

# LIGABLAD

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



43<sup>ste</sup> jaargang  
april • mei • juni 2023  
kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift

liga van vlaamse zweefvliegclubs 

nummer 174

P. 910168

# 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<sup>ste</sup> jaargang • Nummer 174  
april • mei • juni 2023

## Hoofdredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

### E-mail:

ligablad@lvzc.be

## Aan dit nummer werkten verder mee:

Jan Matheussen  
Jan Evens  
Ken Evens  
Bert Schmeltzer sr.  
Kris Van Dam  
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 september 2023.**

Omslagfoto: *Alpenvlucht*, foto uit de collectie van de Liga

## Inhoud

- Nieuws van het secretariaat .....	1
- Albatros 50 jaar.....	2
- Open Belgian Gliding Competition 2023.....	5
- Doppelraab .....	10
- Interview met Mathieu Denecker.....	12
- T.M.G. opportuniteiten and threats.....	14
- Zeevliegtuignieuws.....	17
- Het hoekje van de boekenvreter .....	18

## Woordje van de redactie

Issoudun, 10 juni 2023

Beste lezers, jullie gaan het misschien niet geloven, maar op het moment dat ik dit voorwoord schrijf, regent het in midden en zuidelijk Frankrijk. België daarentegen stevent op een hittegolf af en zo ontstaat een Copernikaanse weersituatie die veroorzaakt wordt door een hoge druk gebied dat al een maand lang boven IJsland en Scandinavië over onze contreien de scepter zwaait en zo de Open Belgian Glider Nationals beïnvloedde die van 27 mei tot en met 4 juni 2023 in Hasselt-Kiewit plaatsvonden. Albatros, de organisator van de Nationals vierde nog maar net daarvoor zijn gouden jubileum en dat zet deze club in ons Ligablad op een bijzondere plaats. Verder in dit nummer het relaas van Kris Van Dam die op bezoek ging bij de voorzitter van de liga: Mathieu Denecker. Het parcours van Mathieu wijkt een beetje af van het gewone, want hij behaalde een groot deel van zijn kwalificaties in Frankrijk. We besteden ook wat aandacht aan het verleden. Via Hangar Flying kregen we een artikel over de Doppelraab, een historisch zeevliegtuig dat op dit ogenblik verder leeft tussen de mottenballen. Zoals aangekondigd in nr. 173 besteden we in dit nummer ook aandacht aan een veiligheidsthema. Al een paar jaar groeit in onze gemeenschap het aantal piloten dat een T.M.G. vergunning heeft. Een kort onderzoek op de site *Aviation Safety Network* legde bloot dat dit naast nieuwe mogelijkheden ook een aantal uitdagingen met zich brengt. Tenslotte brengt Stéphane ons op de hoogte van het laatste nieuws. Hij verzorgt zo de M van machine en materiaal uit de veiligheidsposter anno 2023.

Veel leesgenot.

Ludo Vrancken

# Nieuws van het secretariaat

## Samenstelling bestuursorgaan LVZC vzw:

Op het bestuursorgaan van 11 mei zijn de functies herverdeeld. De huidige samenstelling van het bestuursorgaan is als volgt:

- 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)

## EU-Vliegvergunningen (EU-S-FCL)

Vermits een S-FCL-vliegvergunning geen vervaldatum heeft, moet de vergunninghouder steeds zelf voor elke vlucht nakijken of hij aan de permanente ervaringseisen voldoet. De gehele opleiding en uitreiking van nieuwe vergunningen gebeurt nu via de Part S-FCL.

## BE.DTO.130

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

De jaarlijkse AHot – OPS en Safety dag zal doorgaan op zaterdag 2 december 2023 te Leuven.

De gezamenlijke FI refresher zal doorgaan op zaterdag voormiddag 27 januari 2024 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](mailto:dto@lvzc.be)

## Safety Management

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

Koen Peeters en Jan-Bart Van Erck zijn bereikbaar via : [safety@lvzc.be](mailto: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](http://www.lvzc.be) is er een sectie Techniek aangemaakt. Daar is informatie terug te vinden aangaande onderhoud en luchtwaardigheid.

De jaarlijkse CS / ARS bijscholing dag is voorzien op zaterdag 7 oktober 2023 te Leuven.

## FAI-Sporting Code

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

## Homologatie van F.A.I.-brevetten:

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

De aanvragen voor homologaties worden op het secretariaat verwacht tegen november 2023.

## Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

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

Jan Matheussen



## Albatros een halve eeuw jong



Jan Evens, voorzitter van Albatros tussen de Burgemeester van de gemeente Zonhoven en de schepen van Sport van de Stad Hasselt. (foto Wil Janssens)

In de zomer van 1972 konden enkele enthousiaste zweefvliegers zich niet meer verenigen met de koers die gevlogen werd door hun toenmalige club. Ze verlieten deze vereniging in moeilijke omstandigheden en stichtten op 5 oktober 1972 hun eigen zweefvliegclub. Ze noemden de vzw naar de allerbeste zweefvogel, ALBATROS. De nieuwe club overwoog eerst om zelf een vliegveld in Maasmechelen of in Stokrooi-Kuringen aan te leggen, maar het pioniersvliegveld van Kiewit bleek een logischere keuze. Dat vliegveld had nog zelf maar net zijn activiteiten herstart en ALBATROS was meer dan welkom. De toestemming van het Bestuur der Luchtvaart om op Kiewit te zweven, volgde vrij snel, maar werd even later tijdelijk terug ingetrokken. Vanaf 1 maart 1973 kon het zweefvliegen op Kiewit dan toch echt van start gaan. Op 29 april 2023 werd deze milestone met een receptie en een kleine vliegdemonstratie gevierd.

“Vijftig jaar geleden begonnen we hier met letterlijk niets”, zo startte Jan Evens zijn verhaal op de viering. Het eerste toestel, de Bergfalke II OO-ZMF, werd door de 8 beheerders aangekocht voor 75.000 BEF (elk 10.000 waarvan 5000 extra voor de clubkas). Een week later schoot Jan Evens een bedrag van 7600 BEF voor zodat ALBATROS een tweede toestel kon aankopen, nl. de Rhönlerche OO-ZLU waaraan echter 2 meter vleugel ontbrak en waarvan de romp beschadigd was. Tijdens het winterseizoen maakten de leden het toestel terug vliegwaardig. Dat gebeurde bij gebrek aan eigen werkplaats in de living van een lid. De club had nu wel vliegtuigen, maar nog steeds geen infrastructuur. De eigen loods kwam er in 1974. Twee jaar later volgde de bouw van een werkplaats en nog later volgden een briefingzaal en een kleine bar.

Door de jaren heen moderniseerde de club zijn vliegtuigpark constant maar hield het tegelijkertijd ook uniform. In de jaren 2008 & 2009 vond een vrij drastische vlootvernieuwing plaats. De Ka7's en Ka8'en gingen met pensioen en er werd beslist om volledig naar 'plastic' over te schakelen.

### Op de kaart gezet

In 1977 achtte Francis Berx de tijd rijp om ALBATROS ook voor de andere clubs op de kaart te zetten en organiseerde hij voor de eerste keer de Kiewit Cup. De eerste editie begon als een interclubwedstrijd waarin ALBATROS en Diest Aero Club het tegen elkaar opnamen. Door de jaren heen groeide deze wedstrijd en werd het uiteindelijk een onderdeel van de Beker van Vlaanderen.

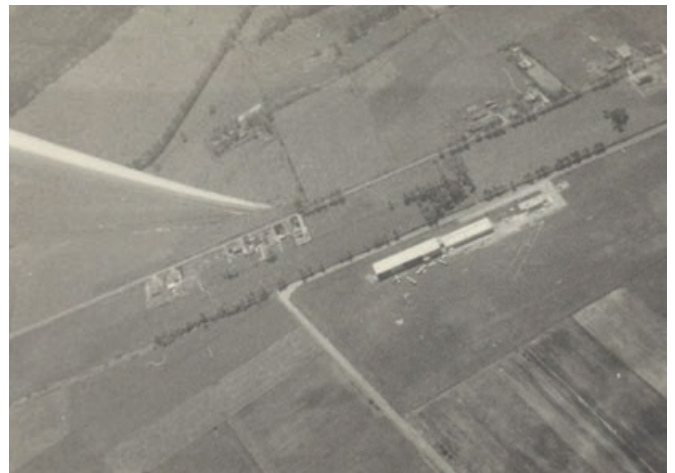
De club organiseerde ondertussen ook stages voor zijn piloten. Eerst op de vliegvelden van Beerse en St-Hubert, later gebeurde hetzelfde in Issoudun (Frankrijk) en vanaf 1990 ook in Fuentemilanos (Spanje). Jan Evens zette in 1982 als eerste Albatrosser een Belgisch record op zijn naam. Later zouden nog verschillende Belgische records volgen.

Voor vele piloten werd ALBATROS de opstap naar een professionele luchtvaartcarrière. Dat bleek nog steeds zo te zijn toen op de voorstelling van de jongste solisten van de club iedereen verklaarde een baan in de luchtvaart te ambiëren. Wie als buitenstaander tijdens de feestelijkheden op het vliegveld rondliep, kon trouwens niet naast de grote groep jonge leden kijken die blijkbaar allemaal even gebeten zijn door het zweefvliegen.

## Schempp-Hirth dagen

In 2006 haalde de club enkele van de prototypes van de Schempp-Hirth fabriek naar Kiewit en kregen de leden een unieke kans om eens met het nieuwste van het nieuwste te vliegen. Wat begon als een eenmalig gebeurtenis groeide uit tot een jaarlijkse afsluiter van het seizoen. Op het einde van het seizoen 2010 schreef ALBATROS een nieuw primeur op zijn naam: het laatste prototype van Schempp-Hirth, de Arcus T was voor de eerste maal in België en stond gedurende 4 dagen op de club.

De Schempp-Hirth dagen deden de Albatrossers dromen van meer. In 2012 was een eigen spiksplinternieuwe DuoDiscus XLT een feit. Deze DuoDiscus werd voorzien van een richtingsroer met handbesturing, een aanpassing zodat personen met een handicap aan de onderste ledematen de zweefvliegsport kunnen beoefenen. Dit werd mogelijk gemaakt door het Belgian Handflight fund met de steun van de Koning Boudewijn stichting.



*Kiewit, de nieuwe thuisbasis in 1972 (foto Albatros)*



*In 2007 waren de Albatrossers de eersten om met de DuoDiscus XLT te vliegen. Hier de DuoDiscus XLT van de club tijdens een demovlucht op 29 april (foto Wil Janssens)*



*Het prototype van de Arcus T bij Albatros. Omdat het toestel nog steeds in de testfase zat, werden Ken Evens en Jacky Van Houtte als fabriekspiloot gekwalificeerd, om alle vluchten te kunnen uitvoeren (foto Albatros).*



*Een relikwie uit de beginjaren: de Bergfalke OO-ZMF (foto Ludo Vrancken)*

## 1000 km, een lier en de O.B.G.N.

2012 was ook het jaar dat de eerste 1000km vlucht vanop Kiewit plaats vond, 1058km opgegeven proef gevlogen door Ken Evens en Tijl Schmelzer. Meteen ook de langste vlucht ooit vanop Kiewit, 12u53. Dit huzarenstukje deden ze 5 jaar later nog eens over met opnieuw een vluchttijd van... 12u53!

In 2014 deed de club de eerste testen met een lier. Ook al was de baan niet de langste, het opende nieuwe mogelijkheden. Uiteindelijk kocht ALBATROS in 2019 een eigen lier en verkreeg het later de toestemming om de weg achter het vliegveld af te sluiten tijdens de lier activiteiten. Met 1200m heeft ALBATROS zo een volledig operationele lier. In 2022 waren 64% van alle starts lier-starts.

Dit jaar organiseerde ALBATROS het Belgisch Kampioenschap zweefvliegen. Het was reeds 29 jaar geleden dat er nog eens een editie in Vlaanderen plaatsvond. Hopelijk is hiermee de traditie om het BK te laten alterneren tussen Vlaanderen en Wallonië opnieuw ingezet.

*Ludo Vrancken & Ken Evens*



*Operaties op de lange lierbaan (foto Ken Evens).*



*Leden, ex-leden en sympathisanten op de academische zitting (foto Wil Janssens)*



*...en buiten kijkend naar de vliegdemostratie (foto Wil Janssens)*



*De grid tijdens het BK 2023 op Kiewit (foto Koen Dumon)*

## Zonovergoten en met maximaal aantal wedstrijddagen geslaagd BK 2023 op Hasselt Kiewit

Nadat het Belgische Kampioenschap vele jaren door het Nationaal Centrum voor zweefvliegen in Saint Hubert, met uitstekende wedstrijdleiding, in de Ardennen georganiseerd werd, werd van Saint Huberts kant uit gevraagd om dit jaarlijkse evenement ook weer eens in het Vlaamse landsdeel te organiseren. Vlaanderen heeft op elk vliegveld competente wedstrijdleidingen met veel ervaring. Maar het dilemma in het Vlaamse landsdeel is de extreem complexe luchtruimsituatie tijdens de werkdagen en transponderplicht voor overland vliegen in Nederland en op vele plaatsen in Duitsland.



De ploeg rond Ken en Jan Evens van Albatros Kiewit Hasselt met support van vele clubleden, kreeg de actie OBGN 2023 op het oudste vliegveld in België van 27 mei 2023 – 4 juni 2023 met 33 deelnemers in 3 drie classes toegezegd. Dat men op Kiewit de luchtruimsituatie in België, maar ook in Nederland en West-Duitsland perfect kent en bovenop ook wist de juiste personen, zowel van de militaire als ook van de burgerlijke luchtvaart, maanden voordien al aan te spreken, was cruciaal om het project BK 2023 überhaupt realiseerbaar te maken. De verantwoordelijken van Albatros hebben deskundig geargumenteed, op goodwill gehoopt en konden zo alle verantwoordelijken overtuigen, omdat men beseftte dat men hier langs beide kanten met professionals te doen had. *Conditio sine qua non* was het correcte transpondergebruik en radiogebruik.

De maximale hoogte werd van 4500ft naar FL50 verbeterd, men installeerde vanuit Kleine-Brogel twee zweefvliegsectoren, zelfs in de CTR, om te gebruiken. Niederrhein onder leiding van Langen Radar heeft de toelating voor het correcte gebruik van de TMZ en onder de TMA van Düsseldorf Airport gegeven. Geen enkel incident heeft zich voorgedaan. Hugo Mertens nam deze taak tijdens de wedstrijd feilloos op zich. Remi Vanderhoydonck en Jelle Hillen waren verantwoordelijk voor de scoring en dagelijkse briefing, Pieter Daems was mee actief voor de tasksetting en vele andere vliegtechnische beslissingen.

Een beslissing met meerwaarde was de uitnodiging van de wedstrijdleiding om Michel Pihard als Deputy Director te vragen, hij was de wedstrijdleader van meerdere OBGN's op Saint Hubert. Ken, Jan en Michel samen werden een topteam met respect voor elkaar en met de hoogste competentie. Jammer was het feit dat



©Wil Janssens

Briefing

vele Franstalige wedstrijdpiloten het lieten afweten. Dankbaar en onder groot applaus werden Manu Litt, Robin Selfslagh en Pierre de Broqueville als Franstalige deelnemers op de eerste briefing begroet. Op bezoek kwamen Baudouin Litt met echtgenote met de negentigjarige vader Andre Litt.

Saint Hubert stuurde twee sleepvliegtuigen (Pawnee en Piper Super Cub, met sleeppiloten Michel Pihard en Christophe De Wagter), Zwartberg zorgde voor een extra Pawnee en Albatros de Husky met o.a. Wil Janssens die ook als fotograaf schitterende snapshots maakte, Keiheuvel stuurde de Scout met Pieter Daems. Op de grond werd de start en landing door Jan Evens met de radio in de

hand super professioneel gecoördineerd. Met zijn rustige stem aan de radio kwam 's avonds na gedane strijd, met of zonder goede punten een b.v.: "2Y welkom home, QNH 1019, lefthand circuit 09, landing leftside, don't forget your wheel!", wat een service, alles viel in zijn plooiën. Zo en vergelijkbaar was het alle dagen voor iedereen, dank je Jan.



De grid vanop de grond gezien

Als insider-aangekondigde surprise kwamen vier F-16 straaljagers van Kleine Brogel in formatie de Zweefvliegclub Albatros, de wedstrijddeelnemers en -crews, en bezoekers in de grid met twee Fly-By-Flights groeten.



Eén van de vier verrassingsbezoekers

Ik ben niet zo zeker of de wedstrijdleiding niet ook nog een bijzondere lijn naar Petrus afgesproken had, het kan bijna niet anders, want op zijn minst ongezien was het dagelijks goede weer. Het gebeurde zeker niet dikwijls dat een BK zweefvliegen alle dagen goede condities om te vliegen had. En nog straffer het feit, dat de proeven van de meeste deelnemers dagelijks gerond werden.

De wedstrijdregels werden gerespecteerd. Na vijf wedstrijddagen vliegen moest één rustdag gehouden worden, ook deze dag zou vliegbaar geweest zijn. Ik heb geen piloot horen klagen, want de dagen voordien waren vermoeiend voor de deelnemers, alle crews op de grond, helpers, sleeppiloten en wedstrijdleiding waren dankbaar. Een dag zonder vliegen in blauwe thermiek, geen aanvechten tegen een strakke oost-noord-oostenwind, m.a.w. een weersituatie die alles van de deelnemers af verlangde.

Op het einde van de wedstrijd werden de resultaten samengeteld, iedereen heeft zijn plaats verdiend, tevreden of ontevreden, het maakt niets uit, men weet zelf waar men staat. En opnieuw heeft men stof om over na te denken, verbeteringen te bedenken. Ik weet uit ervaring, dat men de plaatsen van de einduitslagen amper onthoudt. Die op het podium één, twee, drie vermoedelijk wel, deze waren de besten, oké, maar finaal hebben wij allen gewonnen, want wij hebben veel gevlogen en zijn veilig geland en hebben stof om over het OBGN 2023 te vertellen.



Op de avond voor de prijsuitreiking werd een Superdelux-BBQ in het briefing-hangar voor de prijsuitreiking aangeboden. Leuke toespraken en ludieke awards voor een handvol deelnemers. Op het einde volgde een daverend en dankbaar applaus van de overvolle menigte in het briefing-hangar.

Albatros heeft onder de leiding van Ken, Michel en Jan en alle grote en kleine helpers een voortreffelijke demonstratie van onze boeiende hobby gerealiseerd. Zonovergoten dagen, top georganiseerde wedstrijd met support van de leden van de club, steun van de overheid, militair- en burgerluchtvaart. Het is van primordiaal belang om ons als te vertrouwen deelnemers in de luchtvaart te zien en te aanvaarden, als wij het spel correct spelen.

Dank u Albatros

Bert Schmelzer Sr.

## De uitslagen

Club



#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Total
1		4J	<b>Ward Gysemans</b>	KACK	DG 400	<b>4,344</b>
2	1	B4	<b>Thomas De Bruyn</b>	BZC	LS 4	<b>4,033</b>
3	1	TL	<b>Niel Deijgers</b>	DAC	Std. Libelle	<b>3,949</b>
4		24	<b>Jelle Vandebecck</b>	BZC	ASW 24	<b>3,841</b>
5		KB	<b>Peter Bertels</b>	BZC	Janus CT RG	<b>3,469</b>
6		1T	<b>Robin Selfslagh</b>	ACRA	LS 1 f	<b>3,368</b>
7		LX	<b>Pavel Ciorogariu</b>	Albatros	ls 4	<b>3,204</b>
8		PK	<b>Kobe De Geest</b>	VZP	Hornet WL	<b>2,502</b>
9		PP	<b>Robbe Van Brandt</b>	KAC	ASW 15	<b>2,321</b>
10		FB	<b>Ferre De Cordt</b>	KAZM	std. libelle	<b>2,118</b>

## Sport



#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Total
1		FS	<b>Daan Spruyt</b>	VZP	Ventus 2 ax	<b>4,621</b>
2		LT	<b>Jef Kell</b>	ACK	LS 8	<b>4,407</b>
3		HI	<b>Bart Leysen</b>	KAC	Ventus 2a	<b>4,230</b>
4		L8	<b>Nick Fremau</b>	BZC	LS 8	<b>4,032</b>
5		FN	<b>Pieter Lievens - Indi Coesens - Pieter Jan De Smedt</b>	VZP	duo discus	<b>3,743</b>
6		CX	<b>Michiel Van den Borne</b>	KAC	LS 6	<b>3,589</b>
7	1	LE	<b>Geert De Palmenaer</b>	VZP	Ventus 17.6m	<b>2,496</b>
8	1	Ca	<b>Ben Heylen</b>	Albatros	Ventus 17.6m	<b>2,317</b>
9		Nx	<b>Tom Conings</b>	Albatros	LS 8	<b>1,305</b>
10	1	XL	<b>Simon Berx</b>	Albatros	Duo Discus XL	<b>1,078</b>
11	1	12	<b>Vital Timmerman</b>	LV	Stemme S12	<b>806</b>

## Open



#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Total
1		21	<b>Bert Schmelzer</b>	LSV - KACK	Ventus 3 18m	<b>4,515</b>
2		2X	<b>Tijl Schmelzer</b>	LSV - KACK	Ventus 3 18m	<b>4,489</b>
3		HX	<b>Dennis Huybreckx</b>	KACK	Ventus 3 18m	<b>4,340</b>
4		LC	<b>Wim Akkermans</b>	KACK	Ventus 3 18m	<b>4,273</b>
5	1	VE	<b>Koen Vanderputten</b>	VZP	Ventus 2cT/18m	<b>4,115</b>
6	1	MM2	<b>André-Emmanuel Litt</b>	CNVV-RVA	JS 3 18M	<b>4,113</b>
7		IP3	<b>Pierre de Broqueville - Edwige Colson</b>	KACK	EB 29DR	<b>3,804</b>
8		J	<b>Joris Gernaey</b>	LV	Nimbus 4DT	<b>3,680</b>
9		2Y	<b>Bert Sr. Schmelzer</b>	LSV - KACK	Ventus 2cT/18m	<b>2,706</b>
10		VZ	<b>Dries Van Gestel</b>	KAC	ASG 29/18m	<b>2,648</b>
11	1	CR	<b>Christiaan Bielen - Ruben Snyers</b>	KACK	Arcus T	<b>2,567</b>
12	1	PA	<b>Stijn van den Broeck - Guido van den Broeck</b>	SSZMZ	ASH 25E >= 26m	<b>2,384</b>

Foto's Wil Janssens en met dank aan Soaring Spot

## Doppelraab D-5328

Eind 2007 bracht Hangar Flying al het verhaal van Doppelraab D-5328. Het zweefvliegtuig was toen in het bezit van een verzamelaar van militaria in Haine-Saint-Paul bij La Louvière.  
<https://www.hangarflying.eu/2007/11/een-belgische-doppelraab/>

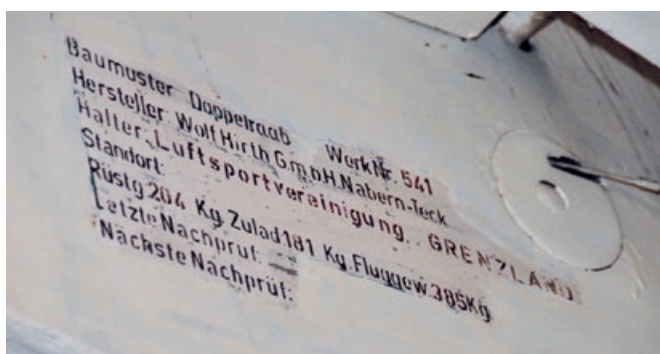
In september 2022 ontdekte een redactielid dat deze zwever een andere thuis gevonden heeft. Het ligt nu bij Depostorage in Couvin (<https://depostorage.com/>).



De Doppelraab is een ontwerp van Fritz Raab. In 1949 begon hij aan het ontwerp van een eenvoudige zwever die ook door amateurs moest kunnengebouwd worden. Het voorste deel van zijn zwever werd een stevige constructie met metalen buizen waaraan o.a. de vleugels zijn bevestigd. Het achterste gedeelte werd in hout vervaardigd. Op 5 augustus 1951 maakte het prototype een eerste vlucht. In 1951-1952 maakte Raab nog drie prototypes. Het derde toestel zou tenslotte de basis vormen voor de Doppelraab III waarvan 5 exemplaren de lucht in gingen. Van de Doppelraab IV werden er vanaf 1953 220 in bouwpakketten aan vliegclubs geleverd.

Wolf Hirth GmbH zou vanaf eind 1953 nog 75 toestellen bouwen (versie V) voor piloten die liever een kant-en-klaar vliegtuig kochten. Van de VI en de VII werden 40 en 20 exemplaren gebouwd.

Toen we het zweefvliegtuig in 2007 fotografeerden, was het blijkbaar deels van een verse laag verf voorzien maar de schilder had de opschriften achteraan op de romp gelukkig niet overschilderd.



Daardoor konden we lezen dat het constructienummer 541 betrof, gebouwd door Wolf-Hirth. Waarschijnlijk gaat het om een Doppelraab V aangezien andere exemplaren die nog in Duitsland op het register ingeschreven zijn en een constructienummer in de 500-serie hebben, ook van deze versie zijn. De Duitse eigenaar was Luftsportvereinigung Grenzland.



Een Britse spotter, Phil Butler, signaleerde deze zwever voor de eerste keer op 25 juli 1965 op het vliegveld van Gent/Sint-Denijs-Westrem. Enkele jaren later, in mei 1968, zag Bod Ogden, bekend als auteur van de luchtvaartmuseumgidsen, het toestel te Moorsele. De verzamelaar in Haine-Saint-Paul vertelde dat hij het zweefvliegtuig gekocht had van een man uit Ieper.

Mogelijk werd dit zweefvliegtuig geïmporteerd samen met Schleicher Ka 1 D-3589. Paul Van Doorne haalde dit zweefvliegtuig naar Moorsele in 1962. Ze werden beiden gezien te Gent in 1965 en te Moorsele in 1968. Paul Van Doorne was gekend voor zijn bijzondere zweefvliegtuigen. Naast de zeer zeldzame Schleicher Ka 1 was hij ook de eigenaar van SNCAN C-800 F-CBTU. Deze vloog een tijdje van op Gent als F-CBTU en later als OO-ZVD (maar hiervoor werd nooit een inschrijvingsbewijs uitgereikt) en daarna vanaf Moorsele waar het tot minstens 1975 te zien was. Het was voorzien van een vaste hulpmotor op de rug.

Luc Wittemans,  
foto's Frans Van Humbeek & Paul Van Caesbroek  
Hangar Flying

## 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)

## Interview met Matthieu Denecker

Halverwege februari spreek ik af met Matthieu in het clubhuis van KFC. Ik rijd naar daar onder een grijs wolkendek en soms wat miezige regen. Maar boven de luchthaven van Kortrijk breken de eerste zonnestrallen door. Je voelt dat ons volgende zweefseizoen dichterbij komt. Matthieu is al enkele jaren onze nieuwe voorzitter van de Liga. Een goede reden om daar eens over te praten. Matthieu is ingenieur bij Almeco. Hij is verantwoordelijk voor verkoop en onderhoud van industriële koeltorens. Hij is ook vader van twee jonge kinderen.



**We zitten hier op de luchthaven van Kortrijk. Ben je hier begonnen met vliegen?**

Neen, mijn eerste herinnering met het vliegen was toen ik als 7-jarige met mijn oom naar Texel vloog. Hij was zweefvlieger en ook sleeppiloot. Ik ben zelf beginnen vliegen toen ik 17 jaar was. Dat was in 2004 te Amougies. Maar toen 3 jaar later de sleper geen vergunning meer kreeg (geen nieuwe milieuvergunning voor motorvliegen) om daar vliegen is de club verhuisd naar Valenciennes. Tot in 2013 hebben we daar gevlogen.

**Als student is het niet gemakkelijk om daar te geraken. Hoe deed je dat?**

We spraken af in Wevelgem (voor de mensen uit die streek) en we hadden een sms-systeem opgezet zodat we van elkaar wisten wie ging vliegen, Whatsapp was nog niet zo ingeburgerd als nu. Tijdens mijn studies ben ik ook gaan vliegen in Challes les-Eaux, ik was naar Chambéry op Erasmus. Mijn eerste vlucht was daar met een ASH25. Ik ben vandaar eens mee tot aan de Mont-Blanc gevlogen. Maar na mijn studies ben ik verhuisd naar Aix en Provence in Frankrijk. Ik heb daar als ingenieur oppervlaktebehandeling (corrosiebescherming, hechting van verf...) een stage gedaan bij Eurocopter (nu Airbus Helicopters). Bij Eurocopter was een zweefvliegafdeling te Vinon. Ik heb daar anderhalf jaar gevlogen. Ze hadden een Duo-Discus en een LS8. Als medewerker kon ik vliegen aan 7 i.p.v. 40 euro per uur.

**Dan kun je wel iets bij elkaar vliegen waarschijnlijk?**

Inderdaad, het eerste jaar in Vinon vloog ik 70 uur en behaalde mijn volledige Franse vergunning. Daarna ben ik terug naar België verhuisd en terug in Valenciennes gaan vliegen. Ik ging nog wel 2 tot 3 keer vliegen in Vinon. Later ben ik met de club van Rijsel ook op vakantie geweest in Issoudun waar ik mijn eerste buitenlanding heb gemaakt en ook mijn eerste 300 km gevlogen heb. Met twee kleine kinderen wordt er voorlopig geen vliegverlof meer gepland.

Ik heb ook in Frankrijk mijn instructeursopleiding gedaan. Dat was in 2019 te St-Auban.

**Hoe gaat het nu met KFC?**

Het ledenaantal blijft stabiel met een 20-tal leden. We hebben de vloot verkocht en een Super Dimona en een LS6 gekocht. De LS6 wordt veel gebruikt om mee op verlof te nemen.. Ik vlieg sinds 2016 in Bondues (Rijsel), vanuit Kortrijk het dichtstbijzijnde zweefvliegveld. En omdat ik toen (pre-FCL) een Franse vergunning had, was de overstap vlot gemaakt. De club is daar sterk aan het groeien. We zijn er zelfs al met 3 Belgische instructeurs.



*Eurocopter zweefvliegafdeling Vinon*

**Hoe ben je voorzitter van de Liga geworden?**

Guido De Wilde (oud bestuurder KFC en Liga) en Guido Sergeant (oud voorzitter Liga en zweefsectie KFC) vroegen me om in het bestuur van de Liga te komen. In 2020 stopte Guido Sergeant als voorzitter, ik was dan al 6 jaar bestuurslid. Verschillende bestuurders keken naar mij maar aanvankelijk wou ik het niet doen. Pas Toen ik de steun kreeg van iedereen (en mijn vrouw) heb ik toegezegd. Het werk is niet te onderschatten, maar omdat de vergaderingen nu grotendeels on-line gebeuren is dat al een groot voordeel. Ook hebben we een grote hulp aan Jan Matheussen.

### Wat wil je graag verwezenlijken als voorzitter?

Nu ben ik samen met Jan Matheussen bezig om alles te digitaliseren. We noemen dat 'Het grote Ligabeest'. Dit zou als resultaat moeten hebben dat alle ledengegevens maar één keer moet ingegeven worden en er geen "papegaaienwerk" meer is. Dus minder nutteloos werk voor Jan. We hopen om dat eind dit jaar uit te rollen. En ook met de LED-flashers zijn we bezig, later dit jaar meer nieuws 😊



*Klaarmaken voor een instructievlucht*

### Hoe zie je de toekomst van de Liga?

We willen graag behouden wat we hebben. Ons ledenaantal blijft ongeveer stabiel, en op gebied van luchtruim wordt het moeilijker en moeilijker. We volgen dat op met de Liga maar hier in Kortrijk wordt de RMZ en TMZ uitgebreid. Met transponder geen probleem. Maar het is weer een beperking, zeker voor beginnende overlandvliegers. Ook Sport Vlaanderen vraagt nu veel adminis-

tratief werk in verband met grensoverschrijdend gedrag. Iemand die instructeur wil worden moet bijvoorbeeld een uittreksel uit het strafregister tonen omdat we veel met jonge mensen bezig zijn. Simulator vliegen is ook heel hard aan het opkomen. In Frankrijk heeft al 3/4 van de clubs er één. Die worden daar ook vaak gebruikt voor een deel van de opleiding en zelfs voor aparte wedstrijden. Met een VR-bril bijvoorbeeld kan je beter iemand zijn look-out aanleren. Misschien moet de Liga daar ook meer werk van maken.

**Bedankt voor dit gesprek.**

*Kris (alle foto's zijn geleverd door Mathieu)*



*Eerste buitenlanding in Issoudun*

## T.M.G. opportunities and threats



Op de Fly-in voorbereidingen de Falcke van D.A.C. (Foto Daniël Goyvaerts)

De laatste jaren verwerf een hele nieuwe generatie piloten een T.M.G. vergunning. De meeste onder hen met beperkte motorvliegervaring. Ongetwijfeld ging voor velen daarmee een nieuwe wereld open, maar dat gebeurde niet zonder slag of stoot. Getuige hiervan de 33 crashes die de laatste vier jaar in het buitenland met de Falcke plaatsvonden en gemakkelijk op de site *Aviation Safety Network* terug te vinden zijn. Gelukkig eindigden de meeste van deze accidenten alleen met stoffelijke schade en een flinke deuk in het ego van de piloot, maar er vielen ook spijtig genoeg zes dodelijke slachtoffers en een aantal zwaar gewonden. Acht vliegtuigen werden totaal vernield.

Een eerste opmerking: alle accidenten die *Aviation Safety Network* registreerde, vonden in het buitenland plaats. De helft daarvan in Duitsland. Betekent dit dat er in dat land meer ongevallen gebeuren dan elders? Zeker niet. *Aviation Safety Network* verzamelt zijn data o.a. via ASN Wikibase en deze informatiebron wordt gevoed door de gebruikers zelf. De gegevens die zij doorspelen refereren naar bronnen gaanden van de officiële onderzoeksrapporten tot wat terug te vinden is in kranten en internetartikels. Of die informatie ook zijn weg naar de Wikibase vindt, hangt in grote mate af van de rap-

porteringcultuur die in een bepaald land heerst en die is duidelijk dus niet overal even sterk ontwikkeld. Tweede opmerking: voor dit artikel werden uitsluitend ongevallen met Falcke geselecteerd. Als men dezelfde oefening voor alle types T.M.G. samen doet, vallen de cijfers die hierboven geciteerd worden hoger uit.

### Corona

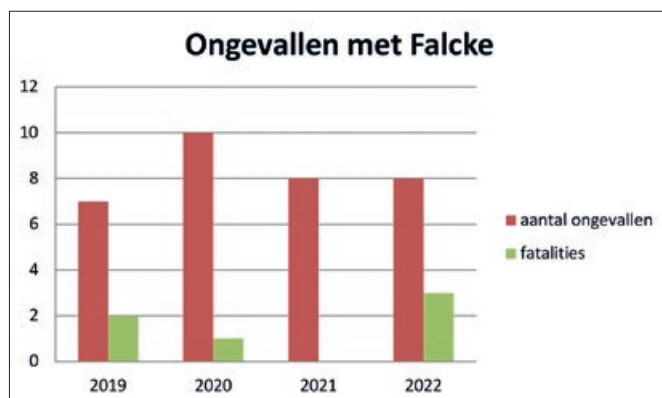
Corona stak ook op dit vlak zijn vinger in de pap. Tenminste tot die conclusie zou men kunnen komen als men ziet dat in vergelijking met 2019 (niet-Coronajaar) tijdens het eerste Coronajaar het aantal accidenten een duidelijke sprong vooruit maakten en die situatie tijdens de volgende jaren niet wijzigde. Of dat zo is en waarom dat zo is verklaart *Aviation Safety Network* niet.

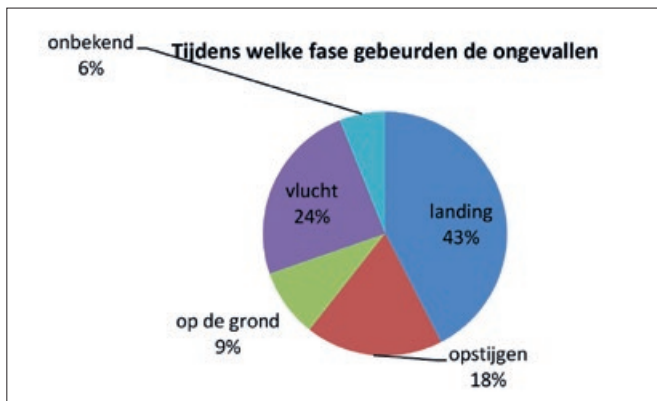
### Wat gebeurde er?

De Falcke is een leuk toestel, maar de performance is beperkt, waardoor het toestel niet over veel reserve beschikt. Dat hebben sommige piloten uit het lijstje pijnlijk moeten ervaren. In een paar gevallen kregen zij te maken met het gebrek aan Take-off performance, sommigen vielen zonder fuel, maar de meeste accidenten gebeurden tijdens landingsmanoeuvres.

### Ongevallen met fatale afloop

In zijn totaliteit vonden de meeste ongevallen dan wel met de SF25C plaats, alle accidenten met dodelijk afloop gebeurden met een ander type Falcke. Twee van die toestel waren in privébezit. In één geval ging het zelfs om een commerciële vlucht. Wanneer men de vier gevallen van korter bij bekijkt, krijgt men het volgende beeld.





**Geval 1:** (Zuid-Afrika) het toestel *stallde* op 270 meter voor de landingsbaan en stortte daar neer. De piloot had onvoldoende rekening gehouden met het sterke windgradiënt.

**Geval 2:** (Spanje) de piloot wordt na een paar minuten vlucht onwel en de passagier (zonder vliegervaring) probeert te landen maar vliegt tegen de vliegveldomheining. De piloot komt om het leven, de passagier loopt zware verwondingen op.

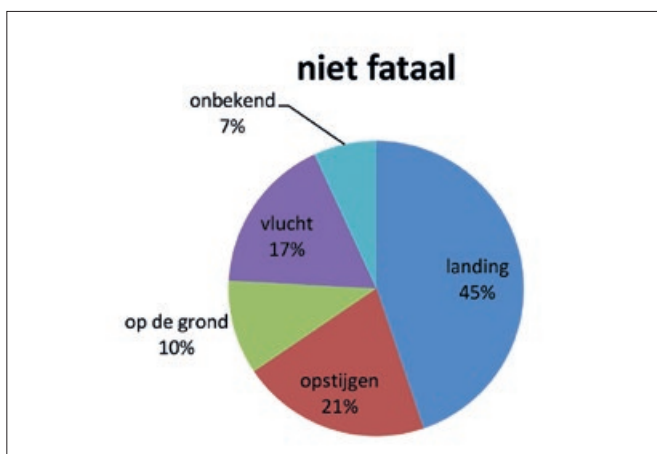
**Geval 3:** (Duitsland) de piloot verliest de controle over zijn vliegtuig en crasht in twee huizen. Oorzaak onbekend.

**Geval 4:** (Japan) Na een trainingsvlucht keert een vliegtuig niet meer terug naar zijn thuisbasis. Het wordt uiteindelijk teruggevonden in een bos met gebroken vleugels. De piloot was 80 jaar en was al vier maal betrokken geweest bij een ongeval.

Eén piloot maakte dus duidelijk een verkeerde inschatting van het effect dat een sterke wind op zijn landingsnelheid heeft, in twee gevallen kan men zich de vraag stellen of de piloot wel fit-to-fly was.

## Niet fatale crashen

Het lijstje dat in deze categorie past is gelukkig veel uitgebreider dat het vorige, toch waren de menselijke gevolgen in sommige gevallen niet te onderschatten. Wanneer men de accidenten met niet fatale afloop uit de totaliteit isoleert, dan nemen de landingsongevallen 45% van de cases voor hun rekening. Ook verhoogt het aandeel van de accidenten die in vlucht geïnitieerd werden, maar toestellen werden ook van de piste geblazen.



Splitst men de landingsongevallen verder op dan heeft zeker bijna de helft te maken met het verkeerd inschatten van de vereiste landingsnelheid (men landt te snel of te traag) met als gevolg dat het toestel opbotst of uit de lucht valt. Opvallend is ook het aandeel van botsingen op de grond tegen obstakels. In twee gevallen kan men van een technisch mankement spreken. Al de andere ongevallen vallen onder de noemer pilot-error.



**Geval 1:** (Zweden): motor valt uit tijdens de start, de piloot overtrekt zijn toestel. Het motorprobleem wordt teruggebracht tot het fout monteren van een brandstofpomp.

**Geval 2:** (Oostenrijk): noodlanding in een bebost gebied. De piloot maakt een serie verkeerde inschattingen in een bergachtig gebied.

**Geval 3:** (Duitsland): landingsongeval, oorzaak onduidelijk

**Geval 4:** (Japan): de piloot probeert in het hoge gras op te stijgen maar wint onvoldoende snelheid en crasht.

**Geval 5:** (Duitsland): mislukte touch and go

**Geval 6:** (Nederland): geen gegevens bekend

**Geval 7:** (Groot-Brittannië): de piloot wordt tijdens een serie circuits onwel en verliest het bewustzijn na het inademen van toxische uitlaatgassen.

**Geval 8:** (Oostenrijk): te traag gevlogen met natte vleugels.

**Geval 9:** (Duitsland): het toestel botst tijdens het taxiën tegen een obstakel.

**Geval 10:** (Duitsland): tijdens de landing overtrekt de piloot zijn toestel op 3 m hoogte.

**Geval 11:** (Groot-Brittannië): te hoog afgerond.

**Geval 12:** (Hongarije): tijdens een solo botst de leerling op het struikgewas naast de piste. Hij anticipeerde niet op de tendens van het toestel om naar rechts te draaien bij volgas omdat hij dit nog nooit ervaren had (tijdens zijn opleiding was dit fenomeen steeds gecompenseerd door de instructeur)

**Geval 13:** (Duitsland): botsing met de windzak.

**Geval 14:** (Duitsland): tijdens het opstijgen valt het toestel met de neus op de startbaan.

**Geval 15:** (Duitsland): te hoge afronding gevolgd door het wegval-  
len van de linker vleugel.

**Geval 16:** (Denemarken): opbotsen tijdens de landing, piloot stijgt  
terug op en landt zonder probleem. Het vliegtuig is beschadigd.

**Geval 17:** (Hongarije): een piloot met weinig recente ervaring on-  
derschat de snelheid die zijn vliegtuig vraagt in het onstabiele weer  
waarin hij aan het vliegen is en veroorzaakt zo een stall waarop hij  
slecht reageert.

**Geval 18:** (Duitsland): crash tijdens opstijgen, omstandigheden  
niet gekend.

**Geval 19:** (Duitsland): harde landing.

**Geval 20:** (Duitsland): botsing met een obstakel tijdens taxiën.

**Geval 21:** (Duitsland): tijdens opstijgen met een leerling botst het  
vliegtuig verschillende malen op en komt uiteindelijk tegen een  
boom naast de piste terecht. De stick van de instructeur bleek ge-  
broken te zijn waardoor die niet kon ingrijpen.

**Geval 22:** (Duitsland): tijdens een touch and go wordt het toestel  
door een windstoot gegrepen en komt naast de piste terecht.

**Geval 23:** (Frankrijk): piloot zonder de nodige rating stijgt in de  
winterse duisternis op en landt na 36 minuten op een ander vlieg-  
veld in de bomen. Het accident vind in de bergstreek plaats.

**Geval 24:** (Zuid-Afrika): te lage finale, de piloot geeft geen gas en  
de propeller raakt de treshold.

**Geval 25:** (Duitsland): crosswind blaast het toestel vlak nadat het  
de grond raakt van de baan in het modderig terrein naast de piste.

**Geval 26:** (Japan): een toestel botst tijdens landing twee maal op  
en de propeller raakt de grond.

**Geval 27:** (Duitsland): een piloot maakt een noodlanding na brand-  
stoftekort, hij beschadigd daarbij zijn propeller.

**Geval 28:** (Duitsland): tijdens de landing raakt de propeller de  
grond en het toestel gaat van de piste.

**Geval 29:** (Duitsland): harde landing.

**Conclusie:** Met het behalen van de TMG aantekening, gaan er heel  
wat nieuwe mogelijkheden open, maar er duiken ook niet te on-  
derschatten nieuwe uitdagingen op. Een goede opleiding en een  
aanpassing aan het feit dat men kan vliegen op dagen dat men  
niet zou zweven (bv. bij slechter weer) is belangrijk voor de nieuwe  
T.M.G. piloten. Een doorstart maken, zou waarschijnlijk een aantal  
van de landing incidenten/accidenten voorkomen hebben, maar  
doorstarten is een reflex dat de doorwinterde zweefvliegpiloot niet  
aangeleerd heeft.

*Koen Peeters & Ludo Vrancken*



## Zweefvliegtuignieuws

### Allstar PZL Glider

Op verzoek van de zweefvliegclubs om de levensduur van de SZD-50-3 Puchacz te verlengen, heeft de firma een programma ontwikkeld om die tot 12 000 vliegreuren te brengen. Na 6 000 vliegreuren wordt het onderhoudsbulletin BE-051/SZD-50-3/2003 geïmplementeerd om de levensduur op 6 750 vliegreuren te brengen. Daarna kan het bulletin BE-064/SZD-50-3/2022 worden toegepast, dat de levensduur verlengt tot 12 000 vliegreuren. Hiervoor vindt uiteraard een gedetailleerde inspectie plaats van het toestel, en de vereiste reparaties en vervanging van onderdelen van het zweefvliegtuig worden uitgevoerd. Om dit mogelijk te maken, werd op 27 januari 2023 een "Major Change Approval" uitgereikt door EASA.

### DG Aviation

De ontwikkelings- en belastingtesten van de Neo-winglets voor de LS1-d zijn afgerond. Momenteel vinden de vliegproeven plaats. De eerste testvlucht en de spintest zijn al met succes afgerond. De fluttertest moet nog gebeuren (gegevens: 26 april 2023). Daarna kan een dergelijk omgebouwd toestel voorlopig vliegen met een "Permit to Fly". De EASA-certificering is aan de gang. Voorziene prijs voor de inbouwkit van Neo-winglets: 3000 € netto. De Neo-winglets zijn ook in ontwikkeling voor de LS3-toestellen, en zijn leverbaar voor de LS1-f, LS4, LS6 (behalve LS6-a), LS7 en LS8.

### Jonker Sailplanes

Niet alle zweefvliegers hebben de middelen om een eigen modern prestatietoestel te kopen en te onderhouden. Daarom voorziet Jonker de mogelijkheid om een JS-zweefvliegtuig te huren. Gewoon voor de lol, voor een speciale zweefvliegvakantie of voor een wedstrijd. De JS3 Rapture "UJ" met een MD-T42 diesel JET is beschikbaar voor charter. De minimale huurperiode is 4 dagen. Een aanbetaling van 5000 € excl. BTW dient vooraf betaald te worden. De huurprijs voor het zweefvliegtuig (15m of 18m vleugeluiteinden) met uitrusting bedraagt 270 €/dag voor 4 à 7 dagen, 260 €/dag voor 8 à 14 dagen, en 250 €/dag voor meer dan 14 dagen. Voor Europese of Wereldkampioenschappen zweefvliegen betaalt men

10% extra. Afhalen en inleveren van de zwever in Duitsland (vliegveld Deckenpfronn / Egelsee, 75392 Deckenpfronn). Interesse? Bij redactieslot is de ganse maand augustus nog beschikbaar... Ga kijken op <https://www.jsglidercharter.com/bookings-and-prices/>

### M+D Flugzeugbau

In november 2022 heeft de EASA een STC (Supplemental Type Certificate) toegekend aan M+D voor het inbouwen van de Jet MD-TJ 42 in de LS-4 standaardklasser, een van de meest gebouwde toestellen, zeer geliefd bij talrijke zweefvliegclubs (zie ook Ligablad 169). Een verdere marktstudie van M+D geeft aan welke zweefvliegtuigtypes de volgende op rij zijn voor een dergelijke aanpassing: ASW 27, ASG 29, LS6 en LS8. Er zijn echter specifieke aanpassingsproblemen voor beide "families". Voor de LS-toestellen is de inbouw in de romp identiek aan die voor de LS4, maar moet er een oplossing gevonden worden om de maximum massa der niet-dragende delen te verhogen. Voor de Schleichers met sterk ingesnoerde romp is een nieuw intreksysteem nodig. Vandaar dat er nog geen precieze timing kan opgegeven worden voor deze evoluties.

*Stéphane Vander Veken  
Alle illustraties zijn bedrijfsdocumenten.*



## Het hoekje van de boekenvreter

Jean REYMOND, *Combegrassse 1922, naissance du vol à voile français*, Mission mémoire de l'aviation civile, Parijs 2022, 112 pagina's met talrijke z/w foto's en schema's, 240 x 240 mm slappe kaft, ISBN 978-2-11-167808-8, ook als PDF te bekomen.

Iedereen heeft wel al eens horen spreken over de eerste zweefvluchten van de gebroeders Wright voor WO I en over de wedstrijden op de Wasserkuppe vanaf 1920, maar het prille begin van onze sport gebeurde in vele landen min of meer parallel. De eerste berichten over de Wasserkuppe 1920-21 hadden in Frankrijk ook de nieuwsgierigheid voor het vliegen zonder motor opgewekt. Het eerste zweefvliegcongres in Frankrijk werd dus ingericht te Combegrassse bij Clermont-Ferrand.



Het boek neemt het werk over van Pierre Vaysse en Robert Péchaud, gedeeltelijk gepubliceerd in 1990 in *Vieilles Plumes*, het tijdschrift van de historische commissie van de Franse zweefvliegfederatie FFVP. Zij hadden zelf geput uit het eerste verslag uit 1923 van Georges Houard, hoofdredacteur van het weekblad *Les Ailes*. Dit boek brengt ook een zeer omvangrijke iconografie samen, aan de hand van persfoto's, ansichtkaarten en fotocollecties.

In die tijd beschouwde men de hellingstijgwinden als irrelevant omdat ze laminair waren, terwijl thermiekbellen werden beschouwd als onbruikbare kleine windhozen. Men zocht naar het dynamische zweefvliegen, waarbij energie geput wordt uit horizontale windbuien. Vandaar machines met oscillerende vleugels, flexibele ribben, enz. Nochtans had Pierre Idrac, professor aan de École Polytechnique, eind 1921 de resultaten gepubliceerd van zijn experimentele waarnemingen gedaan in Afrika in 1919: hellingvlucht en thermische vlucht werden er wetenschappelijk verklaard, evenals de spiraalvormige manoeuvres om te stijgen en het rechtlijnige doorsteken naar de volgende klim...

De ervaren piloten die te Combegrassse vlogen, kenden echter die doctoraatsverhandeling niet. Het is dus niet te verwonderen dat de resultaten bescheiden bleven: Bossoutrot hield het 5 min. 18 sec. uit, terwijl Hentzen op de Wasserkuppe rond dezelfde tijd 3 uur

lang vloog. De Fransen leerden echter snel, en een paar maanden later klopte Maneyrol op Peyret Tandem te Itford Hill het wereldrecord van Hentzen.

Het boek begint met een kort overzicht van het motorloze vliegen in Frankrijk en Duitsland tot 1921, en schetst dan de ontstaansgeschiedenis van dit eerste congres annex zweefvliegwedstrijd. De eerste stap werd de stichting van het tijdschrift *Les Ailes* door de Association Française Aérienne (AFA) in 1921. De hoofdredacteur van dit algemene luchtvaarttijdschrift, Georges Houard, zou hierin regelmatig een lans breken voor het motorloze vliegen. Het bestuur van de AFA besliste om een heus zweefvliegcongres te organiseren naar aanleiding van de Duitse exploten op de Wasserkuppe.

Er werd eerste een voorbereidend congres gehouden te Parijs in de Grand Palais om een site te kiezen, een programma op te stellen en de nodige voorbereidende werken te plannen. 179 voorstellen werden door diverse correspondenten ingediend. Dit zou aanleiding geven tot eindeloze discussies en controverses. Uiteindelijk werd men het eens over de data, het reglement, de toegelaten toestellen en piloten, enz. De site zou in het Centraal Massief gekozen worden via een prospectie-onderzoek. Een expeditie werd met die keuze belast, en de Puy de Combegrassse werd gekozen, jammer genoeg op de basis van onjuiste criteria, wat de latere resultaten nadelig zou beïnvloeden.

Al snel bleek dat de geplande wedstrijd niet zou beantwoorden aan de toenmalige bestaande FAI-reglementen, en er werd besloten over te gaan naar een "experimenteel" congres. Dit begon dan op 8 augustus 1922. Het Franse leger had een "camp Mouillard" opgericht (genaamd naar de bekende vliegpionier) om tot 180 congressisten te huisvesten en te voeden, en de toestellen te beschermen.

50 toestellen waren ingeschreven, maar geen van die zweefvliegtuigen was klaar bij de inschrijving. Uiteindelijk zouden er toch 35 komen opdagen te Combegrassse. Een aantal van deze toestellen waren gebouwd rond "exotische" principes en zouden uiteraard nooit van de grond gaan. Aan het andere eind van het spectrum waren er bekende vliegtuigbouwers (Dewoitine, Farman, Potez e.a.) die een motorloze kist produceerden en door bekende piloten lieten voorvliegen.

In de middenklasse waren er voornamelijk ervaren piloten met toestellen van eigen makelij, zoals de latere kampioen Eric Nessler. De voornaamste toestellen worden in het boek zo uitvoerig mogelijk beschreven, evenals de uitgevoerde prestatievluchten. Dan wordt het congres dag na dag behandeld. Veel korte vluchten, heel wat crashes, en uiteindelijk zeer bescheiden resultaten: afstand 6,850 km, hoogtewinst 80 m, duurvlicht 6:18 min.

Dit boekje vult werkelijk een gapende leemte in de geschiedkundige kennis over de prille zweefvliedsport. Alleen al de foto's van de activiteiten en de drie-zijden-aanzichten van de voornaamste types zijn de aanschaf waard voor wie interesse heeft voor onze voorgeschiedenis. Ook de vele interessante details dragen bij tot de kwaliteit van het werk. Een aanrader dus.

**CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO, Cinquant'anni di Volo a Vela a Calcinatate e ottantacinque di Volo a Vela in provincia di Varese**, CSVVA, Calcinatate del Pesce - Varese 2011, 224 pagina's boordevol z/w en kleurfoto's, 205 x 285 mm (op zijn Italiaans, dus breder dan hoog), harde kaft, geen ISBN, verkrijgbaar ter plaatse of als PDF.

Weer een beetje geschiedenis, nu over een van de belangrijkste zweefvliegclubs van Italië, in het bijzonder bekend als centrum voor Alpenvluchten. Dit indrukwekkende boek begint met de voorgeschiedenis van Calcinatate, namelijk de vluchten tussen de 2 wereldoorlogen en onmiddellijk na WO II.

De eerste vlucht in de provincie Varese werd uitgevoerd van op de Campi dei Fiori door pionier Dr. Ettore Cattaneo op GP1. Na een tussenpauze ontstond in 1931 de zweefvlieggroep "Tomaso Dal Molin" te Varese rond Plinio Rovesti, pionier, meteoroloog, propagandist van het zweefvliegen en zoveel meer. De starts werden uitgevoerd van op verschillende vliegvelden of geschikte startvelden. Een merkwaardige prestatie was de start van 9 waterzweefvliegtuigen van op de Campo dei Fiori met waterlanding op het Varese-meer te Schiranna.

In 1944 ontstond te Cascina Costa een militair vormingscentrum voor piloten van zweefvliegtuigen, als voorbereiding voor de inzet van transport- of aanvalszweefvliegtuigen. Maar zover zou het nooit geraken. Na de oorlog was er veel veranderd, en twee zweefvliegclubs werden gesticht: de Siai Marchetti-club te Vergiate en de nieuwe T. Dal Molin-club te Venegono. Beide clubs kenden een mooie ontwikkeling, maar op het einde van de jaren 50 werd duidelijk dat ze van hun respectievelijke vliegvelden verdrongen werden door de motorvliegerij.

Het echtpaar Adele en Giorgio Orsi, die beiden kort voordien hun zweefvliegvergunning hadden behaald te Vergiate, besloot dan een vliegveld te laten bouwen dat specifiek voor de zweefvliegers zou voorbehouden zijn, met een ligging buiten het gecontroleerde lucht-

ruim en met gemakkelijke aansluiting tot de bergen. Dichtbij Varese, te Calcinatate Del Pesce, werd een passend stuk land gevonden. Het werd een zware taak om de vochtige velden en weiden te draineren, op te hogen, te nivelleren, in te zaaien, te voorzien van de nodige gebouwen enz. Het vliegveld was nog niet helemaal klaar toen een Bocian, opgestegen te Vergiate, met aan boord Umberto Bertoli en de Franse instructeur Roger Biagi, op de terugweg van de Monte Generoso verplicht werd buiten te landen te Calcinatate.

De nieuwe installaties werden plechtig ingehuldigd eind 1961 met een mis in de grote loods. De zweefvliegers van het nieuwe centrum kwamen van de vliegvelden van Vergiate, Venegono, Milaan en Como. Varese werd heel snel een ook buiten Italië bekend zweefvliegcentrum, waar niet alleen gevlogen werd, maar waar veel internationale congressen georganiseerd werden i.v.m. meteorologie, Alpenvluchten, prestatievliegen enz.

Er werden ook bekende instructeurs uit diverse landen aangetrokken om er hun kennis door te geven. Giorgio Orsi werd Italiaans kampioen in 1966 op SHK, Adele Orsi zou een reeks wereldrecords vestigen. Vele andere piloten uit Calcinatate zouden hen dat later na-doen. Bijna alle zweefvliegtuigtypes waren op een of ander ogenblik op het vliegveld te zien, van de Zögling tot de Eta. En ze staan bijna allemaal met een foto in dit boek.

Er zijn wel meer boeken gewijd aan de geschiedenis van een zweefvliegclub, maar dit werk onderscheidt zich door de zeer talrijke foto's uit alle tijdperken van de zweefactiviteiten in de provincie Varese. Ook na de verdwijning van het echtpaar Orsi blijft het Centro Studi Volo a Vela Alpino een van de topclubs op wereldniveau. Dit boek is dus een passende hulde aan deze twee gedreven zweefvliegers en hun "kind".

Stéphane Vander Veken





BELGIAN GLIDING TEAM

# Alles TIP TOP? dan pas TIP OP!



[info@lvzc.be](mailto:info@lvzc.be) - [www.zweefvliegen.be](http://www.zweefvliegen.be)

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

# Alles TIP TOP?



## Is de MENS tip top?

Ben ik Fit-to-fly? Hoe is mijn stressniveau?  
Ben ik niet te gehaast en ben ik helemaal klaar om te vertrekken?  
Heb ik de checklist bewust uitgevoerd?  
Ben ik voorbereid voor eventuele gevaren? Wat doe ik als bv. de kabel lost?  
Ben ik current en heb ik genoeg recente vliegervaring?  
Heb ik de meteo voldoende bestudeerd?  
Heb ik me goed voorbereid op het luchtruim? Heb ik de nodige frequenties mee?



## Is de MACHINE tip top?

Is de zwever in top-conditie?  
Is de dagelijkse check grondig gebeurd?  
Is de positieve check uitgevoerd?  
Is alles na het winterwerk grondig nagekeken?  
Maar ook voor de start ... is de cockpit goed vergendeld?  
Is het staartwiel verwijderd? Heeft de tiploper dat mee in de gaten?



## Is het MATERIAAL tip top?

Zijn lier en sleeptoestel in orde?  
Zijn de kabels OK? Is de sleep/liërhaak in orde? Werkt de radio?  
Is de bandenspanning nagekeken?  
Is je parachute in orde?



## Is de PROCEDURE tip top?

Kent iedereen de toegepaste procedures?  
Neemt iedereen bij het vliegbedrijf zijn verantwoordelijkheid?  
Ben je current voor de gebruikte startmethode?  
Is de lierbedienaar of sleppiloot current?  
Ken je de procedures op een vreemd vliegveld?  
Doe je een checkvlucht als dat wenselijk is?  
Is de procedure duidelijk voor me?