

LIGABLAD

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

44^{ste} jaargang

juli • augustus • september 2024

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

nummer 179


liga van vlaamse zweefvliegclubs

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



44^{ste} jaargang • Nummer 179
juli • augustus • september 2024

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:

ligablad@lvzc.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Mathieu Denecker
Jan Matheussen
Kris Van Dam
Stéphane Vander Veken

Abonnementen:

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

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

Betalingen:

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

Druk en opmaak:

Drukkerij Graphius NV - www.graphius.com

Kantoor van afgifte Gent X

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

Omslagfoto: een beeld uit het wereldkampioenschap junioren (Martijn Eerdekens)

Inhoud

• Bedankt Jan	1
• Nieuws van het secretariaat	2
• Martijn Eerdekens 13 ^{de} FAI junior wereldkampioen zweefvliegen	3
• Open Belgian Nationals 2024	5
• 38 th world gliding championship Uvalde U.S.A	7
• EASA safety bulletin 2024	8
• Zweefvliegtuignieuws	9
• Het hoekje van de boekenvreter	10

Woordje van de redactie

Beste lezers

Juli, augustus en september vormen voor ons zweefvliegers de hoogdagen van het seizoen. Niet minder dan drie kampioenschappen vulden deze maanden. Het begon met de Nationals. Die begonnen wel in juni maar eindigden in juli en vonden in Saint Hubert plaats. Onze Vlaamse clubs lieten opnieuw van zich horen. Daarna volgden twee wereldkampioenschappen: een wereldkampioenschap junioren in Polen en een wereldkampioenschap senioren in Texas U.S.A. Het juniorenwereldkampioenschap leverde de Liga een wereldkampioen op. Zijn naam Martijn Eerdekens en Kris Vandam ging hem interviewen. Op het wereldkampioenschap senioren vertegenwoordigde alleen Pierre de Broqueville onze Liga. Tijdens beide competities was de Belgische delegatie eerder bescheiden. De twee deelnemers aan het juniorkampioenschap deden dat zelfs met geleende vliegtuigen. De drie wedstrijden vullen voor een deel de pagina's van dit nummer. Daarnaast besteden we aandacht aan de EASA Safety Bulletins. Iedereen kan er zich op abonneren en het is misschien wel een must voor jonge piloten wiens ambities iets verder rijken dan het zweefvliegen om dat te doen. Ten slotte geeft Stéphane zijn overzicht van het nieuws dat in de drie voorgaande maanden in ons universum te rapen viel. In zijn rubriek de boekenvreter bespreekt hij zijn 299^{ste} en 300^{ste} werk en, zo schrijft Stéphane, het ging niet altijd over boeken.

Veel leesgenot

Ludo

Bedankt Jan!

Jan Matheussen, ook gekend als “het Liga secretariaat”, heeft na 6 jaar van waardevolle inzet, besloten om een andere uitdaging aan te gaan. Jan heeft in deze periode een cruciale rol gespeeld in de ondersteuning van onze organisatie.

We willen Jan hartelijk bedanken voor zijn jarenlange inzet en het uitstekende werk dat hij voor de Liga heeft verricht. Dankzij zijn professionele aanpak hebben we ons als bestuur kunnen concentreren op het belangrijkste: het zweefvliegen in Vlaanderen. Namens het bestuur en alle leden willen we Jan nogmaals van harte bedanken en wensen we hem het allerbeste in zijn toekomstige carrière.

Intussen hebben we een gedeeltelijke vervanging gevonden. Lucrèce De Palmenaer, lid van Koninklijke Antwerpse Zweefclub Meeuw, zal voor de continuïteit van het secretariaat zorgen. Alvast bedankt veel succes aan Lucrèce.

Met Lucrèce alleen hebben we niet voldoende vervanging, daarom zoeken we nog een halftijdse medewerker. Die vacature werd intussen al met de clubs gedeeld.

Indien je interesse hebt of als je iemand kent die geschikt zou kunnen zijn voor deze functie, horen we dat graag. Reageren kan via voorzitter@lvzc.be

Nogmaals, bedankt Jan, voor al je harde werk en toewijding.

Met vriendelijke groet,
Matthieu Denecker - Voorzitter



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)

Nieuws van het secretariaat

Samenstelling bestuursorgaan LVZC vzw

- Matthieu Denecker (KFC)	Voorzitter
- Johan Lievens (VZP)	Ondervoorzitter
- Thomas De Bruyn (BZC)	Secretaris
- Koen Crombez (DAC)	Penningmeester
- Luc Beerts (DAC)	Bestuurder (Accountable Manager CAO)
- Anton Buyse (KAZM)	Bestuurder (DTO representative)
- Koen Pierlet (KVDW)	Bestuurder (Head of Training DTO)
- Sebastiaan Durt (KAZM)	Bestuurder (PR-coördinator)

Nieuw post adres liga - secretariaat

Vanaf 23 september heeft de LVZC het volgende post adres.
Roklijf 37 - 9300 Aalst

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 ervaringsisen 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 7 december 2024** te Leuven.
De gezamenlijke FI refresher zal doorgaan op **zaterdag voormiddag 25 januari 2025** 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.
Nick Adriaensen en Jan-Bart Van Erck zijn bereikbaar via: safety@lvzc.be

Luchtwaardigheid - BE.CAO.0113

Behoudens enkele types (de zgn. Annex I-toestellen) die nog onder nationaal regime blijven, moeten alle zweefvliegtuigen beschikken over een EASA conform 'Bewijs van Luchtwaardigheid'

(CoA – Certificate of Airworthiness) en een bijhorend 'Bewijs van herbeoordeling' (ARC – Airworthiness Review Certificate). De ARC is maar 12 maanden geldig en moet dus tijdig worden hernieuwd. Op dit ogenblik wordt er voor +/- 130 toestellen, eigendom van clubs of van hun leden, beroep gedaan op de LVZC-CAO. Wij herhalen dat de CAO+ toestellen kan en mag herbeoordelen die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven. De meeste actuele documenten en formulieren kunnen de ARS-en terug vinden op de CAO online database.

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

De jaarlijkse CS / ARS bijscholing dag is online voorzien in oktober 2024

FAI-Sporting Code

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

Homologatie van F.A.I.-brevetten:

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

De aanvragen voor homologaties worden op het secretariaat verwacht tegen november 2024.

Fotowedstrijd – filmpjeswedstrijd 2024

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

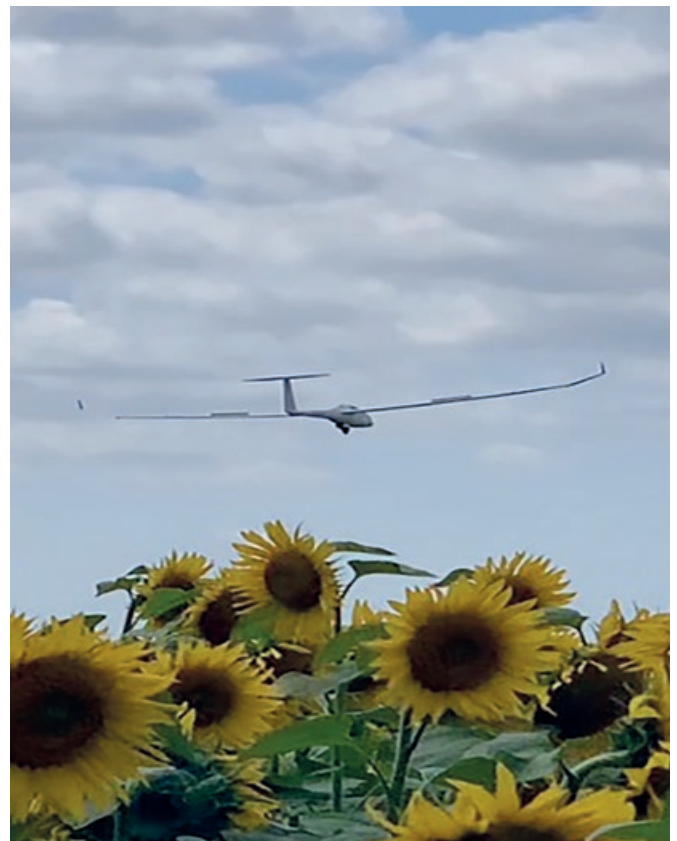
Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

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

Symposium 2025

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 25 januari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft er een refresher plaats voor de instructeurs, in de namiddag is er een programma dat openstaat voor alle leden. Meer informatie volgt in het nummer van december.

Jan Matheussen



Issoudun eind juli 2023 (foto Nancy Geerts)

Martijn Eerdeken 13^{de} FAI Junior wereldkampioen zweefvliegen

Tussen 14 en 26 juli 2024 namen Martijn Eerdeken en Robbe Van Brandt in Polen deel aan het wereldkampioenschap zweefvliegen voor junioren. Plaats van het gebeuren: het vliegveld van Ostrów Wielkopolski Michalków. Er waren individuele wereldtitels te winnen in de Club en de Standardklasse. Daarnaast werd er ook nog een teamklassement opgemaakt. Na 10 geldige wedstrijddagen sleepte Martijn Eerdeken in de clubklasse de gouden medaille in de wacht en werd zo de eerste Belg die zich als junior tot wereldkampioen kon laten kronen. Robbe Van Brandt eindigde uiteindelijk op de 27^{ste} plaats. In de klasse waarin onze twee Belgische deelnemers de competitie aangingen, startten 44 deelnemers. Kris Van Dam ging voor het Ligablاد de nieuwe wereldkampioen interviewen.

Ik ontmoet Martijn tijdens de Keiheuvel Cup wedstrijd. Hij is dan enkele weken terug van Ostrów in Polen waar hij zich tot junior wereldkampioen kroonde in de club klasse. Een bijzondere prestatie gezien de weinige voorbereiding die eraan vooraf kon gaan. Ook het toestel waar hij mee vloog maakt dit nog specialer.



Hoe heb je je voorbereid op het WK?

Eigenlijk weinig, door het slechte weer heb ik maar twee overlandvluchten kunnen doen. Ik had vorig jaar al wel enkele mooie vluchten gemaakt met de LS3, 800 km vrije vlucht vanuit Keiheuvel. Dit jaar 700 km opgegeven proef. Alles zonder water ballast. Ik heb wel veel opgezocht over mijn tegenstanders. Hun vluchten bekeken, vergeleken hoe zij vlogen en hoe hoog ze in de FAI-ranking stonden. Van de familie Schmelzer heb ik tips gekregen, vooral hoe je de thermiek vindt zoals dat in Polen de bossen vaak goede thermiek geven. Ook Wim Akkermans en Jeroen Jennen hebben me wat tips gegeven.

Martijn, waar begon het zweefvliegen voor jou?

Mijn eerste vlucht was op Zutendaal. Ik kreeg van mijn oom een zweefvlucht cadeau voor mijn eerste communie. Ik zal toen 7 jaar geweest zijn denk ik. Mijn eerste lesvluchten vonden dan zeven jaar later plaats. Ik was toen dertien. Al snel mocht ik solo, maar ik moest nog eventjes wachten van mijn ouders. Achteraf gezien was dit zeker niet slecht omdat ik hierdoor veel meer bijgeleerd heb. Ik vloog er tot in 2019 tot Zutendaal sloot voor zweefvliegers. Toen moest ik een andere club kiezen en besloot naar Keiheuvel te gaan. Mijn keuze kwam er omdat Keiheuvel de meest overland gerichte club is.

Had je voor het WK al veel wedstrijden gevlogen?

Slechts drie, ik had in 2022 de juniorenwedstrijd in Venlo meegevlogen. Het is in Venlo dat ik heel veel heb bijgeleerd, vooral het consistent leren vliegen want tijdens die wedstrijd nam ik te vaak risico's waardoor ik ofwel 1e werd ofwel in een akker belandde. Het jaar daarna heb ik de wedstrijd in Bailleau meegevlogen. Jammer genoeg hebben we daar maar 4 dagen kunnen vliegen. Bij deze wedstrijd werd ik de voorlaatste dag tweede en de laatste dag won ik waardoor ik in het eindklassement zesde werd. Ook heb ik al twee jaar de wedstrijd hier op Keiheuvel meegevlogen.



Open Belgian Nationals Gliding Championship 2024 —

Van 29 juni tot 7 juli 2024 vond in het Centre National de Vol à Voile te Saint-Hubert het Belgisch kampioenschap zweefvliegen plaats. Wanneer men vanaf het jaar 2000 begint te tellen, was het al de 17^{de} keer dat het evenement daar georganiseerd werd. De wedstrijd verliep zoals het seizoen 2024, overgeleverd aan tegenwerkende weergoden. Van de negen wedstrijddagen konden er maar drie benut worden. Er moest zelfs een beroep op de reservedag gedaan worden om van de wedstrijd een geldige kampioenschap te maken.



In totaal traden dit jaar 42 piloten in het strijdperk, 16 in de Club klasse, 10 in de Combined Standard en 16 in de Combined Open klasse. Omdat het kampioenschap een open wedstrijd is konden ook buitenlanders deelnemen. Hun interesse bleef echter beperkt en dat had waarschijnlijk alles te maken met de vele nationale kampioenschappen die ongeveer rond dezelfde periode overal in Europa plaatsvonden. Vier buitenlandse piloten kozen voor de Belgische versie van dit soort wedstrijden. Twee kwamen uit het Groot-Hertogdom Luxemburg en telkens een uit Duitsland en Frankrijk. Het Belgisch kampioenschap was dus vooral Belgisch en dit keer met piloten uit beide landsdelen.

Club

Gevlogen werd er op 1, 4 en 7 juli. De eerste dag stond een proef van 192.87 km op het programma. Niemand haalde de eindmeet, maar Thomas de Bruyn (BZC) legde de grootste afstand af (190.11km) en won. Op 4 juli moest een A.A.T. proef gevlogen worden. De piloten kregen 2 u de tijd om afstanden tussen de 127.29 km en 208.12 km af te leggen. Twaalf van deelnemers rondde de proef af, één landde buiten en drie startten niet. Ook nu was Thomas De Bruyn de winnaar. Op 7 juli moest 278.11 km gerond worden.

De dagoverwinning was voor Jelle Vandebecck (BZC). Thomas De Bruyn werd vierde, maar dat belette hem niet om de titel van Belgisch Kampioen mee naar huis te nemen.



1. Tijl Schmelzer (KACK-LSV Viersen) Ventus 3T 18m
2. Jean-Luc Colson (ACRA) ASG 29 Es 18m
3. Dennis Huybreckx (KACK / AAPCA) Ventus 3T 18m

(foto Jef Daems)

Combined Standard, 15M and 20M

Op 1 juli kregen de tien deelnemers van deze klasse een proef van 261.97 voorgeschoteld. Thomas Leduc won. Dat deed hij ook op de tweede geldige wedstrijddag toen een 2 uur durende A.A.T. geprogrammeerd stond en hij 215.19 km tegen een gemiddelde snelheid van 104.94 km/u aflegde. De laatste wedstrijddag was voor Patrick Stouffs (ACRA) die zijn tweede wedstrijddag nog in een veld eindigde. Van de 10 piloten startten er die dag drie niet, twee landden buiten. Met zijn twee overwinningen op drie geldige wedstrijddagen werd Thomas Leduc Belgisch Kampioen.



Het uiteindelijke podium

1. Thomas Leduc (ACRA) Ventus 2 cxa
2. Michiel Van den Borne (KAC) LS6a
3. Pieter Lievens (VZP) Duo Discus T

(foto Jef Daems)

Combined 18M, 20M open

Ook voor de Combined 18m, 20m open werd 1 juli de eerste wedstrijddag. De deelnemers moesten een proef van 333,52 km afleggen. Van de 16 starters landden er vier terug te Saint Hubert. Dennis Huybreckx (KACK/AAPCA) won door over opgelegd afstand 4u31 te doen. Tijdens de 2de geldige wedstrijddag (Task 4) moesten de deelnemers een 2 uur durende AAT afwerken. Alle deelnemers startten, maar een piloot vertrok te vroeg. Tijl Schmelzer was in zijn Ventus 3T het snelst. Hij legde 271 km af tegen een gemiddelde snelheid van 129 km./u. Task 7 werd de proef voor 7 juli. Het was een proef van 427,58 km. Dertien piloten startten en negen landden ook terug te Saint-Hubert. Het werd een goede dag voor Jean-Luc Colson. Tijl Schmelzer werd in zijn Ventus 3T tweede, maar dat belette Tijl niet om uiteindelijke de kampioenstitel in de wacht te slepen.

Wie een volledige overzicht van de uitslagen en prestaties wil krijgen, kan alles wat hij/zij zoekt terugvinden op:

<https://www.soaringspot.com/>

Een summier wedstrijdverslag staat op de website :

<https://soaring.eu/>

Ludo Vrancken



1. Tijl Schmelzer (KACK-LSV Viersen) Ventus 3T 18m
2. Jean-Luc Colson (ACRA) ASG 29 Es 18m
3. Dennis Huybreckx (KACK / AAPCA) Ventus 3T 18m

(foto Jef Daems)



The waiting game, Jeroen Jennen

38th World Gliding Championship



Cumulusstraten boven Texas, links bovenaanzicht, rechts onderaanzicht (foto's 38th WGC Uvalde)

Het wereldkampioenschap zweefvliegen voor senioren vond dit jaar plaats in het verre Uvalde Texas. In totaal schreven 15 landen zich met 65 piloten in. De kleinste ploegen telden twee de grootste zes deelnemers. Manu Litt (18 meter) en het duo Delfosse-de Broqueville (20 meter Multi Seat) vertegenwoordigden België.

De vliegcondities boven Texas waren prachtig. Plafonds van meer dan 4000m QNH en temperaturen van meer dan 40°, proeven van 500km en meer, gemiddelde snelheden die de 150 km/u overtroffen het was allemaal schering en inslag. Er werd gevlogen in drie klassen (18m, 20m en open) en daarna werden de individuele resultaten nog eens omgezet in een landenklassement. Na zes trainingsdagen kregen de deelnemers 12 proeven op hun bord. In de open klasse werden die allemaal gevlogen. In de beide andere klassen moest de negende proef geschrapt worden. De Duitse ploeg veroverde vier medailles, Frankrijk twee, de USA, Polen en Oostenrijk elk één.

Het podium in de 18m klasse

1	SF	Stefan Langer	Germany	AS 33 Me	9 843	
2	ELF	Simon Schröder	Germany	Ventus 3e	9 636	
3	2L	Christophe Abadie	France	JS3 TJ 18m	9 592	
18	2	MM	Manu Litt	Belgium	JS3 18m	8 577

Het podium in de 20 m Multi Seat

1	L	Arnold & Striedieck	USA	Arcus M	9 616	
2	1	MD	Rubaj & Matkowski	Poland	ASG 32 Mi	9 552
3	1	BF	Lutz & Janowitsch	Austria	Arcus M	9 499
9	1	2AS	Delfosse & de Broqueville	Belgium	Arcus T	8 571

De medailles in de open klasse

1	FL	Felipe Levin	Germany	EB 29R	10 887
2	EB	Michael Sommer	Germany	EB29R	10 782
3	FD	Laurent Aboulin	France	JS1C 21m	10 485

Het landenklassement

1	Germany	933,02
2	France	914,72
3	Austria	907,09
4	Netherlands	883,31
5	Belgium	850,91

Wie meer wil weten over de verschillende opdrachten die de deelnemers kregen, verwijzen we graag naar:
<https://www.soaringspot.com/fr/38th-fai-world-gliding-championship-uvalde-garner-field-2024>

en de site van de organisatie waarop ook foto's te vinden zijn.
<https://wgc2024uvalde.com/>

EASA Safety Information Bulletin 2024-09

"Adherence to Operational Limitations for Non-Aerobatic General Aviation Aircraft"



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

De Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer vraagt in een mail aan haar abonnees kennis te nemen van de publicatie van de nieuwe "EASA Safety Information Bulletin (EASA SIB)" over de naleving van operationele beperkingen voor niet-acrobatische toestellen voor algemene luchtvaart.

Met dit Safety Bulletin herinnert EASA eraan dat de operationele beperkingen waarvoor een vliegtuig is gecertificeerd niet overschreden mogen worden en wijst erop dat stuntmanoeuvres alleen mogen uitgevoerd worden met toestellen die daarvoor zijn ontworpen en gecertificeerd.

EASA richtlijnen zijn voor iedereen consulteerbaar op de website van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Wie dat wil wordt per e-mail systematisch op de hoogte gebracht wanneer nieuw materiaal op de website van het DGLV (Directoraat-Generaal Luchtvaart <https://mobilit.belgium.be>) wordt gepubliceerd. Het DGLV stelt ook promotiemateriaal van EASA en de SMICG (Safety Management International Collaboration Group) ter beschikking. SMICG is een samenwerkingsverband tussen diverse regelgevende overheden voor het bevorderen van gemeenschappelijke veiligheidsprogramma's en veiligheidsbeheersystemen. De leden werken samen met internationale organisaties zoals ICAO en civiele luchtvaartautoriteiten en delen hun opgedane ervaringen. Daarnaast moedigen ze de progressie aan van een geharmoniseerde SMS. Meer info over de SMICG en hun brochures vindt u op <https://skybrary.aero/>. Men kan hiervoor ook terecht op de website van het DG Luchtvaart. Contact met de dienst kan steeds gelegd worden via BCAA.safety.promotion@mobilit.fgov.be



SPORT.
VLAANDEREN

EASA SIB No.: 2024-09



Safety Information Bulletin
Airworthiness

SIB No.: 2024-09

Issued: 15 August 2024

Subject: Adherence to Operational Limitations for Non-Aerobatic General Aviation Aircraft

Ref. Publications:
None

Applicability:
Non-aerobatic General Aviation (GA) aircraft, all types.

Description:
Cases have been reported to the Agency, indicating that certain non-aerobatic GA aeroplanes could have been operated beyond its certified flight envelope. It has been found also that misleading materials are sometimes publicly available (e.g. videos or forum discussions on the Internet), which does not originate from TC holders, about the alleged capabilities of these aeroplanes, or similar ones, such as the "ultralight" versions, to accomplish aerobatic manoeuvres, which are prohibited. Sometimes, the combination of aircraft shapes and painting schemes may recall a military aerobatic trainer.

Therefore, with this SIB EASA reminds that the operational limitations for which an aircraft is certified must not be exceeded and points out that aerobatic manoeuvres can be performed only on aircraft designed and certified for that purpose.

Performing aerobatic manoeuvres and/or abrupt actions on the aircraft flight controls, outside of the approved operational limitations, might endanger the capability of the structure to carry loads, possibly resulting in catastrophic failure.

At this time, the safety concern described in this SIB is not considered to be an unsafe condition that would warrant Airworthiness Directive (AD) action under Commission Regulation (EU) [748/2012](#), Part 21.A.3B

Recommendation(s):
EASA reminds owners and operators of GA aircraft not to exceed the aircraft approved operational limitations, which are reported in the applicable EASA TCDS and detailed in the approved Aeroplane Flight Manual (AFM). Particularly, within the frame of this SIB, attention should be given to the load factor limits.

In addition, the limitations listed below are typically used for non-aerobatic aeroplanes:

- Aerobatic manoeuvres, including spins and turns with angle of bank of more than 60°, are prohibited.
- Full or abrupt deflection of any flight control surface above the Manoeuvring Speed (V_A) shall be avoided.

If there is any doubt that an aircraft approved limit load factors have been exceeded in one or more flights, or if abrupt manoeuvres beyond V_A have been performed unintentionally, EASA recommends the owners and operators of that aircraft to refer to the specific unscheduled maintenance instructions foreseen by the Aircraft Maintenance Manual and to contact the TC Holder for additional guidance and/or supplementary information, as applicable.

EASA recommends that aircraft owners and operators report to the TC holder any misleading and inaccurate information found in the public domain, in particular regarding aircraft limitations and performance.

In such cases, EASA recommends that Aircraft TC holders consider taking actions to remove from the public domain/correction of those misleading and inaccurate information and/or distance themselves from such content.

Contact(s):

For further information contact the EASA Safety Information Section, Certification Directorate.
E-mail: ADS@easa.europa.eu.

This is information only. Recommendations are not mandatory.



TE.CAP.00117-008 © European Union Aviation Safety Agency. All rights reserved. ISO9001 Certified.
Proprietary document. Copies are not controlled. Confirm revision status through the EASA-Internet/Intranet.

Page 2 of 2

Zweefvliegtuignieuws

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau



Op de Aero 2024 heeft Schleicher naast een aantal van haar productietoestellen (ASK 21 B, AS 33 Me, AS 34 Me) ook de nog in ontwikkeling zijnde AS 35 Mi voorgesteld. De prototypewerker was aanwezig om de geïnteresseerden toe te laten nu al hun feedback te geven in de ontwikkelingsfase zodat de firma vanaf het begin een optimaal product kan opleveren. De AS 35 Mi is gedacht als 20-metertoestel voor de open klasse met optionele 18-meter-tippen voor de 18-meterklasse. 20 meter is in de huidige open klasse de kleinste spanwijdte die aangeboden wordt, waarbij Schleicher gokt op een betere wendbaarheid en betere prestaties bij een hogere vleugelbelasting (tot 62 kg/m²) ondanks een lager maximaal vlieggewicht (730 kg) via een bijzonder slanke vleugel. De zelfstarter gebruikt de bij Schleicher gebruikelijke IAE 50R-AA Wankelmotor.

Allstar PZL Glider

Allstar heeft gevallen vernomen waarbij de piloot van een SZD-59 Acro of die in de voorste zit van een SZD-54-2 Perkoz onbedoeld de Gadringer-veiligheidsgordels heeft losgemaakt. Dit is slechts mogelijk als de piloot erg dicht bij de stuurknuppel zit (korte benen) of als de gesp van de veiligheidsgordel door de houding van de piloot dicht bij de stuurknuppel zit. Bij trekken gevolgd door een zijwaartse beweging kan de stuurknuppel dan over de gesp van de veiligheidsgordel glijden en die zo opendraaien. Als dit aan de grond gebeurt, is dit storend, maar tijdens een kunstvlucht kan dit ernstige gevolgen hebben. Daarom raadt Allstar aan om ten minste voor kunstvluchten de Gadringer-gordels te vervangen door J5-gordels.

DG Aviation



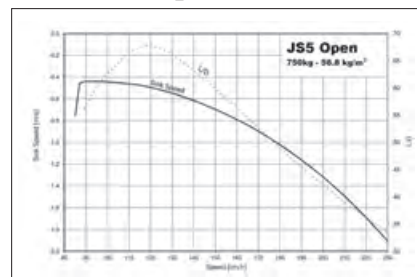
De eerste DG-1001 geproduceerd door de nieuw opgerichte JSDG Production GmbH (een samenwerkingsverband tussen Jonkers Sailplanes en DG Aviation) is van de band gelopen bij DG Aviation in Bruchsal. De productie werd verzorgd door een team van acht personen - vier van Jonkers Sailplanes en vier van DG Aviation. Een Jonkers-ploeg zal om de paar maanden vijf weken naar Bruchsal komen om te helpen bij het bouwen van DG-1001 zweefvliegtuigen. Het logo van JSDG Production GmbH werd eveneens voorgesteld.

Glasfaser Flugzeug Service GmbH – Hansjörg Streifeneder

Op aanvraag van velen heeft Streifeneder nu winglets voor de Mosquito ontwikkeld en laten goedkeuren. Om de kosten beperkt te houden, werden de winglets van de 304 aangepast aan de Mosquito, zodat deze nu beter kan meespelen in de clubklasse. Uit de eerste vluchten van klant (en al langer vragende partij) Wolfgang Beyer blijkt een duidelijke verbetering van de vliegeigenschappen en prestaties. Streifeneder vermeldt een lagere minimumsnelheid, een betere richtingsstabiliteit, een minder kritisch overtrekgedrag zowel in rechte lijn als bij bochten, een beter rolroerrespons tijdens het opstijgen en landen. De inbouw van deze winglets wordt facultatief mogelijk gemaakt door de TM303-27.



Jonker Sailplanes



De JS5 Rey openklasser, die pas vorige winter voor het eerst vloog, is op de WK in Uvalde al in 4 exemplaren aanwezig. De optimale spanwijdte voor dit open-klasse-toestel werd door het constructieteam in

samenwerking met Johan Bosman bepaald op 24,2 m. Hiermee zou de beste glijhoek (berekend) 1:69 bedragen. Minimum daalsnelheid 0,43 m/s, 200 km/h daalsnelheid 1,32 m/s, maximale vleugelbelasting 58,3 kg/m², 199 liter waterballastcapaciteit. De JS5 Rey is verkrijgbaar als een puur zweefvliegtuig, als zelfstarter met Solo-injectiemotor of met een MD-TJ42-straalturbine als thuisbrenger. Tot de standaarduitrusting behoren de mylarafdichting van de roeren, de grenslaagcontrole via uitblaasopeningen en turbulatorstrips, de luchtafzuiging van de romp, de geïntegreerde "bugwipergarages", het intrekbare en stuurbare staartwiel, enz. De JS bugwipers bediend door het On-Track programmeerbare automatische opwindsysteem zijn optioneel.

Stéphane Vander Veken
Alle illustraties zijn bedrijfsdocumenten

Het hoekje van de boekenvreter

Deze aflevering is voor de boekenvreter wel een beetje bijzonder: het gaat namelijk om het 299^{ste} en 300^{ste} werk dat hij in het Ligablad beschrijft! De eerste aflevering was in Ligablad nummer 28... Het ging niet altijd om boeken, er zaten ook wat video's tussen, en zelfs een luchtvaartkaart. De aandachtige lezer zal gemerkt hebben dat er de laatste tijd wat Italiaanse werken besproken worden, en dat is ook vandaag zo. Dit heeft alles te maken met het recente ontdekken van een veelheid aan PDF-uitgaven in die taal. En het feit dat er in andere talen al heel wat besproken werd! Natuurlijk gaat het vaak over historisch materiaal.

Laten we beginnen met een grote naam die vooral bekend is uit de motorvliegerij. We kennen hier allemaal goed de SF-260, beter bekend als de "Marchetti". Dit toestel, dat nog steeds geproduceerd wordt door Aermacchi, vloog voor het eerst in 1964 en wordt meestal beschouwd als het meesterwerk van ingenieur Stelio Frati (1919-2010). Zowel onze luchtmacht als de vliegschool van Sabena hebben dit toestel gebruikt. En hoewel Stelio Frati niet bekend staat als ontwerper van zweefvliegtuigen, heeft hij toch een belangrijk boek geschreven in dit verband. Wat hem daartoe gebracht heeft, is zijn studietijd aan de Politecnico (polytechnische universiteit) van Milaan, waar toentertijd nog geen echte luchtvaartafdeling bestond, maar wel een studiecentrum voor zweefvliegen.

Bekijken we dus het werk van **Stelio FRATI, *L'aliante - Elementi di progetto dei moderni alianti veleggiatori - Aerodinamica - Disegno - Calcolo statico - Strutture***, Hoepli Editore, Milano 1946, 352 pagina's 180 x 255 mm met 256 illustraties. Vertaald geeft dat: "Zweefvliegtuigen – Elementen voor een project van moderne zweefvliegtuigen – Aerodinamica – Ontwerp – Statische berekeningen – Structuren." Merken we op dat het werk in 1991 werd

herdrukt door Libreria Gatti Editrice, Milaan, met toelating van de auteur en van de oorspronkelijke uitgever. Er bestaat tevens een Engelse vertaling als gratis PDF-versie op Internet onder de titel "The Glider". Ingenieur Edgardo Ciani, die de herdruk van 1991 heeft verzorgd, maakte toen de volgende opmerking, die nog altijd geldig is: "Aerodynamica, structuren, materialen zijn ondertussen veranderd, maar de basisredeneringen blijven geldig: namelijk het denkproces dat nodig is om een vleugel te ontwerpen die niet zal breken."

Het boek biedt ons eerst wat algemene beschouwingen over het zweefvliegen, het onderscheid tussen "glijvliegtuigen" (genre Zögling, SG-38 e.d.) en "zweefvliegtuigen", de vereisten inzake aerodynamica, de praktijk van het zweefvliegen en de startwijzen: sandow, lierstart, autosleep, vliegtuigsleep. De volgende hoofdstukken handelen dan over de algemene eigenschappen van zweefvliegtuigen, waarbij Frati onderscheidt tussen opleidings-, oefenen prestatietoestellen, maar ook kunstvluchttoestellen vermeldt. Een belangrijke "appendix" bij dit hoofdstuk (bijna 100 blz.) geeft een overzicht van bestaande zweefvliegtuigen met een foto, een driezijden aanzicht en hun belangrijkste eigenschappen.

Daarna begint het pas ernstig met hoofdstukken over principes van aerodynamica (liftkracht, vleugelprofielen, diagrammen, profielmomenten, profielstabiliteit, zwaartepuntbepaling, vleugelslankheid, verandering van het profiel, ...), stabiliteit van een vliegtuig in vlucht (statische en dynamische stabiliteit rond de drie assen, correcte centrering, belang van het horizontale en het verticale staartvlak, ontwerp van de rolroeren en hun differentiële uitslag), mechanica van het vliegen (glijhoek, minimumsnelheid, minimum daalsnelheid, maximumsnelheid in verticale duikvlucht), toegepaste aerodynamica (vleugelprofielen van NACA en Göttingen, weerstand van de verschillende onderdelen van een zweefvliegtuig, voorbeeldberekening)

Vervolgens komt het eigenlijke project van zweefvliegtuig aan bod, met eerst een overzicht van de ontwerpcriteria: spanwijdte, slankheid, romp, staartvlakken, berekende en grafische bepaling van het zwaartepunt, driezijden aanzicht, stuurvlakken, onderstel, stuurorganen, remkleppen, sleephaken. Dan volgt het eigenlijke ontwerp van de diverse onderdelen: vleugelplan, vleugelprofielen met of zonder evolutieve profielen, met of zonder wrong (wash-out), rolroeren, romp, staartvlakken, overbrenging van stuurbewegingen.

Tenslotte is er een belangrijk hoofdstuk gewijd aan de dimensionering van de onderdelen die aan krachten onderhevig zijn, beginnend met een overzicht van de krachten tijdens de vlucht, de statische proeven, de verschillende vluchtfases en de daarmee gepaard gaande situaties. We beschouwen een geval met maximale vleugelbelasting en bekijken de lastenverdeling over een vrijdragende vleugel en een gestutte vleugel, een geval bij maximumsnelheid en bij een draagkracht nul. Vervolgens worden diverse liggertypes bestudeerd en hun doorbuiging bekeken. Volgen



nog de stevigheid van de romp, de berekening van de krachten op de staartvlakken, de berekening van de vleugelconnecties en van de stuurorganen.

Het werk sluit af met een tabel met eigenschappen van diverse materialen, een bibliografie en een alfabetische index. Zeker interessant voor de amateur van historische werken, maar zoals hoger gezegd blijven de basisprincipes gelden voor moderne zweefvliegtuigen.

Als tweede boek voor deze aflevering hebben we een bijzondere uitgave van het Italiaanse zweefvliegtijdschrift *Volo à Vela*, waarin een hele reeks artikels werden gebundeld die hierin verschenen van de hand van of over de bekende Duitse Alpenzweefvlieger Jochen von Kalckreuth. Dit levert ons de door **Attilio PRONZATI** samengestelde **Gioacchino von Kalckreuth**, Centro Studi del Volo a Vela Alpino, Varese, s.d., 66 pagina's A4 formaat, met vele z/w foto's en schema's.

De boekenreter heeft vroeger twee boeken van Kalckreuth besproken: "Segeln über den Alpen" (Ligablad nr. 32) en "Das stille Abenteuer" (Ligablad nr. 44). De inhoud van sommige hier opgenomen teksten kan men in die publicaties weervinden, maar niet alle. Kalckreuth vloog voornamelijk in de Oostenrijkse (vanuit Zell am See, Aigen, ...) en Italiaanse Alpen (o.a. vanuit Varese). Veel van zijn vroege lange Alpenvluchten maakte hij op een M100, ontworpen door Piero en Alberto Morelli, of op een L-Spatz.

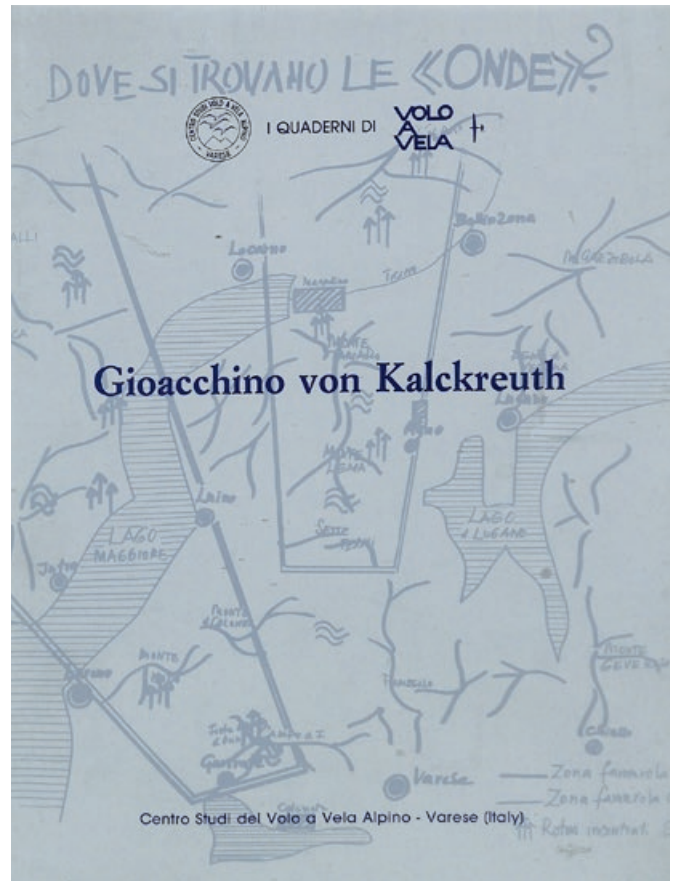
Kalckreuth maakte zich bijzonder verdienstig door zijn grondige analyse te publiceren van de mogelijke weersituaties voor Alpenvluchten, waardoor hij proeven kon realiseren met gemiddelde glijhoeken die vele malen beter waren dan de nominale beste glijhoek van de gevlogen toestellen. Als achtergrond van de voorpagina en van het titelblad dient overigens een schets van Kalckreuth waarop hij de meest voorkomende golfgebieden rondom Varese tekende.

Artikels in deze bundel handelen over de San Pedrino trofee (ongeveer gelijkaardig met onze Charronbeker) die hij o.a. in 1963 behaalde, over een golfvlucht met de L-Spatz tot 9030 m in augustus 1963 te Zell am See, een 300 km driehoek met de M-100, andere vluchten naar de oostelijke Alpen, met o.a. in 1965 een 504 km-vlucht met de M-100 vanuit Varese naar een landing in (toenmalig) Joegoslavië. Deze vlucht was toen de langste vanuit Italië en leverde hem dat jaar de trofee "Nello Valzania" op.

Er is ook een eerbetoon aan Peter Riedel, pionier van de Wasserkuppe; een verslag over een nieuw soort competitie te Unterwossen, waarbij elke piloot punten toebedeeld kreeg in functie van de door hem gekozen proef in functie van zijn ervaring; een technisch artikel over het belang van een goede keuze van het startmoment en de plaats van loskoppelen voor het uitvoeren van langere vluchten; een interview van de kersverse Oostenrijkse wereldkampioen (Leszno 1968) Harro Wödl, instructeur te Aigen, en een verslag van diens (Oostenrijkse) recordvlucht Varese-Kapfenberg (532 km);...

Er is ook een artikel dat wegens oorspronkelijk laattijdig indienen zoals in 1970 in fac-similevorm (getypt op de schrijfmachine en zonder taalverbeteringen dus) verschijnt onder de titel: "Rennen tegen de klok", waarin hij aan de hand van drie voorbeelden van heen-en-terugvluchten (612 km, 694 km en 765 km, waarschijnlijk met een SHK) aantoont dat de MacCready-theorie in de bergen

niet langer klopt – hij behaalt er namelijk over lange afstanden beduidend hogere gemiddelden dan theoretisch mogelijk, door optimaal gebruik van de stijgwinden langs de hellingen bijna zonder te thermieken.



Vanaf 1971 vliegt Kalckreuth op een Glasflügel Kestrel die hij Orion doopt. Dan krijgen we nog een vluchtverslag over Aigen – Vals – Aigen (780 km); een lange presentatie van zijn in 1972 verschenen boek "Segeln über die Alpen" onder de titel: "De nieuwe doelen van de Alpenvlucht"; een verslag van zijn (Europese) recordvlucht Turnau – Sils-Maria – Turnau (884 km). En tenslotte – jammer genoeg – het bericht dat "Gioacchino" het leven gelaten heeft in zijn geliefde bergen in mei 1977.

Niet direct een onmisbaar werk voor wie de twee boeken van Kalckreuth bezit, maar een goede inleiding op het leven en werk van deze Alpenvluchtpionier.

Stéphane Vander Veken

Vacature

De **Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs vzw** zoekt een:

HALFTIJD MEDEWERKER (m/v)

Met meer dan 800 actieve sportbeoefenaars is de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs vzw (LVZC) een kleinere, maar een zeer actieve federatie. De LVZC is niet alleen het aanspreekpunt voor de leden, de clubs en de Vlaamse overheid, Sport Vlaanderen, ze speelt ook een centrale rol in de contacten met de Koninklijke Belgische Aeroclub, het Directoraat-Generaal Luchtvaart, Skeyes, en op internationaal niveau, direct en indirect met de FAI, de EGU, OSTIV, EASA en de diverse organisaties, waarmee het zweefvliegen te maken krijgt. De functie vergt dan ook een doorgedreven parate kennis van de luchtvaart en de luchtvaartregelgeving in al haar aspecten, en dan voornamelijk waar die relevant zijn voor het zweefvliegen. De succesvolle kandidaat zal worden tewerkgesteld door de Vlaamse Cluster van Luchtsporten vzw (VCL), een door Sport Vlaanderen gesubsidieerde sportcluster.

De ideale kandidaat

- heeft voldoende maturiteit om te kunnen overleggen met Sport Vlaanderen
- heeft interesse in en brede kennis van luchtvaart en luchtvaartreglementering
- kan zelfstandig werken en heeft zin voor administratie en orde
- is bereid te werken in een regime van flexibele uren: vergaderingen en vormingsdagen vinden meestal plaats 's avonds of in het weekend en occasioneel in het buitenland
- heeft kennis van bureautica
- beschikt over voldoende talenkennis:
 - o zeer goede kennis Nederlands en Engels (lezen, schrijven, spreken)
 - o operationele kennis Frans (lezen, spreken)
- heeft voldoende kennis voor het voeren van boekhouding
- heeft een opleidingsniveau van minimum Bachelor in een relevante richting (economie, administratie, ...)

Ervaring met overheidsadministraties strekt tot aanbeveling.

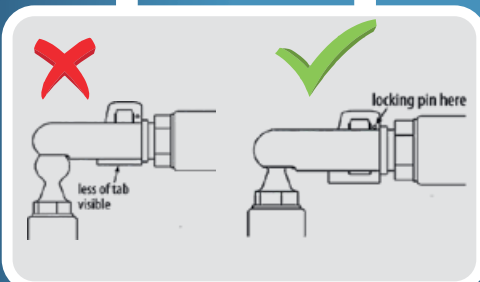
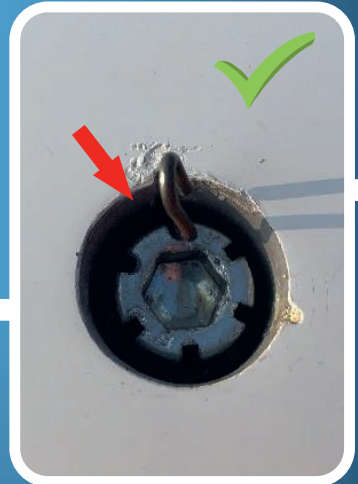
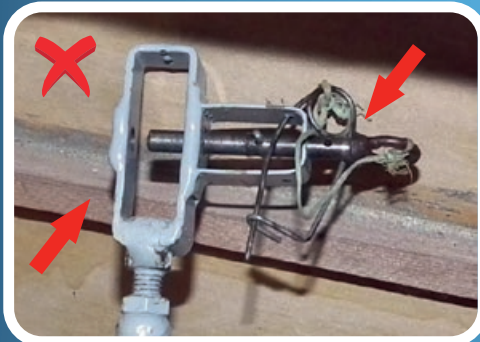
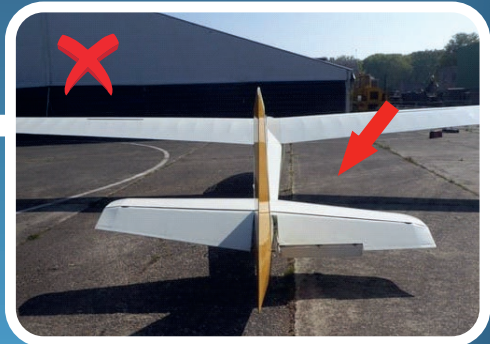
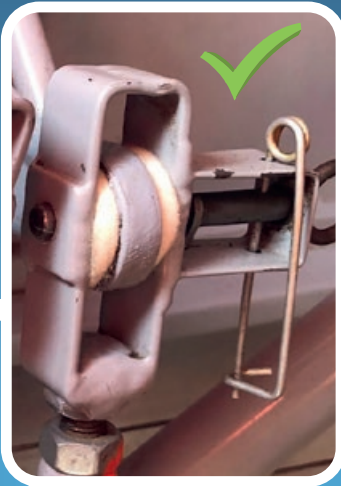
Wij bieden

- Een boeiende job met veel variatie en met internationale contacten
- Een verloning in overeenstemming met de loonschalen van Sport Vlaanderen
- Vergoeding voor verplaatsingen in dienstverband (kunnen beschikken over eigen wagen)
- Indien van toepassing, vergoeding voor gebruik van bureau- en archiefruimte
- Telefoon, GSM, Internet

Geïnteresseerden sturen een brief met hun motivatie en uitgebreid C.V. per E-mail naar **voorzitter@lvzc.be**

Na een eerste screening zullen de weerhouden kandidaten worden uitgenodigd voor een interview.





Alles gemonteerd? Alles aangesloten?



VLAAMSE CLUSTER VAN LUCHTSPORTEN



SPORT.
VLAANDEREN



info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be

Verantwoordelijke uitgever: Secretariaat, Liga van Vlaamse Zeevliegclubs v.z.w., Driekensstraat 46, 2300 Turnhout - Tel.: 014/89 44 60