

# LIGABLAD

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



45<sup>ste</sup> jaargang

juli • augustus • september 2025

kantoor van afgifte Gent X

driemaandelijks tijdschrift

# LIGABLAD

Driemaandelijkse tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk  
erkende sportfederatie  
De L.V.Z.C. is lid van de  
Vlaamse Cluster van Luchtporten v.z.w.  
erkende organisatie voor  
sportieve vrijetijdsbesteding  
Tel.: +32 (0)470 78 48 03  
e.mail: secretariaat@luchtporten.be



45<sup>ste</sup> jaargang • Nummer 183  
juli • augustus • september 2025

## 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:

Virginie Valck  
Lucrèce De Palmenaer  
Koen Pierlet  
Jan-Bart Van Erck  
Stéphane Vander Veken  
Wil Janssens  
Daniël Goyvaerts  
Anton Buyse

## Abonnementen:

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

Liga van Vlaamse Zeevliegclubs  
Roklijf 97 • 9300 Aalst  
Tel.: +32 (0) 470 78 48 03  
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 9300 Aalst

## 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 15 december 2025

Omslagfoto: een stuke grid op de OBGN 2025 te Kiewit. De foto is van Wil Janssens

## Inhoud

Woord van de voorzitter en nieuws van het secretariaat .....	1
Interview met Jeroen Jennen: wereldkampioen zweefvliegen .....	2
Open Belgian Gliding Championship 2025 .....	4
Luchtruimvertredingen bij zweef- en motorzweefvliegers: trends, oorzaken en preventie .....	9
Elektronische zichtbaarheid van de algemene luchtvaart .....	11
Zweefvliegtuignieuws .....	13
Het hoekje van de boekenvreter .....	15

## Woordje van de redactie

Beste lezer

Er moet toch iets speciaal in de grond zitten daar in de Kempen. De streek levert met de regelmaat van een klok wielerkampioenen, grote zangers en nu ook wereldkampioenen zweefvliegen. Na Martijn Eerdeken's verleden jaar was het dit jaar de beurt aan Jeroen Jennen om internationaal te schitteren. Dat deed hij trouwens ook op nationaal vlak. Slechts een paar weken na zijn internationaal avontuur trad hij in Kiewit aan voor de OBGN en het werd een veni, vidi, vici. Tijdens dit OBGN wist Virginie Valck de nieuwe kampioen te strikken voor een interview. Het resultaat hiervan kan in dit nummer gelezen worden.

Verder in nr.183 een wat uitgebreider verslag van de OBGN 2025. Dat evenement ging dit jaar door op het vliegveld van Kiewit en Albatros tekende als organisator. Tekende een tweede maal als organisator want ook in 2023 nam deze club de verantwoordelijkheid op zich om het kampioenschap in goede banen te leiden.

luchtruimvertredingen en de gevaren daarvan, daar gaat over het in de bijdrage die we van ons veiligheidsteam mochten ontvangen. Dat zo een overtreding tot rampspoedige gevolgen kan leiden, kreeg deze zomer zijn illustratie in de TMA van Chateauroux. Gelukkig liep alles uiteindelijk nog goed aflezen we in het stuk van onze Franse collega's, maar voor hetzelfde geld was een drama gebeurd. Naadloos aansluitend daarop publiceren we een mededeling van het DGLV over het belang van gezien te worden in de lucht. Na de wijziging van de bovengrenzen in onze LFG gebieden is dat besef ook voor ons een stukje dringender geworden.

Traditioneel sluiten we ook dit nummer af met een overzicht van wat er in ons wereldje technisch allemaal gebeurde. Stéphane Van der Veken trok ook nog maar eens zijn rijke boekenkast open.

Veel leesgenot

Ludo

## Woord van de voorzitter en nieuws van het secretariaat

Beste leden,

Sinds kort heb ik de eer het voorzitterschap van de LVZC op mij te nemen. Allereerst wil ik mijn voorganger, die vijf jaar lang het vaandel gedragen heeft, mijn respect betuigen. Onder zijn leiding, binnen en tezamen met het bestuur en secretariaat, is de vereniging verder gegroeid en zijn er vele uitdagingen met enthousiasme en doorzettingsvermogen aangepakt. Wij bouwen nu verder op dat stevige fundament. Een belangrijke nieuwe pijler hiertoe vormt de generieke implementatie van de Zweefapp, getriggerd vanuit de DTO-audit (DGLV), waarbij de uitrol is gestart, en bovendien veel perspectief biedt. Een vereniging zoals de LVZC kan enkel bestaan dankzij de inzet van vrijwilligers. Van instructeurs tot crewleden, van safety managers, van ARS'n en CS'n, van bestuur en secretariaat tot lokale besturen en evenementenorganisatie: elk steentje telt. Helaas merken we dat het aantal actieve vrijwilligers de laatste jaren afneemt. Heel wat posten blijven vandaag nog onbezet, en dat weegt zwaar op de schouders van de mensen die wel hun tijd investeren. Zonder deze inzet lopen we spaak, met alle potentiële (financiële, ...) gevolgen van dien. Daarom een warme oproep: als je voelt dat je iets kan en wil bijdragen, hoe klein ook, laat het weten. Samen houden we de LVZC levendig en werkbaar. De audits bij DTO en CAO hebben meer dan duidelijk gemaakt dat de EASA-regelgeving, geconcretiseerd door onze eigen richtlijnen (OH Organisationshandboek, documenten Techniek, ...), strikt/professioneel dient beleefd te worden. Ik reken op ieders medewerking om hier consequent mee om te gaan. Ik kijk ernaar uit om samen met jullie de komende periode in te vliegen: met respect voor wat achter ons ligt, met aandacht voor de uitdagingen van vandaag, en met vertrouwen in de toekomst van de LVZC.

Anton

### Samenstelling bestuursorgaan LVZC vzw:

- Anton Buyse (KAZM)	Voorzitter
- Matthieu Denecker (KFC)	Ondervoorzitter
- Koen Crombez (DAC)	Penningmeester
- Pieter Loman (VZP)	Secretaris
- Johan Lievens (VZP)	Bestuurder
- Luc Beerts (DAC)	Bestuurder & CAO
- Koen Pierlet (KVDW)	Bestuurder PR & HoT
- Martin Picqueur (BZC)	Bestuurder Milieu
- Gert-Jan Andries (KACK)	Bestuurder IT
- Frédéric Van Hille (KAZM)	Bestuurder PR

### Werking van het secretariaat:

Gelieve de documenten naar de juiste adres te versturen. Nooit documenten versturen naar het zeteladres.

Zetel LVZC vzw: Hannuistesteeweg 350, 3300 Tienen

#### Bankrekening:

IBAN: BE42 0682 0333 4154 BIC: GKCCBEBB

t.n.v. Liga van Vlaamse Zeevliegclubs v.z.w.

### Secretariaat

Info van het secretariaat

- Adreswijzigingen zo spoedig mogelijk melden aan het secretariaat.
- Alle documenten voor het secretariaat worden enkel aanvaard in een kwalitatieve scan opgeslagen als PDF bestand.
- Een kopie van medische verklaring en vergunning steeds doorsturen naar info@lvzc.be.
- Het verslag van de statutaire algemene vergadering kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger.

### 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 gebeurd nu via de Part S-FCL.

### BE.DTO.130

Uit de interne audits blijkt dat er blijvend aandacht moet worden geschonken aan de administratieve discipline. De actuele documenten en formulieren kunnen instructeurs en clubverantwoordelijke terugvinden op de ledensectie van de LVZC-website. Vergeet niet dat je vliegboek een officieel document is dat helemaal in orde moet zijn met de nodige handtekeningen, stickers, ... Zorg dat je steeds ook je totalen optelt en overdraagt naar de volgende pagina zodat het eindtotaal steeds correct is.

Bij de dossier voor aanvragen van een vergunning is het noodzakelijk steeds een kopie van je ID en je medisch certificaat toe te voegen. Gebruik de checklist zodat je dossier compleet is. Voor alle aanpassingen van je vergunning is voor DGLV ook een kopie van je huidige vergunning nodig. We vragen aan de FI 's en FE's telkens bij wijzigingen een kopie van hun vliegvergunning en medisch certificaat 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

### Techniek - luchtwaardigheid

Op de techniek-sectie van onze website www.lvzc.be kan je alle benodigde documenten terugvinden, zowel voor de techniek als voor de CAO. Gelieve ervoor te zorgen dat je de steeds laatste versie van de documenten gebruikt. Alle documenten in verband met techniek moeten verstuurd worden naar cao@lvzc.be. Alleen elektronische documenten worden aanvaard.

### Homologatie van FAI-Brevetten

FAI-proeven waarvoor homologatie wordt aangevraagd, moeten gepresteerd en aangevraagd zijn tijdens een periode van lidmaatschap bij LVZC. De aanvraag gebeurt door het aanvraagformulier in pdf formaat door te sturen naar het secretariaat van de liga, samen met de igc file (in igc format en geen print-outs, met uitzondering van de 5 uur duurvlicht waarvoor een kopie van het vluchtenblad van de startplaats volstaat). Gelieve er rekening mee te houden dat alle dossiers binnen de 12 maanden na de prestatiedatum ingediend moeten worden. Dossiers ouder dan 12 maanden na de dag van de prestatie worden niet aanvaard! De dag van ontvangst bij het secretariaat geldt als aanvraagdatum.

### Fotowedstrijd – filmpjeswedstrijd 2025

Alle foto's en filmpjes kunnen digitaal worden ingestuurd naar fotowedstrijd@lvzc.be. De nieuwe jury zal de inzendingen kritisch bekijken en naar alle eerlijkheid beoordelen. De winnaar wordt bekendgemaakt tijdens het symposium 2026 en dat vindt op 14 februari 2026 plaats.

### Vademecum

Het Vademecum 2025 is een papieren document dat één maal per jaar verstuurd wordt. In de loop van een jaar kan veel veranderen daarom zullen updates (als die er zijn) gepubliceerd worden op de website.

Lucrèce De Palmenaer  
Koen Pierlet

## Interview met Jeroen Jennen: wereldkampioen zweefvliegen

Begin juni ging in Tábor, Tsjechië, het Wereldkampioenschap Zweefvliegen van start. België werd er opnieuw sterk vertegenwoordigd, met deelnemers in de Clubklasse, Standaardklasse en 15-meterklasse. Na tien officiële wedstrijddagen in uiteenlopende weersomstandigheden kwam op 20 juni het fantastische nieuws naar België: we mochten – alweer – een wereldkampioen in ons midden verwelkomen. Met meer dan 500 punten voorsprong kroonde Jeroen Jennen zich tot wereldkampioen in de Standaardklasse. Hij beloofde ons deze winter nog een uitgebreid verslag, maar tijdens het BK kon ik hem alvast spreken.



### Zou je kunnen vertellen hoe je begonnen bent met zweefvliegen?

Dat is eigenlijk al heel vroeg begonnen. Als klein manneke vloog ik vaak mee op de Keiheuvel, omdat mijn ouders toen de taverne — de Kei — uitbaatten. Tot mijn zestiende had ik nooit echte les gehad, maar ik zat wel regelmatig mee in het vliegtuig. Toen ik dan zestien was, ben ik met lessen begonnen. Na het paaskamp vloog ik al solo, na een stuk of dertien lesstarts, denk ik. Zo is het begonnen, vooral dankzij het vele meevliegen met Eddy (Huybreckx) en mijn nonkel Rik.

### Vorig jaar was je ook al in Tsjechië, in Tábor. Was dat ter voorbereiding op het WK?

Het oorspronkelijke doel was eigenlijk het WK van 2021, samen met Dennis. Dennis is daarna overgestapt naar de 18-meterklasse, en ik heb toen in Tábor met Jef (Kell) gevlogen. Dit jaar, 2025, was het echte hoofddoel. De voorbereiding in Tábor vorig jaar heeft enorm geholpen. Het was vooral nuttig om het lokale weerpatroon te leren kennen, en om te leren omgaan met die typische blauwe thermiek daar. Hier in België vliegen we vaak richting steden, daar was het vooral bosgebied. In die bossen waren open plekken — waar bomen gekapt waren — met heidegrond ertussen en net die stukken bleken goeie thermiektriggers te zijn. Dat heb ik vorig jaar geleerd, dus dit jaar kon ik die kennis meteen toepassen. Dat gaf wel vertrouwen. Had je nog andere speciale voorbereidingen getroffen voor vertrek? Eigenlijk heb ik dit jaar bijzonder weinig gevlogen. Ik had maar twee starts vóór het WK, want ik ben in april geopereerd en kon een tijdlang niet vliegen. Maar ik heb wel enorm veel op Condor geoefend deze winter. En ik ben er echt van overtuigd dat dat een verschil maakt, zeker voor het tactische aspect van wedstrijdvliegen. Daarnaast heb ik ook mijn vluchten van vorig jaar herbekeken en de fouten geanalyseerd. Die heb ik proberen bij te sturen — en dat is blijkbaar goed gelukt (lacht).



Boven: in de grid en onder rechtdoor tegen meer dan 100km/u onder een Tjechische wolkenstraat. (foto's Jeroen Jennen)



### Welke vliegday vond je het spannendste?

De voorlaatste dag, absoluut. Toen had ik ook de meeste zenuwen. Daarvoor viel het eigenlijk goed mee — ik merkte het niet zo aan mezelf, behalve dat ik minder goed sliep. Maar die dag begon meteen lastig: ik had al vlak na de sleep een laag punt aan het vliegveld. Ik twijfelde even of ik terug zou landen, maar ik ben toch blijven zoeken en raakte terug omhoog — gelukkig nog op tijd voor de start. Niemand was toen al vertrokken. Ik ging dan - over de startlijn zonder te weten of er al iemand voor mij was gegaan. Ik dacht dat er al een Roemeen onderweg was, en hoopte ook nog anderen. Uiteindelijk bleek dat mijn grootste concurrent ook voor mij gestart was. Ik kwam hem na het keerpunt tegen. Het eerste deel van de vlucht ging goed, dus de stress viel wat weg. Tot ik aan de heuvels kwam. Daar had ik maar één optie, en die werkte niet meteen. Dus vloog ik terug op track, dwars op de wind, hopen op een bel. Wat ik vond, was niet geweldig. En toen kreeg ik wel wat zenuwen, want ik wist dat de Polen al verder waren gevlogen, en de aansluiting wel gemaakt hadden. Toen kwam plots een hele groep bij mij aansluiten, die zo'n tien minuten na mij gestart waren. Vanaf dan werd het iets rustiger in mijn hoofd. Ik dacht: "Zelfs al verlies ik hier 150 punten, dan heb ik er nog altijd 50 over voor de laatste dag." Uiteindelijk haalden we die eerste groep toch nog grotendeels in. En op het einde kwamen we zelfs samen, want het weer werd slechter met veel tegenwind. De stijgwaardes waren maar 0,8 tot 1 m/s — het werd dus spannend om überhaupt binnen te raken. Toen ik gefinisht was, wist ik: het zit goed. En achteraf gezien was de stress misschien onnodig. Daardoor had ik op de laatste dag geen zenuwen meer. Ik had 300 punten voorsprong — ik moest gewoon veilig rond. Na de start de laatste dag zag ik op de LX dat de piloten achter mij vier à vijf minuten later waren vertrokken. Op een AAT van drie uur is dat niet veel, dus ik vond het niet erg dat zij mij zouden inhalen. Het eerste stuk was in het blauw en dan moest ik niet alleen vliegen. In de sector verschenen cumuli, maar zij kozen daar een andere route dan ik. Uiteindelijk kwam ik uit de sector samen met Robbie (Seton), weer in het blauw. Dat stuk vlogen we samen. De rest vloog noordelijker — wat uiteindelijk niet de beste keuze bleek. Zo won ik zelfs die laatste dag nog!

### Heb je tijdens de wedstrijd ook technische problemen moeten oplossen?

Ja, één keer. Het watersysteem van de linkervleugel was stuk gegaan waardoor ik geen water kon vullen. Dat was even paniek in het begin, ik wist niet of dit op tijd zou opgelost geraken. Het plafond was best hoog voorspeld waardoor ik wel wat water kon gebruiken. Met hulp van Wim via de telefoon en mijn vier ophalers hebben we het snel kunnen fiksen. Ik stond gelukkig achteraan in de grid en we vertrokken pas laat, dus we hadden tijd. Mocht het echt niet gelukt zijn, dan was het ook geen ramp geweest, dan had ik enkel met buitentanks gevlogen en dan hadden we het 's avonds nog kunnen herstellen. Dat hebben we trouwens ook nog gedaan. Alles netjes afgewerkt in de hangar, zonder haast. Daardoor bleef de stress redelijk beperkt.



De ophaalploeg en de afwas (foto Jeroen Jennen)

### Heb je nog een geheim wapen?

(lacht) Goh, ik heb eigenlijk geen echte geheimen. Condor heeft me heel veel geholpen. En ik heb in het begin enorm veel geleerd van Eddy, die me altijd goeie tips gaf. Samen met Dennis vliegen was natuurlijk het belangrijkste in mijn leerschool, met al die ervaring die we samen verzamelden en de tips die hij me telkens gaf ben ik een betere wedstrijdvlieger geworden. Dat alles — en het blijven bijschaven van mijn eigen ervaring — heeft ervoor gezorgd dat het dit jaar lukte. Op het BK lukt het nu ook goed, zelfs met een andere zwever. Maar op de Lima Tango heb ik ondertussen zo'n 1500 uur gevlogen. Ik weet perfect wat die kist wil: of ik moet draaien, rechtdoor vliegen... Zelfs voor de variometer beweegt, voel ik al dat ik moet draaien. Ik vlieg trouwens nooit vol water. Ik blijf altijd onder de 500 kg. Velen gaan zwaarder, maar ik vind dit beter werken voor mij. Wil je nog iets toevoegen om af te sluiten? Ja, gewoon een dikke dankjewel aan iedereen. Van Amber tot mijn vier ophalers waaronder vooral Patrick die al sinds het begin mee gaat, Dennis, Eddy voor alle hulp, Jef voor de vlieger, en Wim die me altijd helpt bij technische dingen.

### Veel mensen voor één kampioen?

Absoluut. Je hebt altijd hulp nodig. En dat maakt het voor mij ook lichter. Op de grond moet ik me alleen maar met de vlieger bezighouden. Naar de winkel gaan, eten maken, alles wordt geregeld. Dat helpt écht. Een ding moet de piloot wel doen en dat is de afwas. (lacht) Dankjewel voor het gesprek — en nog eens dikke proficiat! Dankjewel! Graag gedaan.

Virginie Valck

## Open Belgian Gliding Championship 2025

### Open Belgian Gliding Championship 2025



©Wil Janssens

Tussen 28 juni en 6 juli organiseerde Albatros het Belgisch kampioenschap zweefvliegen.



Ken Evens en Schepen van sport Tine Jans tijdens de eindceremonie van het OBGN 2025 op het vliegveld van Kiewit. (foto Daniël Goyvaerts)

Sedert 2023 vindt het evenement afwisselend in Vlaanderen en in Wallonië plaats. Er schreven zich 31 piloten uit 10 clubs in en zij verdeelden zich mooi per tien over drie verschillende wedstrijd-klassen. In totaal vlogen de deelnemers in de dag die volgde dankzij een uitstekende samenwerking met het zeer nabije Kleine-Brogel en uiteraard een onberispelijke organisatie zeven geldige proeven.

Een paar opmerkelijke vaststellingen over deze editie: 1) niet minder dan drie wereldkampioenen verschenen aan de start. Allemaal zijn ze lid van onze Liga. Meer nog ze vliegen allemaal in Keiheuvel. 2)

Een blijkbaar onvermoeibare Jeroen Jennen slaagde er in om zeven dagen nadat hij in Tabor wereldkampioen werd ook de Belgische titel te bemachtigen. 3) Het verschil tussen de concurrenten was soms flinterdun. In de Clubklasse werd Martijn Eerdekens met letterlijk een paar punten geklopt door Robin Selfslaght. 4) Het podium in de Open Klasse tenslotte was er één voor het team Schmelzer.

Martijn Eerdekens en Hedwige Colson stonden nog eens apart in de kijker. Martijn als best junior en Hedwige als beste vrouwelijke piloot.

### Volledig resultaat "Sport" na 7 wedstrijddagen



©Wil Janssens

Net zoals in Tabor vloog Jeroen Jennen met bijna 200 punten verschil naar de hoogste podiumplaats. De nummer twee Jef Kell bekampte hem nochtans in het vliegtuig waarmee Jeroen in Tabor wereldkampioen werd. Het mocht blijkbaar niet baten. Daan Spruyt ging met brons naar huis. De podiumplaatsen waren in feite al na de derde competitiedag verdeeld.

1	YU	<b>Jeroen Jennen</b>	KACK - LSV Viersen	Discus 2b	110	<b>4,929</b>
2	LT	<b>Jef Kell</b>	KACK	LS 8	110	<b>4,787</b>
3	FS	<b>Daan Spruyt</b>	VZP	Ventus 2ax	114	<b>4,566</b>
4	HI	<b>Bart Leysen</b>	KAC	Ventus 2a	114	<b>4,479</b>
5	Nx	<b>Tom Conings</b>	ALB	LS 8	110	<b>4,295</b>
6	CX	<b>Michiel Van den Borne</b>	KAC	LS 6	112	<b>4,141</b>
7	YR	<b>Glenn Hostens</b>	KVDW	Duo Discus	110	<b>3,786</b>
8	XY	<b>Dohet Guillaume</b>	ACRA	Ventus 2ax	114	<b>3,703</b>
9	AB	<b>Peter Bertels</b>	BZC	LS 8	110	<b>3,619</b>
10	UU	<b>Pieter Lievens</b>	VZP	Duo Discus T	110	<b>3,540</b>
HC	XL	<b>Hugo Mertens</b>	ALB	Duo Discus XLT	111	<b>1,871</b>



Denkwerk tijdens de voorbereiding van Task 7 op 5 juli.  
De 6<sup>de</sup> zou het de ganse dag regenen dus dat ging de laatste wedstrijddag worden.



### Resultaat na 7 wedstrijddagen in de Clubklasse



Robin Selfslagh, de nieuwe kampioen in de clubklasse werd tijdens de ceremonie protocolaire vertegenwoordigd door Edwige Colson. Hij klopte Martijn Eerdekenes met het bijna kleinste verschil (namelijk twee punten). Brons was voor Mattia Dierickx. Hedwige zelf werd in de clubklasse vijfde. Tijdens dag 1, 2 en 3 was ze nog goed op weg om een medaille in de wacht te slepen, maar dan kwam Martijn Eerdekenes opdagen. Zijn twee eerste wedstrijddagen waren wat minder gelukt. Het duurde uiteindelijk nog tot dag vijf eer duidelijk werd wie in de Clubklasse op het podium zou staan. Hedwige en onze reporter ter plaatse: Virginie Valck waren de enige vrouwelijke deelnemers aan het OBGN 2025. (foto Daniël Goyvaerts)



1	1T	<b>Robin Selfslagh</b>	ACRA	LS 1-f	1.006	<b>4,471</b>
2	PM	<b>Martijn Eerdekenes</b>	KACK	LS 3	1.062	<b>4,469</b>
3	HH	<b>Mattia Dierickx</b>	VZP	Pegase	1.022	<b>4,155</b>
4	LX	<b>Michiel Haemels</b>	ALB	LS 4a	1.027	<b>4,045</b>
5	B1z	<b>Edwige Colson</b>	ACRA	ASW 24 WL	1.054	<b>3,966</b>
6	EI	<b>Antoine Daiwaille</b>	RVA	Mosquito	1.056	<b>3,680</b>
7	FB	<b>Ferre De Cordt</b>	KAZM	Std. Libelle	0.988	<b>2,982</b>
8	LV	<b>Wannes Smits</b>	KAZM	LS 4a	1.034	<b>2,632</b>
9	B4	<b>Jelle Vandebecck</b>	BZC	LS 4	1.03	<b>2,527</b>
10	KH	<b>Virginie Valck</b>	KACK	LS 4	1.027	<b>2,164</b>



Met 128 punten verschil op Wim Akkermans sleepte Tijn Schmelzer in de Open klasse de Belgische titel in de wacht. Bert Schmelzer werd derde. De eerste drie wedstrijddagen had het er alle schijn van dat Tijn en Bert onder elkaar gingen uitmaken wie kampioen zou worden, maar Wim Akkermans stak daar een stokje voor door na task 4 de tweede plaats in het klassement te veroveren en die niet meer af te staan. Tijdens task 4 werden bijzonder hoge snelheden gerealiseerd. De snelste van allemaal was Tijn Schmelzer. Hij vloog de proef tegen een gemiddelde snelheid van 130 km/u.

Het Ligablad ontmoette in de coulissen van de prijsuitreiking een zeer tevreden Bert sr. (foto Daniël Goyvaerts)



1	2X	Tijn Schmelzer	KACK	Ventus 3 18m	120.5	4,846
2	85	Wim Akkermans	KACK	JS3 TJ 18m	120.5	4,718
3	21	Bert Schmelzer	KACK - SGKA	Ventus 3 18m	120.5	4,656
4	OZ	Bert Van Eyken	DAC	Ventus 3 18m	120.5	4,278
5	VA	Koen Vanderputten	VZP	Ventus 2cxa 18m	119.5	4,192
6	DET	Rik Vanden Boer	ALB	JS3 18m	120.5	3,693
7	CR	Christiaan Bielen	KACK	Arcus T	119	3,533
8	LE	Geert De Palmenaer	VZP	Ventus 2c 18m	118	3,016
9	VZ	Dries Van Gestel	KAC	ASG 29 18m	119.5	2,819
10	2Y	Bert Sr. Schmelzer	KACK - LSV Viersen	Ventus 2cx 18m	119	2,781

## De beker Best Junior en Best Female pilot



## Luchtruimovertradingen bij zweef- en motorzweefvliegers: trends, oorzaken en preventie

### Inleiding

Binnen onze luchtvaartgemeenschap zijn de voorbije jaren herhaaldelijk luchtruimovertradingen vastgesteld, vooral tijdens overlandvluchten met zweefvliegtuigen en TMG's (Touring Motor Gliders). Hoewel deze voorvallen zelden leiden tot directe conflicten of incidenten, wijzen ze op onderliggende problemen op vlak van navigatie, voorbereiding en communicatie. Dit artikel belicht de meest voorkomende situaties, onderzoekt de terugkerende patronen en stelt concrete aanbevelingen voor, met het doel om de veiligheid en het professioneel imago van onze sector te versterken.

### Een herkenbare anekdote

Tijdens een warme zomerdag vorig seizoen vertrok een ervaren zweefvlieger op een overlandvlucht richting het oosten van het land. Alles leek volgens plan te verlopen, tot hij bij het kruisen van het Maasdal plots in de CTR van Florennes terecht kwam. De piloot vloog op 3.000 ft AMSL, ervan uitgaande dat hij nog buiten het gecontroleerd luchtruim zat. Wat hij over het hoofd had gezien, was dat de ondergrens van de CTR die dag – zoals vermeld in een NOTAM – verlaagd was naar 2.500 ft AMSL wegens een militaire oefening. De transponder stond op STBY, de radio was afgestemd op de clubfrequentie en dual watch stond niet actief. Hoewel het incident zonder gevolgen bleef, volgde achteraf een melding van Defensie en een leergesprek met de club. De piloot gaf nadien openlijk toe dat hij de NOTAM slechts oppervlakkig gelezen had, en beschouwde het voorval als een wake-up call.

### Typische situaties waarin luchtruimovertradingen optreden

- Per vergissing invliegen in gecontroleerd luchtruim zoals CTR's of TMA's, bijvoorbeeld rond Kleine Brogel, Florennes, Eindhoven of Brussel.
- Onjuiste interpretatie van toegelaten hoogtes: verwarring tussen voet boven zeeniveau (AMSL) en boven grondniveau (AGL), of fouten zoals denken dat 3500 ft toegestaan is waar 2500 ft geldt.
- Transponders die in stand-by blijven staan of foutief zijn ingesteld, waardoor geen hoogte-informatie wordt doorgegeven.
- Radiocommunicatie die niet op punt staat: frequenties worden niet correct beluisterd of dual watch wordt niet gebruikt.
- Vertrouwen op samenvattingen van NOTAMs, waarbij essentiële informatie uit de volledige publicatie gemist wordt.
- Navigatiesystemen worden onvoldoende benut of ontbreken helemaal (zoals Oudie, XCSOAR, SkyDemon).
- Verminderde situational awareness door externe factoren zoals thermiek, cockpitdrukke of instructievluchten.

### Herkenbare trends en oorzakelijke patronen

- Onvolledige vluchtvoorbereiding: Veel piloten baseren zich op gecondenseerde briefings of derden zoals verenigingswebsites, zonder de officiële bronnen te raadplegen.
- Vertrouwen op geheugen en ervaring: Sommige vluchten worden op basis van visueel geheugen uitgevoerd in plaats van actieve en actuele navigatie.

- Menselijke afleiding en cognitieve belasting: Tijdens vluchten met leerlingen of passagiers verschuift de aandacht, waardoor fouten in positionering of communicatie ontstaan.
- Technische onvolkomenheden: Fout ingestelde transponders, te stil afgestelde radio's of niet-functionerende waarschuwingssystemen dragen bij tot risico's.
- Gebrekkige kennis van het luchtruim: Complexe structuren zoals de noordzijde van EBBL TMA of grenzen van Goetsenhoven Gliding Area zijn niet altijd volledig gekend of juist ingeschat.



Een goede raad uit onze veiligheidsposter geknipt

### Aanbevelingen om luchtruimvertredingen te voorkomen

- Volwaardige briefing verplichten: Voorzie een grondige voorbereiding met systematisch nazicht van de originele NOTAMs, niet enkel via samenvattingen.
- Moving map navigatie promoten: Moving map navigatie verdient sterke aanbeveling, zeker voor solisten of vluchten boven 700 m AGL, om de situational awareness te verbeteren.
- Technische checks in checklist opnemen: Controleer transpondermodus (ALT), radio-instellingen en batterijstatus voor vertrek.
- Gebruik van dual watch promoten: Het gelijktijdig uitluisteren van Brussels Info of militaire ATC-frequenties verhoogt de situational awareness aanzienlijk en is essentieel om tijdig op wijzigingen te reageren en onverwachte luchtruimbepalingen te vermijden.
- Luchtruimkennis oprispen: Jaarlijkse trainingen of infosessies met praktijkvoorbeelden versterken het bewustzijn en begrip van de structuur voor solisten en beginnende overlandpiloten
- Visuele hulpmiddelen in briefings: Duidelijke kaarten met luchtruimgrenzen, actieve zones en aandachtspunten bij de dagbriefing voegen waarde toe.
- Stimuleer meldcultuur: Moedig piloten aan om eigen fouten of twijfels te rapporteren, zonder vrees voor repercussies, om collectief te leren.

### Voordeel van radio en transpondergebruik

Een correct ingestelde transponder en een actieve radioverbinding zijn onmisbare hulpmiddelen voor veilig vliegen in druk of gecontroleerd luchtruim. De transponder maakt de positie en hoogte van het vliegtuig zichtbaar voor luchtverkeersleiding en andere verkeersdeelnemers, wat cruciaal is voor het voorkomen van conflicten. De radio stelt piloten in staat om tijdig te communiceren, actuele informatie te ontvangen en instructies van ATC op te volgen. Samen verhogen ze de situational awareness en vergroten ze de veiligheid aanzienlijk, vooral in gebieden met complexe luchtruimstructuren of tijdelijke restricties.

### Verantwoordelijkheid van de piloot

Hoewel goede procedures, hulpmiddelen en training belangrijk zijn, blijft de piloot als laatste schakel zelf verantwoordelijk voor het naleven van de regels en het veilig omgaan met het luchtruim. Dit betekent dat elke piloot vooraf zorgvuldig moet controleren, alert moet blijven tijdens de vlucht en proactief moet communiceren met ATC wanneer nodig. Onoplettendheid of gemakzucht kunnen zware gevolgen hebben, niet alleen voor de eigen veiligheid, maar ook voor anderen in het luchtruim.

### Mogelijke gevolgen van luchtruimvertredingen

Luchtruimvertredingen kunnen leiden tot diverse sancties die de piloot en de club ernstig kunnen raken. Afhankelijk van de ernst en omstandigheden kan dit variëren van een officiële waarschuwing tot financiële boetes. In ernstigere gevallen kan het leiden tot het (tijdelijk) intrekken van vliegvergunningen, landingsrechten of toegang tot bepaalde luchtruimgebieden. Daarnaast kan een incident het vertrouwen van luchtverkeersleiding en militaire autoriteiten schaden, wat gevolgen heeft voor de samenwerking en het imago van de hele zweefvlieggemeenschap. Het benadrukt des te meer dat preventie en zorgvuldigheid essentieel zijn.

### Slotbeschouwing

De meeste luchtruimvertredingen vloeien voort uit een combinatie van onoplettendheid, verwarring, miscommunicatie en technologische tekortkomingen – eerder dan moedwillige nalatigheid. Toch kunnen de gevolgen aanzienlijk zijn, zowel voor de vliegveiligheid als voor het imago van de sport en de samenwerking met militaire en burgerluchtvaartautoriteiten. Door onze manier van voorbereiden, communiceren en navigeren verder te professionaliseren, kunnen we als community bijdragen aan een veiliger en verantwoordelijker luchtruimgebruik.

Blijf scherp, vlieg veilig.

Het Safetyteam

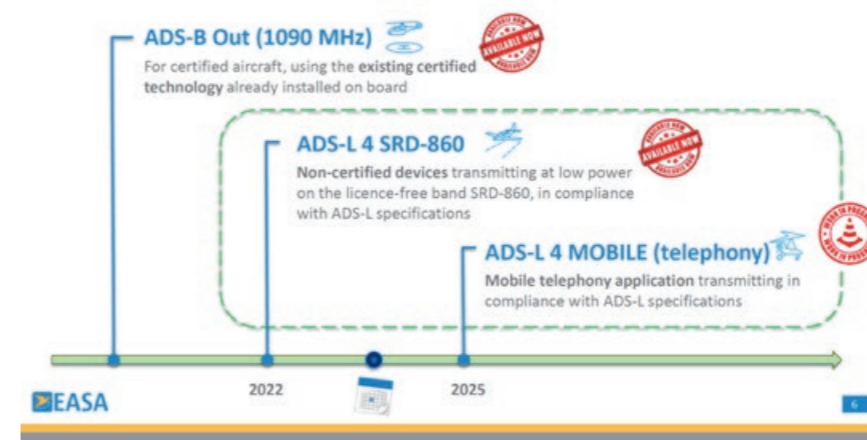
## Elektronische zichtbaarheid van de algemene luchtvaart

In overeenstemming met de iConspicuity-verklaring van de European Union Aviation Safety Agency (EASA) stimuleert het DGLV het gebruik van apparaten en gegevens waarmee de elektronische zichtbaarheid van de algemene luchtvaart (GA) wordt bevorderd. Doel is de veiligheid binnen de GA te versterken en het risico op lichtbotsingen te verminderen.

iConspicuity staat voor Interoperability of Electronic Conspicuity Systems for General Aviation. De verklaring is een policy statement gezamenlijk vastgelegd door 11 deelnemende luchtvaart- en andere autoriteiten. Door de verklaring te ondertekenen verklaren zij een positieve veiligheidsstructuur te willen promoten

### Beter zicht op andere luchtruimgebruikers en obstakels

Eén van de belangrijkste risico's voor de GA is botsingen in de lucht. In de lidstaten van EASA gebeurt het gemiddeld 6 keer per jaar dat er dodelijke botsingen plaatsvinden, wat helaas elk jaar resulteert in het verlies van 13 levens. EASA wil samen met de luchtvaartautoriteiten de ontwikkeling en het gebruik bevorderen van apparaten die iConspicuity-gegevens uitzenden, bijvoorbeeld ADS-B of ADS-L.



De drie types ADS-L technologie gebruikt in GA

Met deze hulpmiddelen ontvangt de piloot een signaal als er een ander luchtvaartuig met iConspicuity in de buurt is, en is zelf elektronisch zichtbaar voor andere luchtruimgebruikers. Dit leidt tot een beter omgevingsbewustzijn. Zelf op blijven letten blijft essentieel, iConspicuity vervangt niet het principe 'see and avoid' binnen de GA.

### Hoe kunt u uw elektronische zichtbaarheid verbeteren?

Bent u al in het bezit van een Mode S transponder? Dan kunt u uw elektronische zichtbaarheid verbeteren door deze aan te passen zodat de transponder beschikt over ADS-B out. Beschikt u nog niet over iConspicuity-apparatuur, dan adviseren de luchtvaartautoriteiten u deze aan te schaffen. Daarnaast moet het vliegtuig beschikken over een zogenaamd "traffic display". Een goedkopere oplossing is het downloaden van een applicatie op een tablet of mobiel apparaat waarop iConspicuity-data getoond kan worden.

### Analysedata voor veiligheidsverbeteringen

Conspicuity-gegevens stellen de luchtvaartsector in staat om incidenten en ongelukken sneller te analyseren. Met betere gegevens over GA-bewegingen kan het luchtruimontwerp worden geoptimaliseerd, wat de toegang voor alle luchtruimgebruikers verbetert, inclusief nieuwe technologieën.

Bovendien kunnen vliegtuigen die zijn uitgerust met deze technologie sneller worden gelokaliseerd in noodsituaties. Zo draagt iConspicuity bij aan een veiliger luchtruim voor een groeiend aantal deelnemers in Europa. Het gebruik van gegevens en informatie die uit het initiatief voortkomen, zal voldoen aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

### Meer informatie van EASA:

- **Sunny Swift: ADS-L: see and be seen (Issue 41) (Engels)** <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/sunny-swift-ads-l-see-and-be-seen#group-easa-downloads>
- **Nieuwsbericht EASA launches new initiatives to prevent mid-air collisions in General Aviation (Engels)** <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/easa-launches-new-initiatives-prevent-mid-air-collisions-general>

De Franse Zweefvliegfederatie publiceert regelmatig veiligheidskwartalen onder de vorm van een nieuwsbrief. In de nieuwsbrief van 15 juli 2025 stond een incident beschreven dat de noodzaak om zich in het luchtruim voor de algemene luchtvaart zichtbaar te maken pijnlijk illustreert. Pijnlijk vooral omdat de betrokken piloot alles aan boord had om dat te doen. De vraag is dan: en kan dat ook bij ons gebeuren? Ja en nee. Nee want in ons complex luchtruim zijn er geen klasse E's, ja want sedert het wegvallen van het woordje excluded voor de FL die we in onze LFAC's mogen gebruiken, kunnen ook wij snel in de buurt van zo een ontmoeting komen. Om de volle betekening van wat de Franse collega's rapporteerden te laten doordringen volgt hier de onvertaalde nieuwsbrief.



# ÇA S'EST PASSÉ PRÈS DE CHEZ VOUS !

“

## CROISEMENT D'UN BOEING EN CLASSE E

Lors d'un retour vers le terrain d'origine, en croisière dans la classe E (TMA Poitiers 4) à 1400 mètres au nord-ouest de LFLX, j'aperçois un Boeing 787 à mon altitude dans mes 10 heures.

Je constate qu'il se rapproche rapidement, qu'il entame un virage et que nous sommes en trajectoire de collision.

Je me mets en virage à droite à forte inclinaison (dans l'espoir qu'il me voit) et en même temps j'allume le transpondeur sur 7000.

À l'issue de mon 360°, je vois le Boeing qui passe sur le côté. J'ai estimé la distance à 2 km avec la trace retrouvée sur Flightradar24. Le Boeing venait de Nice et s'alignait sur sa vent arrière pour LFLX.

Je suis souvent passé à cet endroit et bien qu'étant en classe E, je ne pensais pas pouvoir croiser un Boeing à mon altitude.

Dorénavant je mettrai le transpondeur sur 7000 dès l'entrée en classe E et en écoute sur la fréquence de la TMA Poitiers 4.

Classe	Service du contrôle		Radio et clairance obligatoires
	Séparation	Information de trafic	
A	entre IFR et IFR	Interdit au VFR	
C	entre IFR et IFR entre IFR et VFR	entre VFR et VFR	Oui
D	entre IFR et IFR entre IFR et VFR spécial	entre IFR et VFR entre VFR et VFR entre VFR spécial et VFR spécial	Oui
E	entre IFR et IFR	si possible entre IFR contrôlé et VFR non contrôlé	Pas pour les VFR
G	Espace aérien non contrôlé		

”

## QUE PEUT-ON RETENIR ?

- Les deux aéronefs bien que proches étaient tout à fait légitimes à utiliser l'espace aérien dans lequel ils évoluaient : espace contrôlé de classe E
- Il est possible de rencontrer tout type de trafic : avion de ligne, avion d'affaires, avion de transport militaire, avion de chasse, avion léger, planeur dans tout espace aérien contrôlé ou non
- Certaines compagnies aériennes interdisent de voler hors espace aérien contrôlé

## QUE PEUT-ON FAIRE ?

- Avoir une bonne connaissance des classes d'espaces aériens : E-learning – Réglementation – 1.07 Structure de l'espace aérien ou sur [Youtube](#)
- La mise en route du transpondeur est une bonne stratégie, cela permet :
  - au contrôleur aérien de visualiser le planeur et d'informer éventuellement l'autre trafic
  - l'affichage sur le TCAS (anticollision) si l'autre trafic est équipé (NB : le FLARM n'est pas visualisé sur le TCAS)

RETROUVEZ LES AUTRES PUBLICATIONS SUR  
[www.ffvp.fr/liens-utiles-telechargements](http://www.ffvp.fr/liens-utiles-telechargements)

UNE QUESTION ?  
[rex@ffvp.fr](mailto:rex@ffvp.fr)

## Zweefvliegtuignieuws

### Aerotechnics

Op 12 juni werd op het vliegveld van Aspres-sur-Buëch de eerste steen gelegd van een nieuwe vestiging van Aerotechnics, een bedrijf dat te Grenoble Le Versoud al langer actief is op het gebied van onderhoud en herstelling van o.a. composiet zweefvliegtuigen. 600 m<sup>2</sup> zijn voorzien voor een uitbreiding van de onderhouds-capaciteit, maar 850 m<sup>2</sup> moeten dienen om een productie-eenheid op te starten. De firma heeft namelijk de productierechten van de LS-zwevers gekocht en wil de productie ervan herstarten te Aspres. Over welke modellen het in concreto gaat, werd niet vermeld bij de eerstesteenlegging, maar Aerotechnics beschikt blijkbaar over een complete set mallen en plannen voor de LS 4b. 30 à 50 lokaal gerekruteerde medewerkers zouden tegen 2030 in de nieuwe vestiging werken, en 20 zwevers per jaar staan op de planning.



### AMS Flight

Toeval of niet, bij AMS Flight staat het "LS6-serieproject" te koop voor 35 800 €. Het aanbod omvat een set productiegereedschappen (mallen en accessoires) voor de vleugels, flaperons en roeren, fabricagetekeningen, productie- en kwaliteitssysteemtoepassingen, ontwerp- en certificeringsdocumentatie, enz. De gereedschappen voor de romp en het horizontale staartvlak van de LS6-serie maken geen deel uit van het aanbod, aangezien deze gebruikt worden bij de productie van het LS8-zweefvliegtuig.

### Avgas

Er was heel wat te doen begin dit jaar rond de verdere beschikbaarheid van Avgas, omwille van de (weliswaar lage maar toch belastende) loodinhoud waarvoor nog geen passend alternatief gevonden werd dat voor alle oudere sleeptoeellen zou passen. Dankzij een positief advies van het Europees Agentschap voor Chemische stoffen (ECHA), dat het gebruik van tetraethyllood (TEL) in vliegtuigbrandstof toestaat tot eind april 2032, zal Avgas 100 LL vliegtuigbrandstof dus nog jarenlang worden geproduceerd en verkocht. Toch blijft het dringend uitkijken naar een ideale vervanger...

### Grob – Fiberglass-Technik Rudolf Lindner

Tijdens een inspectie van een richtingsroer van een Twin Astir werd corrosie aan de binnenkant van de gelaste stalen roeraandrijfplaat geconstateerd. Dit kan bij falen van dit onderdeel leiden tot verminderde controle over het zweefvliegtuig. Daarom heeft Fiberglass-Technik Rudolf Lindner een Service Bulletin uitgegeven met instructies voor inspectie(s) en voor aanpassing van de roerafdichting. Op 7 juli gaf EASA dan ook een Airworthiness Directive 2025-0140 uit die geldt voor alle toestellen van de types G 103 "TWIN II", G 103 A "TWIN II ACRO", G 103 C "TWIN III", G 103 C "TWIN III ACRO" en G 103 C TWIN III SL. De AD voorziet herhaalde inspecties en desgevallend vervanging van aangetaste onderdelen.



### HpH Sailplanes

HpH meldt de succesvolle eerste vlucht van een nieuw prototype, de 304TS FES. Dit is een tweezits TwinShark uitgerust met een front electric sustainer (FES) van LZ Design. De firma noemt dit een mijlpaal in de ontwikkeling van de firma. De eerste vliegproeven bevestigden het soepele en betrouwbare in- en uitschakelen van de motor via de eenvoudige en intuïtieve bediening vanuit beide stoelen. De 304TS FES past in een breder innovatieprogramma bij HPH, dat bijvoorbeeld ook het intrekbare RES-systeem omvat, en voorziet in samenwerkingen met diverse onderzoeksinstituten in het kader van elektrische vliegoplossingen voor de volgende generatie van zweefvliegtuigen.

### Jonker Sailplanes

De Jonker JS3 RES (Retractable Electric Propulsion System) werd twee jaar geleden gecertificeerd en ondertussen zijn er ongeveer 100 RES-vliegtuigen geproduceerd. Na verschillende incidenten heeft EASA besloten een dringende Luchtwaaardigheidsinstructie (Emergency Airworthiness Directive) 2025-0136-E uit te vaardigen om de motor tijdelijk buiten gebruik te stellen op de JS-MD 3 RES. Easa bepaalt dat "... er storingen gemeld zijn in het besturings-systeem van het RES. Dit kan leiden tot een storing van het elektrische aandrijfsysteem tijdens het zelfstandig opstijgen of tijdens een langdurige vlucht, waardoor het aandrijfsysteem niet meer kan worden ingetrokken en het windmoleneffect niet meer kan worden gestopt, met als gevolg een mogelijk verlies van de glijprestaties van de motor en het zweefvliegtuig en/of verlies van de controle over de motor." Bij redactieslot was er nog geen oplossing bekend.



### Schempp-Hirth Flugzeugbau

Op bepaalde toestellen van het type Ventus 3M werd er benzine gevonden in het water van de ballasttanks. Dit was enkel het geval bij toestellen met de optionele vleugeltanks voor benzine

en had al vroeger geleid tot een EASA-AD. Het foutieve onderdeel (de brandstofleiding tussen de vleugelbrandstoftank en de verbindingsleiding naar de wortelrib in de vleugelwatertank) werd ondertussen geïdentificeerd en een verbeterde versie is nu beschikbaar, vandaar een nieuwe AD 2025-0157 die de maatregelen voorziet ter vervanging ervan. Alternatief kan de vleugelbrandstoftank ook onbruikbaar gemaakt worden.

Ook een positieve noot bij Schempp-Hirth: in juli heeft de elektrische zelfstarterversie van de Ventus 3 het EASA-typecertificaat verkregen. De fabriek heeft veel tijd en moeite geïnvesteerd in de ontwerpfase van dit systeem voor de Ventus E, met een grote, langzaam draaiende propeller, een grotere motor en een verbeterd koelsysteem.

### Zander

Misschien minder bekend bij de jongere garde, maar gedurende vele jaren was "de Zander" een begrip als vario- en computer-eenheid in prestatiezwevers. Het toestel maakte snel naam vanwege zijn nauwkeurige windmetingen en eindnaderingberekeningen, vooral sinds de integratie van GPS in het midden van de jaren 90.

Over tal van evoluties werd het een van 's werelds langst gebruikte avionicsystemen voor zweefvliegtuigen. Peter Zander, die om gezondheidsredenen ophield met vliegen in 2014, is op 3 juli op 85-jarige leeftijd overleden.

Stéphane Vander Veken

Alle illustraties zijn bedrijfsdocumenten

### Verkrijgbaar via het secretariaat:



#### KNVV-Elementaire vliegopleiding

Formaat: 15 x 21 cm

Prijs: € 7,00 (met verzendingskosten erbij 10€/stuk)\*



#### Logboekje

Formaat: 13 x 20,5 cm

Prijs: € 3 (met verzendingskosten erbij 6€/stuk)\*



#### Sticker "Zilveren" brevet

Prijs: € 2

(met verzendingskosten erbij 4€/stuk)\*

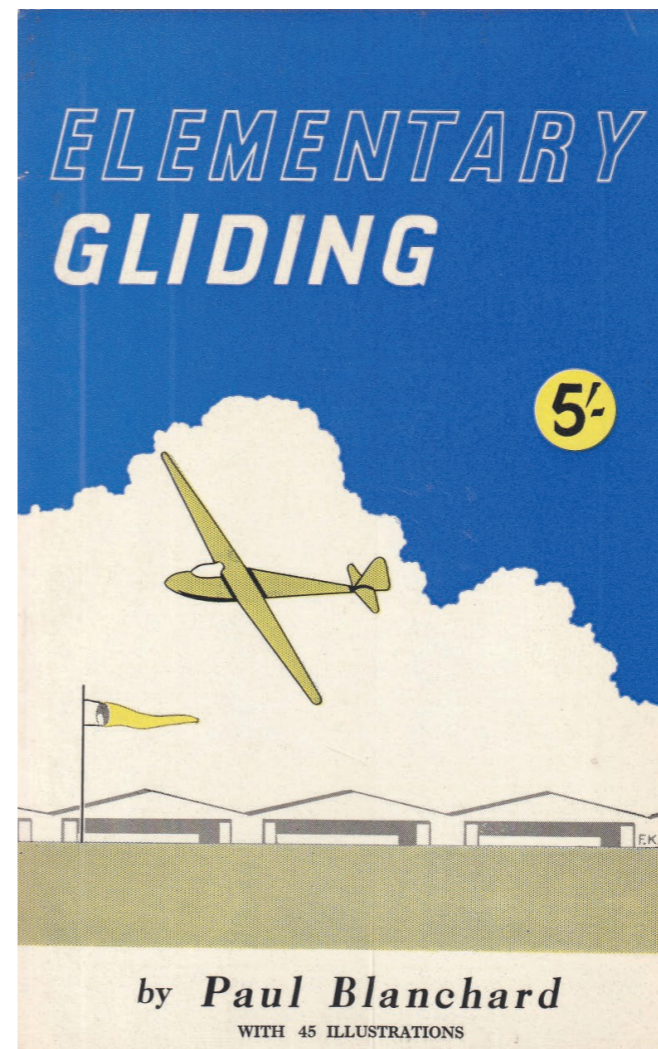


\* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2300)

## Het hoekje van de boekenvreter

Ditmaal duikt de Boekenvreter nog eens in de oude doos, met twee kleine werkjes uit de jaren '60. Tijd om eens te kijken wat er in onze sport gelijk gebleven is, en wat er fundamenteel is veranderd.

Laten we beginnen met een kort opleidingsboekje: **Paul BLANCHARD, Elementary Gliding**, British Gliding Association, Londen, 4<sup>de</sup> bijgewerkte uitgave 1963 (1<sup>ste</sup> uitgave 1955), 72 blz. 215 x 137 mm, geniet, 45 z/w illustraties. Dit was toen het goedgekeurde opleidingsboek voor leerling zweefvliegers, met een voorwoord van Philip Wills, wereldkampioen 1952.



Wat ons onmiddellijk opvalt, is hoe praktisch het werk is opgevat: enkel het strikt noodzakelijke wordt besproken. Zo omzeilt men bijvoorbeeld de klassieke discussie waarom een (zweef)vliegtuig vliegt, tussen de aanhangers van Bernoulli en die van Newton: geen van beide theorieën wordt vermeld, men houdt het bij "overdruk onder de vleugel, overdruk erboven", zonder "Waarom?". Stroomlijnen krijg je wel te zien als er sprake is van overtrekken, om het onderscheid te maken tussen laminair en turbulent, maar daar blijft het bij. Voor de rest is de uitleg over de krachten op de vleugel (lift, weerstand, enz.) beknopt maar standaard.

Ook bij de beschrijving van de zwever vallen een paar punten op: er is geen sprake van welvingkleppen (hoewel die ook op bepaalde zweefvliegtuigen al lang bestonden), en remkleppen (dive brakes)

of verstoorders (spoilers) worden vermeld als "soms aanwezig" en van secundair belang. Interessant toch dat er opgemerkt wordt dat de "dive brakes" voorzien zijn om de maximumsnelheid in een duik te beperken tot een veilig maximum, een punt dat ooit vermeld was in de criteria voor de standaardklasse, maar overboord werd gegooid door de constructeurs, en later ook door de IGC (toen nog CIVV) toen de eerste kunststof toestellen in serie gingen. De schaats wordt beschouwd als het primaire onderstel, met soms een hoofd wiel als toemaatje.

Wat de besturing betreft, volgt het boek de klassieke weg. De tolvucht wordt vermeld, met de procedure om ze te beëindigen. De spiraalduik daarentegen wordt niet vermeld. Het gebruik van de remkleppen of verstoorders krijgt de nodige aandacht, maar er wordt ook heel wat plaats gewijd aan het slippen, zowel in de bocht als in rechte lijn, om overtollige hoogte weg te werken. Het circuit is tamelijk standaard, met de nodige aandacht tot aanpassingen in functie van hoogteafwijkingen, maar merkwaardig is de richtlijn om, indien noodzakelijk, heen en weer te vliegen op het basisbeen om overtollige hoogte weg te werken, wat me in het Frans een "prise de terrain en S" placht te noemen.

Omdat het boek eerder bedoeld is voor de leerlingenopleiding tot solo, heeft men de gevorderde elementen beperkt tot een aantal bijlagen. De eerste betreft de instrumenten (!), de tweede de thermiek en windbuien, de derde een iets verder gevorderde bespreking van lift en weerstand, de vierde gaat over de snelheidspolaire en de praktische toepassing ervan. Maar geen woord over MacCready of zijn ring...

Op de achterkant van de cover staat een kaart van het Verenigd Koninkrijk met alle toenmalige zweefvliegclubs (burger en militair). Het ware interessant dat eens te vergelijken met de huidige situatie...

Het iets latere boek van **Peter M. BOWERS, Soaring Guide**, Sports Car Press, New York, 4de druk 1971 (eerste druk in 1966), 128 blz. 200 x 135 mm met talloze z/w foto's en illustraties, is minder gericht tot de leerling piloot. Het is meer een overzicht over de toenmalige (Amerikaanse) zweefvliegerwereld, gericht zowel tot de geïnteresseerde leek als tot de would-be zweefvlieger.

Zo zijn er hoofdstukken gewijd aan de geschiedenis van de sport, de organisatie van het zweefvliegen in de Verenigde Staten, met nadruk op het onderscheid tussen "clubs" en "verenigingen". Dan volgt een onderdeel over de plaatsen waar men de sport kan bedrijven, de FAI-badges die men kan behalen, de competities. Een belangrijk hoofdstuk wordt gewijd aan de constructie, waarbij de "moderne" metaalconstructie van de meeste Amerikaanse toestellen wordt toegelicht, maar ook minder conventionele toestellen aan bod komen, zoals de Fauvel vliegende vleugel, de Skilar Aqua-Glider bestemd voor het slepen achter een motorboot, de Nelson Hummingbird tweezitter met elektrisch intrekbaar 44 pk motor. Zelfs de Bensen Gyro-Glider komt aan bod (een gyrokoepel zonder motor, bestemd voor slepen door een wagen zonder loskoppelen).

Het volgende hoofdstuk behandelt beknopt de meteorologie, met nadruk op thermiek en wolken. Dan volgt er een over startmethodes, waarbij men het er achtereenvolgend heeft over sandowstart, autostart, lierstart, autostart via een katrol. Lier en hoge autostart gebeuren meestal met pianodraad, niet met kabels. Ook de vliegtuigsleepstart krijgt een aanzienlijk deel van de aandacht.

# SOARING GUIDE

PETER M. BOWERS



Dan volgt een hoofdstuk over zweefvliegttechnieken: hellingvliegen, thermieken en golfvliegen. Dan een vrij onderdeel over het overlandvliegen, en een hoofdstuk over communicatie en controle, waarbij in het bijzonder een aantal paragrafen gewijd zijn aan de "segmented circle for traffic control", een merkwaardige variëteit op ons signaalenvierkant. Merkwaardig ook de vermelding dat visuele signalen kunnen variëren naargelang de plaats, en de belangrijke plaats die men toekent aan de radiocommunicatie - iets wat toen in Europa nog heel ongebruikelijk was in zweefvliegtuigen.

Het voorlaatste hoofdstuk handelt over de beschikbare zweefvliegtuigen, waarbij voornamelijk de toestellen van de Schweizer-fabriek en de zelfbouwtoestellen aan bod komen. Europese producties worden terloops aangehaald. De tweedehandsmarkt wordt als bloeiend beschreven, met o.a. de militaire tweezitters van WO II zoals de Schweizer TG-3, de Laister-Kauffman TG-4, de Pratt-Read LNE-1... Dan volgt nog een hoofdstuk over aanhangwagens, met een 4-polige elektrische aansluiting en opmerking dat men best twee sets lampen voorziet, een voor 6 Volt en een voor 12 Volt, naargelang het ontstekingsstelsel van de slepende auto. Het laatste hoofdstuk handelt tenslotte over de vereisten voor een vergunning en de kosten.

Interessant dus om te zien dat hoewel de fundamenten van de zweefvliegspor onveranderd blijven, er toch enorm veel veranderd is sinds die tijd, en dat de vereisten voor de piloot veel complexer geworden zijn. Om maar te zwijgen over het luchtruim en zijn beperkingen.

Stéphane Vander Veken

## Is jouw vliegconditie o.k.?

# TRAINING-BAROMETER

Was je laatste vlucht meer dan 3 maanden geleden, neem dan contact op met een instructeur van je club!

### Zo gebruik je deze barometer:

- duid het aantal starts en het aantal uren vlucht van de voorbije 12 maanden aan op de respectievelijke schalen;
- verbind deze twee punten met een denkbeeldige lijn;
- lees vervolgens het advies voor de kleurzone die in het midden van deze denkbeeldige lijn ligt.

### Ervaring ...

Het totaal aantal starts en vlieguren geeft je ervaring weer,

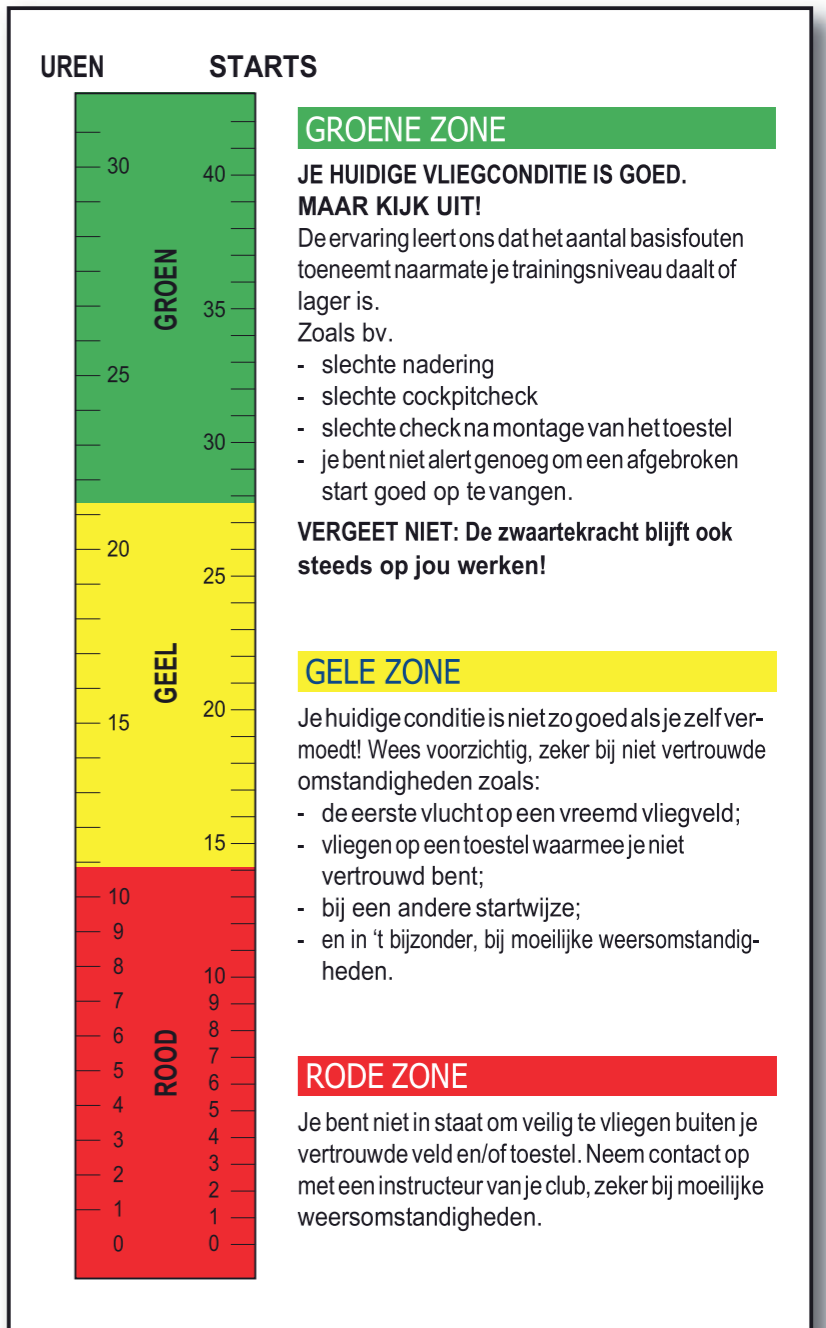
**DOCH ...**

**je huidige vliegconditie is belangrijker!**

### Weersomstandigheden die het vliegen bemoeilijken:

- regenbuien
- sterke wind (meer dan 25km/uur)
- zijwind bij start en landing

Veilig  
zweefvliegen!



liga van vlaamse zweefvliegclubs

# FOCUS!

## ALTIJD & OVERAL

Laat je niet afleiden!



ken je luchtruim!



niemand in circuit?



eten en drinken



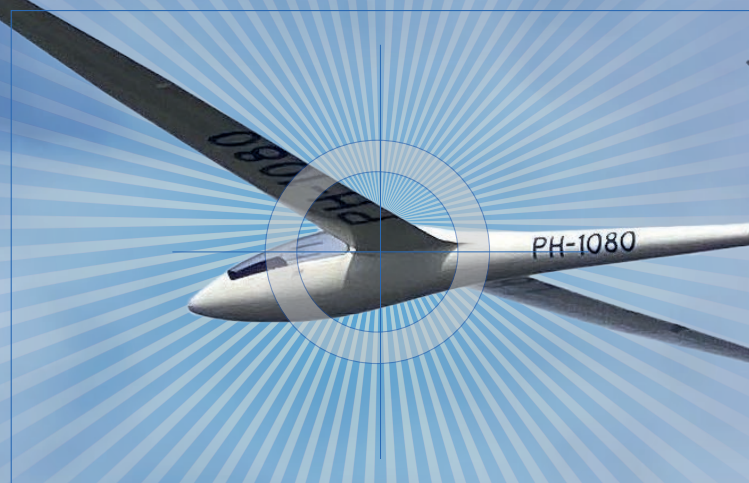
door je lief



geen smartphone!



als tiploper



door alle displays



staartwiel weg?



wees fit to fly



als lierman



door je filmpje



alcohol en fuif



info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be