper van het UltraVision-zweefvliegtuig, dat een onbelemmerd zicht uit de cockpit biedt om de vliegervaring te maximaliseren. Alle zweefvliegtuigen werden tot nu toe ontworpen rond maximale prestaties. Dit ontwerp wil daar verandering in brengen.

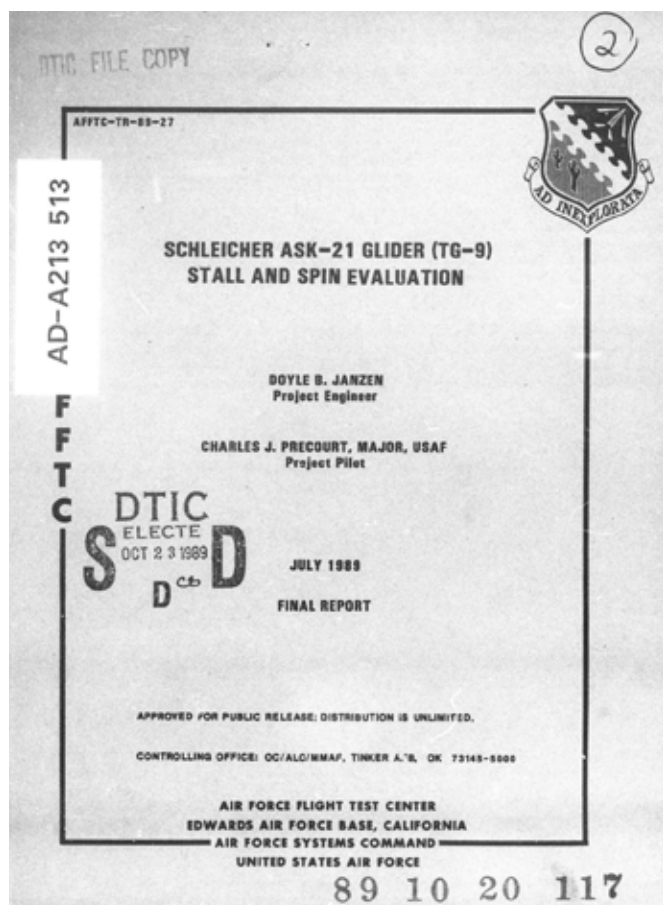


Garcia_Atance heeft een wetenschappelijk artikel ingediend voor peer review in *Technical Soaring (OSTIV)* met gedetailleerde prestatieberekeningen voor spanwijdtes van 18 m en 13,5 m en drie certificeringsstrategieën (*CS-22 / JAR-22*). Volgens hem zijn er veel zweefvliegers bereid om een deel van de prestaties op te geven in ruil voor een gerieflijke cockpit met een beter uitzicht op de buitenwereld, zeker indien dit gepaard gaat met een elektrische thuisbrenger bijvoorbeeld. Nu zien of er effectief interesse komt voor dit concept. De eerste reacties op Internet leken vooral te focussen op de twijfelachtige esthetiek van de zwever...

Stéphane Vander Veken

Alle illustraties zijn bedrijfsdocumenten

Het hoekje van de boekenvreter



Soms val je op Internet op bijzonder interessante werken, die je anders nooit zou ontdekken. Dit is het geval met deze studie van **DOYLE B. JANZEN, Schleicher ASK-21 Glider (TG-9) stall and spin evaluation**, Air Force Flight Test Center, Edwards Air Force Base, Californië, 1989, 132 blz. A4, 2 z/w foto's, enkele z/w tekeningen en schema's.

Het gaat hier om het verslag van testvluchten uitgevoerd om de overtrek- en tolvluচেigenschaften van de ASK-21 vast te leggen op aanvraag van de Commandant van de Kadetten van de US Air Force Academy. De bedoeling was om de gevolgen van het verleggen van het zwaartepunt te bepalen op deze eigenschappen, dit naar aanleiding van een dodelijk ongeval in november 1988. Het onderzoeksteam had aangeraden om deze tests uit te voeren alvorens de ASK-21 terug op te nemen in de USAFA-vluchtoperaties.

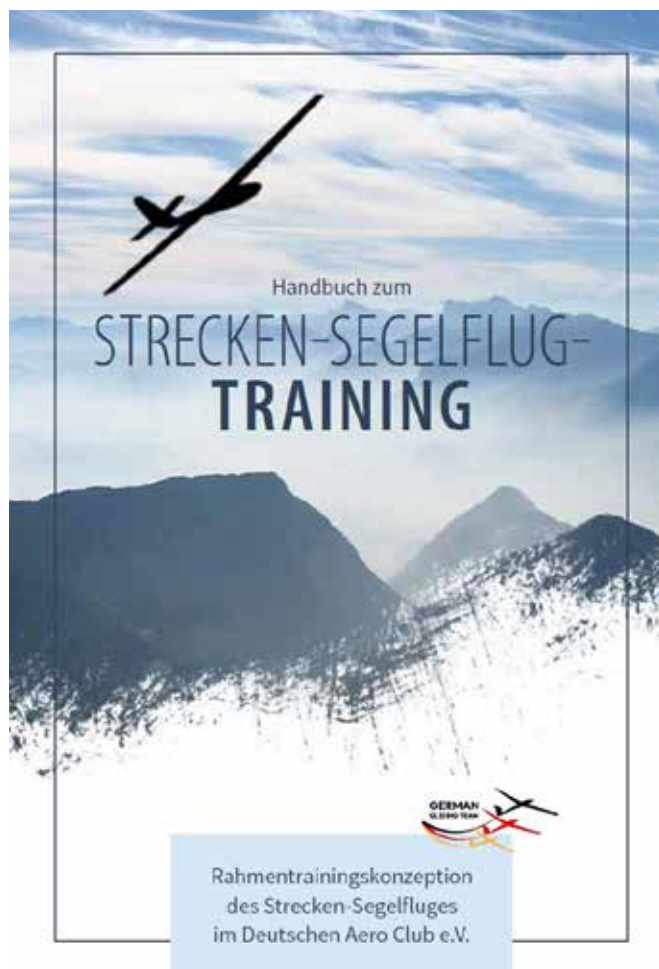
De proefvluchten werden uitgevoerd op het Air Force Flight Test Center van de Edwards luchtmachtbasis tussen 27 april en 31 mei 1989. 43 vluchten werden uitgevoerd, met een totaal van 30,5 vlieguren. Het toestel was de ASK-21 s/n 21235 met kenteken N974AF. Toevoegingen aan de zwever waren een videocamera en een radarbaken om de zichtbaarheid te verhogen op het radarscherm. Een grondige weging werd uitgevoerd en het toestel werd beschouwd als representatief voor het type.

De tolvluচেigenschaften werden geëvalueerd als bevredigend en gelijkaardig aan die van andere prestatiezwevers. Het testteam beschouwde de ASK-21 overigens als bijzonder aangepast voor tolvluচে training omwille van de mogelijkheid om het zwaartepunt accuraat aan te passen via startgewichten om zo voor alle piloten dezelfde resultaten te bekomen. Vrijwillige overtrek- en tolvluচে-

inleiding en -herstel waren veilig en herhaalbaar uitvoerbaar binnen de volledige enveloppe van gewichten en zwaartepuntliggingen.

8 belangrijke bevindingen werden genoteerd.

1. De tekens van naderende overtrek waren marginaal (zeer licht schudden, lager cockpitgeluid, zeer weinig "g-break" (plotse vermindering van de verticale belastingsfactor) bij overtrek.
2. Tolvlucht mogelijk zelfs met het zwaartepunt voorwaarts van de referentie uit het handboek van het toestel.
3. Oscillerende tolvucht, soms met desoriëntatie tot gevolg. Zelfs wanneer dit leidde tot een fase die er vlak uitzag, was herstel steeds mogelijk. Soms ging de tolvucht over in een spiraalduik waarbij de piloot attent moest zijn om de maximumsnelheid niet te overschrijden.
4. Bij het vieren van de stuurknuppel zonder actie op het voetenstuur om een uit de hand gelopen situatie te herstellen, was het herstel soms duidelijk trager.
5. De herstelprocedure zoals beschreven in het handboek van de constructeur vereiste tot anderhalve slag alvorens de rotatie stopte. Deze procedure kon wel telkens de tolvucht succesvol beëindigen.
6. Bij snelheden dicht bij de overtrek ging het toestel soms in tolvucht over zonder input van het voetenstuur vanuit een slecht gecoördineerde bocht.
7. Soms ging de tolvucht gewoon onbegrensd door wanneer de stuurorganen werden losgelaten tijdens een volledig ontwikkelde tolvucht.
8. Omgekeerde tolvluচten waren mogelijk en traden op tijdens kunstvluchtmanoeuvres.



Een conclusie was dat het toenmalige vliegtuighandboek de tolvuchtgevoeligheid van de ASK-21 niet accuraat weergaf, en evenmin de tolvuchteigenschappen adequaat beschreef. Met een aangepaste revisie van het handboek in functie van de resultaten van deze tests werd de ASK-21 beschouwd als aangepast voor tolvuchttraining.

Naast deze bemerkingen en de uitleg hoe men tot deze conclusies gekomen is, bevat dit verslag nog interessante informatie, o.a. over de invloed van de individuele roerinputs of het ontbreken ervan. Ook de bijlagen kunnen ons heel wat leren, bijvoorbeeld over de testmethodes, weight and balance, traagheidsmomenten, JAR-22 (EASA bestond nog niet, en dus ook geen CS-22), tolvuchttheorie enz. Een aanrader voor wie een diepgaande kennis van de tolvucht beoogt. En zeker voor FI's die op ASK-21 lesgeven.

Nog een werkje voor de instructeurs, ditmaal een zeer recente productie van de zweefvliegafdeling van de Duitse Aeroclub: **WOLLI BEYER e.A., Handbuch zum Strecken-Segelflug-Training, Rahmentrainingskonzeption des Strecken-Segelfluges im Deutschen Aero Club e.V., Deutschen Aero Club e.V.**, Braunschweig, Duitsland, 2022, 198 blz. A5 (100 dubbele blz. inclusief cover in PDF), talloze kleurfoto's, tabellen en schema's.

Hoewel dit natuurlijk toegespitst is op de concrete situatie bij onze oosterburen (de blz. 20 t/m 46 zijn voor ons duidelijk niet van toepassing), is er toch heel wat lees- en denkvoer voor een (eventuele) nationale trainer, maar ook voor elke FI(S) die zich inzet voor het aanleren van het overlandvliegen en het verhogen van de prestaties

in dit verband. En ook de individuele piloot met een drang tot zelfverbetering kan hier zijn licht opsteken.

De hoofdstukken over de trainingsstructuur, de veiligheid, de trainingspiramide, de complexiteit van het zweefvliegen, de vordering van de training in graduele stappen, enz. kunnen heel wat nieuwe inzichten bijbrengen. Een bijzonderheid is het laatste hoofdstuk over de zelftrainingsmethodes, maar we naast klassieke oefeningen ook meer exotische vinden, zoals autogene training, progressieve spierrelaxatie, Vipassana meditatie, en nog meer. Als je erin gelooft, moet dat werken... Gelukkig zijn er ook nog wat fysieke oefeningen beschreven.

Het boek zelf is vrij beknopt voor deze uitgebreide materie, maar – en dit is wellicht een van de merkwaardigste nieuwigheden – zit vol met QR-codes die je doorverwijzen naar websites of PDF-uitgaven die je verder kunnen informeren over het betroffen onderdeel. Als lezer kan je dus het boek aanvullen met een berg aan verdere informatie. Kwestie van te weten of een onderwerp het opvolgen waard is. Dat is het probleem dat uit deze veelheid ontstaat: je kunt niet alle links volgen, of je raakt bedolven! Kortom, de Boekenvreter staat een beetje te twijfelen om tot een éénduidige conclusie te komen bij het overzicht van dit boek...

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)

Bijlage aan het verslag van 2023-11-22



Silver Badge



Gold Badge



Three Diamonds
(1,2 Diamonds similar)



750+ km Badges
1000 km shown,
others similar

Gehomologeerde F.A.I. anno proeven 2023

Zilveren brevet:



1000 m hoogtewinst

CIOROGARIU Pavel
RAEYMAEKERS Jonas
GEMIS Jens
HAEMELS Michiel
BOEVE Nicolas
DE BRUYN Yannick
DEVRIENDT Jeroen
VERMEIREN Dries

5 uren duurvvlucht:

COPPIETERS Geert
VEYS Arnaud
CIOROGARIU Pavel
RAEYMAEKERS Jonas
ENE Paul
GILIS Kris
HAEMELS Michiel
BOEVE Nicolas
VAN DER MEERSSCHE
Bart
BERTELS Emiel
VERBIST Guido
DEVRIENDT Jeroen
VERMEIREN Dries

50 km afstands- vlucht:

CIOROGARIU Pavel
HUYBENS Erwin
HAEMELS Michiel
BOEVE Nicolas
DEVRIENDT Jeroen
VERMEIREN Dries
MEUWIS Daan

(alle foto's werden
geput uit het archief
van de fotowedstrijd



Gouden brevet:

3000 m hoogtewinst:
GERNAEY Joris

**300 km afstands-
vlucht:**
VAN BRANDT Robbe
CIOROGARIU Pavel
HILLAERT Nathan

Diamanten brevet:

300 km doelvlucht:
DE VOS Tim
HILLAERT Nathan

**500 km afstands-
vlucht:**
DE BRUYN Thomas
HOSSTENS Glenn



Behaalde brevetten

Silver Badge



CIROGARIU Pavel Albatros



HUYBENS Erwin De Wouw



Michiel Haemels Albatros



BOEVE Nicolas Diest Aeroclub



DEVRIENDT Jeroen KAZM



Dries Vermeiren KAC Weelde

750 km Badge



Daan Meuwis KLV Zwartberg

KBAC-Sportcommissie
ACRB-Commission Sportive



GYSEMANS Ward KACK

Aan allen, een aangename jaarwisseling en een succesvol nieuwjaar!

SEASON KICK-OFF

ZATERDAG 27 JANUARI 2024



PROGRAMMA

- 13:30 Ontvangst
14:00 Welkomstwoord van de voorzitter
14:30 Workshops naar keuze:



Luchtruimrefresher

-

Bergvliegen, iets voor mij?

-

Air Accident Investigation Unit

-

Condor zweefvliegsimulator



- 16:00 Uitreiking SPL badges, FAI brevetten, Beker van Vlaanderen, foto- en filmwedstrijd, Charronprijzen



Doorlopend receptie,
stand van Glider-Equipment &
tweedehands verkoophoekje



Alle leden welkom!

GLIDER-EQUIPMENT

Glider
Pilot Shop



SPORT.
VLAANDEREN

AXIS

VLAAMSE CLUSTER VAN LICHTSPORITEN
VCL

**PROVINCIAAL VORMINGSCENTRUM
SMEKENSTRAAT 61, 2390 MALLE**