

LIGABLAD

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



40^{ste} jaargang
april • mei • juni 2020
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift


liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer **161**

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie
de L.V.Z.C. is lid van de
Vlaamse Cluster van Luchtsporten v.z.w.
erkende organisatie voor
sportieve vrijetijdsbesteding
tel.: 014/26 07 40
e-mail: secretariaat@luchtsporten.be



40^{ste} jaargang • Nummer 162
april • mei • juni 2020

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:

Jan Matheussen
Koen Pierlet
Stéphane Van der Veken
Kris Van Dam
Miel Van Vlerken
Mattijs Cuppens
Daniël Goyvaerts
Dirk Van de Ginste
Robert Rommens
Wil Janssens
Koen Biesmans

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

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 2020 op het redactieadres.**

Omslagfoto: Hendrik Van Eycken 2^{de} plaats fotowedstrijd

Inhoud

Nieuws van het secretariaat.....	1
COVID 19 verenigt de verschillend luchtsportfederaties	2
De nieuwe flight instructor	5
Zweefvliegrecame	7
Mon Van Gestel en Stan Taeymans	9
Operatie kodenam VOO DOO	10
Rijden met aanhangwagens	11
Wil Janssens	12
Vliegen in Namibië.....	14
Zweefvliegtuignieuws	15
Het hoekje van de boekenvreter	16

Woordje van de redactie

Normaal bevat nummer twee van het jaar veel wedstrijduitslagen. COVID 19 heeft er anders over beslist. Maart, april en een deel van mei is aan ons voorbijgegaan. Wedstrijden gaan niet door, Fly-ins, meetings en andere evenementen zijn geschorst. Ik heb een ganse tijd getwijfeld of ik dus wel voldoende materiaal voor dit nummer bij elkaar zou kunnen krijgen. Verrassend genoeg is dat uiteindelijk goed gelukt. Ligablad nummer 162 tot een special over COVID 19 laten uitgroeien lukte echter niet. De regelgeving wijzigden daarvoor te frequent.

Koen Pierlet berichtte ons over hoe COVID 19 ook een serieuze streep onder het opleidingstraject van onze nieuwe instructeurs trok. In dit nummer werd ook wat supplementaire informatie opgenomen over de examens die aspirant-vergunninghouders moeten doorworstelen.

Onze zweefvlieggemeenschap verloor in het voorjaar Mon Van Gestel en Stan Taeymans, twee zweefvliegiconen die wat met elkaar te maken hadden. Allebei pionierden ze, allebei vormden ze onze wereld om tot wat hij nu is.

Kris Van Dam ging ditmaal op bezoek bij Wil Janssens. Beide heren hebben ook een band. Samen proefden ze voor het eerst van de zweefvliegerij tijdens hetzelfde sportkamp.

Speelt de zweefvliegerij soms een rol in de reclame. Stéphane leverde naast zijn normale bijdrage, een artikel over dit bijzonder onderwerp. Hij schreef het eerst in het Frans en vertaalde het daarna in twee dagen toen ik alarm sloeg over de levensvatbaarheid van dit nummer.

Ten slotte is er ook nog een artikel over een bijzondere zweefvliegprestatie. Het kan ongeloofwaardig klinken maar tijdens de winter van 1943 vloog een zweefvliegtuig over de Atlantische Oceaan. Het gebeurde in sleep, maar de zwever die gebruikt werd was buiten klasse, niet qua finesse wel qua gewicht.

Veel leesgenot

Ludo

Nieuws van het secretariaat

Statutaire algemene vergadering LVZC vzw

Op de statutaire algemene vergadering die doorging op 20 mei II. is het financieel verslag van 2019 en de begroting voor 2020 goedgekeurd. Koen Pierlet is verkozen tot nieuwe bestuurder. Op het bestuursorgaan van 3 juni zijn de functies herverdeeld. De huidige samenstelling van het bestuursorgaan is als volgt:

- Matthieu Denecker (KFC)	voorzitter
- Johan Lievens (VZP)	ondervoorzitter
- Bart Schillebeeks (KAC)	secretaris
- Koen Crombez (DAC)	penningmeester
- Luc Beerts (DAC)	bestuurder (Accountable Manager CAMO)
- Anton Buyse (KAZM)	bestuurder (DTO representative)
- Koen Pierlet (KVDW)	bestuurder (Head of Training DTO)
- Daan Spruyt (VZP)	bestuurder
- Thomas De Bruyn (BZC)	bestuurder
- William Caenen (LZC)	bestuurder

VCL vzw

In december werd het achttiende werkingsjaar afgesloten. Op de statutaire algemene vergadering die doorging op 25 mei II. is het financieel verslag van 2019 en de begroting voor 2020 goedgekeurd. Op het bestuursorgaan zijn de bestuursfuncties herverdeeld. Heden is Hugo Verlinde (VML) de voorzitter.

EU-Vliegvergunningen (EU-FCL)

Ter herinnering ...

Vermits een FCL-vliegvergunning geen vervaldatum heeft, moet de vergunninghouder steeds zelf voor elke vlucht nakijken of hij aan de permanente ervaringseisen voldoet. (Zie de info-fiches in de club alsook de informatie in het Vademecum 2020).

COVID 19

De corona pandemie heeft een grote invloed op ons dagelijks leven en ook op de vliegactiviteiten. Van 18 maart tot 10 mei was zweefvliegen verboden in België. Vanaf 11 mei konden we onder stikte maatregelen weer beperkt vliegen. Ondertussen zijn er versoepelingen en zijn al de zweefclubs weer actief. Informeer bij jouw clubverantwoordelijke voor de lokale regels op je vliegveld. Op de website van DGLV kan je steeds de laatste officiële berichtgeving terugvinden. Bekijk voor de vliegactiviteiten steeds de gangbare NOTAMS.

DTO

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 24 oktober 2020 te Leuven. De gezamenlijke FI refresher zal doorgaan op zaterdag voormiddag 16 januari 2021 te Malle.

Safety Management

In opvolging van Fabienne Van Der Linden zijn Koen Peeters en Jan-Bart Van Erck aangesteld tot Safety Manager en Deputy Safety Manager. Koen en Jan-Bart hebben een ruime zweefvliegervaring en zijn beiden professioneel piloot. Je kan hen rechtstreeks bereiken via safety@lvzc.be

EU FCL -nieuws

Op 5 maart 2020 is de 'Part FCL S' gepubliceerd dat van kracht is geworden op 8 april 2020. Op 18 maart zijn ook de bijhorende

AMC/GM gepubliceerd. Het DGLV heeft echter deze regelgeving uitgesteld tot 7 december 2020.

De wijzigingen betreffen o.a.:

- één licence (SPL) – de medical bepaalt 'valid WW' of 'Valid EU only'
- bijkomende launch methods 'signed in the logbook by the HoT' (no entry in the license)
- FI bevoegdheid unlimited - maar met 'recency requirements', minimum starts/uren + tijdens de laatste 3 j refresher gevolgd, tijdens de laatste 9 jaar check met FI (I)
- FE certificate geldig voor 5 j
- FE mag tot 50% van de training hebben geven aan de leerling dewelke hij examineert

Luchtwaardigheid - CAMO+

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-CAMO+. Wij herhalen dat de CAMO+ toestellen kan en mag her-beoordelen die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven. De meeste actuele documenten en formulieren kunnen de ARS-en terug vinden op de CAMO online database.

Onze CAMO+ zal in de nabije toekomst omgevormd worden naar een CAO. Op de jaarlijkse CS / ARS bijscholing dag, die dit jaar zal doorgaan op zaterdag 17 oktober 2020 te Malle, zal hierover toelichting gegeven worden.

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 1 december 2020.

Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

Mogen wij nogmaals oproepen om adreswijzigingen zo spoedig als mogelijk te melden aan het LVZC-secretariaat. Gelieve ook steeds een kopie over te maken van je nieuwe medische verklaring. Kopies van medicals en vergunningen mogen naast per post ook aangeleverd worden via e-mail met een kwalitatieve scan opgeslagen als PDF. Gelieve geen foto's gemaakt met de smart Phone toe te sturen voor documenten.

Fotowedstrijd – filmpjeswedstrijd 2020

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

Vakantie sluiting secretariaat

Het liga secretariaat zal gesloten zijn van 6 juli t/m 17 juli en van 10 t/m 14 augustus 2020. Gelieve hiermee rekening te houden i.v.m. administratieve afhandelingen.

COVID 19 verenigt de verschillende luchtsportfederaties

Cumulus wolken afgewisseld met blauwe luchten, hoge luchtdruk, temperaturen die aan de zomer doen denken, april en mei hebben ons geduld op de proef gesteld. Is de beste periode van het seizoen 2020 aan ons voorbij gegaan? Na elke vergadering van de veiligheidsraad veerde de hoop een beetje op, maar werd het even snel duidelijk dat de recreatieve luchtvaart niet op de eerste rij stond als het op versoepelingen van maatregelen aankwam. Nochtans was er van stilte op dit front geen sprake. Een taskforce samengesteld uit vertegenwoordigers van alle luchtsporten, zette zich al vlak na de afkondiging van de lock-down aan het werk om ook hun leden terug in de lucht te krijgen, de Liga legde contacten met Sport Vlaanderen en individuele clubbesturen kregen het advies om hun kanalen met lokale en/of militaire overheden open te houden. Er werd kort op de bal gespeeld. De resultaten lieten niet op zich wachten. Op 24 april legde de regering haar gefaseerde exit-strategie vast. Op 25 april vond een eerste vergadering plaats tussen het DGLV en de vertegenwoordigers van de verschillende luchtsporten.

en het kabinet van mobiliteit vroegen garanties dat alle Coronamaatregelen tijdens onze activiteiten strikt nageleefd konden worden. De kans om dat te bewijzen bood zich al snel aan. Toen de regering besliste om individuele buitensporten zoals golf, tennis, kajakken, atletiek enz. toe te laten, moest ook het vliegen met eenzitters binnen de mogelijkheden liggen. Vliegen met tweezitters vond het D.G.L.V. een moeilijker zaak. Een catch 22 situatie want met trainingsbarometers die bij quasi iedereen dieprood kleurden, was vliegen met eenzitters zonder checkvlucht in een tweezitter zondigen tegen de eigen veiligheidsregels. Hoe kon men in een tweezitter 1,5m afstand houden bijvoorbeeld? In Duitsland loste men dit probleem op met een scherm tussen de voorste en achterste zit en een mondmasker. Bij ons leek alles erop te wijzen dat dit probleem pas na een nieuwe versoepeling van de maatregelen zichzelf zou oplossen.

De luchtsportfederaties koesterden aanvankelijk de ambitie om al na 4 mei de eerste fase van hun exit-plan te kunnen imple-



Eerst moest gevlogen worden met handschoenen, daarna werd het nog aanbevolen (foto's Mattijs Cuppens en Daniël Goyvaerts), een gezichtsmasker kon een scherm in de cockpit vervangen (foto Wil Janssens)

Al tijdens een eerste contacten met de overheidsinstanties konden de verschillende luchtsportdisciplines een gezamenlijk draaiboek op tafel leggen. Het was geïnspireerd door wat in Duitsland gebeurde en bevatte een stappenplan om een eventuele versoepeling van de maatregelen na een tweede golf, niet meteen op een nieuwe totale lock-down te laten uitdraaien. Het plan werd op zaterdag 2 mei besproken en de vertegenwoordigers van DGLV

menteren. Het duurde tot 11 mei eer groen licht kwam. Het was meteen een groen licht voor vluchten met zowel een- als tweezitters. Onder bepaalde voorwaarden echter. Iedereen heeft ondertussen, hetzij via de communicatiekanalen van zijn club hetzij via de website van de Liga, van deze voorwaarden kennis kunnen nemen. De kernwoorden zijn: reserveren, vaste ploegen, ontsmetten, social distancing, mondmaskers.



Uitvoerige affichering op de startkar van Diest (foto Ligablad)



Handen wassen en desinfecteren (foto's Ligablad)



Vliegen in dubbel met vaste ploegen per vliegtuig en mondkapen in Schaffen, Zutendaal en Zwartberg (foto Ligablad, Izc, Ivzweven)

De week na de sluiting van de clublokalen, kantines en het lucht-ruim gingen ook de werkhuizen dicht. Toen het D.G.L.V. uiteindelijk het vliegverbod ophief, zorgde dit voor verrassingen: benzinepompen wilden niet meer meewerken, elektrische installaties haperden, hier en daar ontbraken uitrustingsstukken, in

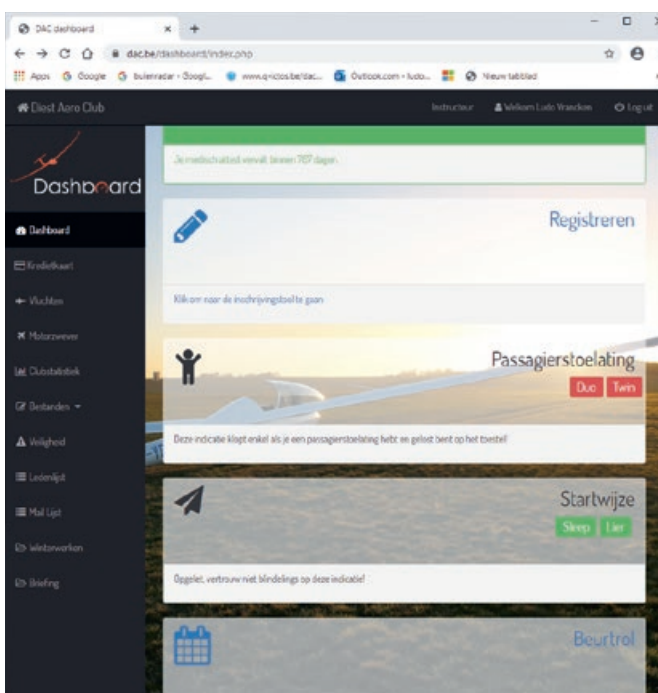
extremis moest nog veel gemonteerd worden enz. Blijkbaar zijn alle clubs er toen toch in geslaagd om voldoende beschikbare vliegtuigen uit de loodsen te halen want KTrax rapporteerde op zaterdag 16 mei 190 en zondag 17 mei 212 vliegbewegingen.

De terugkeer naar het “normale” gaat ondertussen verder zijn gang. Bepaalde maatregelen versoepelden andere blijven gelden. De mate waarin antistoffen bij de bevolking aangetroffen wordt, bevestigt de effectiviteit van de voorzorgsregels. Wat zeker blijft wordt dus: iedereen checkt voor hij komt vliegen of hij nog aan de geldende regelgeving voldoet (geldige licentie, geldige kwalificaties, recente ervaring). Wie ziektesymptomen vertoont of in contact kwam met een zieke, blijft thuis. Wie op het vliegveld is respecteert de regels. Mondmasker, afstand houden, ontsmetten en handen wassen blijven het credo want het virus is nog niet verdwenen en het is, zoals professor Van Gucht zegt, zeker nog even gevaarlijk. Van een post-COVID tijdperk kunnen we dus nog niet spreken, voorzichtigheid blijft de boodschap.



Briefing buiten bij de Wouw in Goetsenhoven en bij het Limburgs Zweefvliegcentrum in Zutendaal: een beperkt gezelschap en met de nodige afstand. (foto Mattijs Cuppens)

De vliegvelden blijven ondertussen gesloten voor het publiek. Om het aantal personen dat zich tegelijk op het terrein bevindt te beperken, moeten alle clubs een reservatiesysteem gebruiken. Briefings vinden bij voorkeur in open lucht of via video-conferentie plaats en zijn exclusief bestemd voor zij die reserveerden. In lokalen moet iedereen over minimum 4 m² ruimte beschikken. Gebruikte lokalen worden gedesinfecteerd. Op het vliegveld zelf bevindt zich zo weinig mogelijk volk. De luchthavencommandant controleert of alle maatregelen gerespecteerd worden.



Reserveren en thuisbriefing

Als de lay-out van het terrein dat vereist, kan hij het toezicht op bepaalde zones delegeren. Voor elke zone (bv. startplaats, brandstofpomp, parking) blijft het aantal aanwezige personen beperkt tot een strikt minimum. Iedereen respecteert er de social distancing regel van 1,5m.

Loodsen worden zoveel mogelijk verlucht en de vliegtuigen staan buiten, het aantal personen in de loods blijft beperkt. De ploegen die voor het buitenhalen en terug stallen van de vliegtuigen zorgen, zijn in de mate van het mogelijke vast aangeduid. Zij manipuleren en ontsmetten de toestellen op de grond. De wagens waarmee vliegtuigen of lierkabels gesleept worden, de lier of het sleepvliegtuig worden bemand door een vast aangeduide clublid/piloot. Ploegwissels zorgen voor desinfectiebeurten. Dat geldt trouwens ook voor wissels van piloten in vliegtuigen.

Het aanhaken van de kabel gebeurt steeds terwijl de cockpitkap gesloten is, maar dat is natuurlijk een regel die ook in niet-COVID tijden gerespecteerd moet worden. Voor trainingsvluchten gelden

de regels van toepassing op de rij scholen en de aanbevelingen van de EASA voor dubbelbesturingsvluchten.

Vluchten naar het buitenland zullen mogelijk worden zodra het Europese luchtruim opengaat. Ondertussen kunnen we wel in België al rondvliegen, maar mits respect voor de veiligheidsregels. Een buitenlanding, zowel op een ander vliegveld als in een veld blijft te vermijden. Als het toch gebeurt kunnen het toestel en de piloot maar onder bepaalde voorwaarden opgehaald worden.

En dan tenslotte nog dit: elke besmetting met COVID-19 die in verband met het beoefenen van een luchtsport kan gebracht worden, moet onmiddellijk aan de GA Task Force gerapporteerd worden. Niet om te sanctioneren, wel om eventuele inefficiënte maatregelen aan te passen.

Bij het ter perse gaan van deze tekst waren de regels nog in volle evolutie. Daarom is het ten zeerste aangeraden om de website van het DGLV te blijven raadplegen.

Mondmaskers

Je neus, mond en kin moeten onder het masker zitten. Er mag geen opening zijn aan de zijkanten. Heb je het mondmasker op? Raak het dan niet meer aan. Zit het niet goed, raak dan alleen de zijkanten aan en zet het goed. Zet je masker niet vaak op en af. Heb je het afgezet? Was dan heel goed je handen

Moet je het masker even afzetten, bijvoorbeeld om te eten of drinken. Leg het dan op een propere plaats of steek het in een zak die lucht doorlaat.

Wanneer neem je een nieuw mondmasker?

Neem elke 8 uur een nieuw mondmasker. Is het masker vuil of vochtig? Neem direct een nieuw masker. Moet je veel spreken? Neem elke 4 uur een nieuw masker.

Een nieuwe lichter Flight Instructors



Op 2 november ging de tweede cursus voor een nieuwe lichter zweefvlieg instructeurs van start. Net zoals in het najaar van 2017 werd alles georganiseerd in Domein Mariadal te Hoegaarden. De verplichte theoretische opleiding bestaat uit 55 lessen, waarvan 30 uren theorie en 25 uren 'Teaching and learning'.

Twaalf kandidaten waren wekelijks op post om gedurende 7 zaterdagen in de verschillende vakken les te krijgen van ervaren instructeurs. In het onderdeel teaching and learning kwam ook het onderdeel 'training-administration' aan bod: er komt nu eenmaal veel administratie bij kijken. Niet enkel om nieuwe leerling piloten op te leiden, maar ook voor de eigen opleiding tot 'flight Instructor met restricted privileges' is een hele papierwinkel nodig. We hebben ook getracht om helemaal conform het nieuwe Part S-FCL te werken en de nieuwigheden die op ons af komen mee te integreren in de cursus.

Na de laatste lesdag werd het theoretische deel afgesloten met een etentje in de Godison te Goetsenhoven.



Het plan was om het theoretische deel voor nieuwjaar af te ronden, zodat de kandidaten in het voorjaar hun praktische opleiding zouden kunnen doen. Dan zouden ze na het afleggen van een assessment of competence hun bevoegdheid FI(R) kunnen behalen. Mits een beetje medewerking van DGLV zouden ze dan hun licentie mét nieuwe bevoegdheid hebben voor de aanvang van de zomerkampen om dan hun stage aan te vangen ...

Helaas weten we allemaal dat de hele coronapandemie een streep heeft getrokken door deze plannen. Het heeft tot half mei geduurd voor het zweefvliegseizoen op gang kwam en we mits de nodige voorzorgsmaatregelen het zweefvliegen konden heropstarten. Stage doen als FI(R) tijdens de zomerkampen is hierdoor quasi onmogelijk geworden. Velen hebben echter wel van de heropstart en de goede dagen die we reeds hadden geprofitteerd om reeds een heel eind te geraken in hun praktische opleiding. Enkele kandidaten zijn reeds klaar voor hun assessment of competence.

Ik wens iedereen verder veel succes met de praktijkopleiding, het assessment of competence en de daarop volgende stage. Dat jullie vele leerlingpiloten kunnen leren vliegen en de kunst van het zweefvliegen mogen bijbrengen. Deze verjonging van het instructeursteam is zeker ook nodig voor de toekomst. Welkom in het instructeursteam van onze DTO!

Koen



Een vernieuwde databank theoretievragen!

Over het theoretische examen zweefvliegen kan ik ondertussen een boek schrijven. Over de manier waarop dit bij DGLV georganiseerd wordt kunnen we ook een boompje opzetten. De kandidaten die graag een theoretische examen zouden willen afleggen kunnen hier wellicht over meespreken. Maar vanuit de BZF is er hard gewerkt en overlegd en eindelijk is er duidelijkheid en komt er schot in de zaak. Bij het schrijven van deze tekst zijn er door DGLV 5 nieuwe data vastgelegd waarbij telkens 30 kandidaten een examen zullen kunnen afleggen.

Het is uiteraard door de coronacrisis dat het eerste examen in april niet kon doorgaan. Ook het examen dat voorzien was op 2 juli zal niet doorgaan. De nieuwe examens zullen op woensdagen plaatsvinden in de voormiddag:

1. Woensdag 29 Juli : enkel herexamens
2. Woensdag 26 Augustus
3. Woensdag 30 September
4. Woensdag 04 November
5. Woensdag 02 December

De kandidaten hebben ondertussen een mail gekregen met de info en ik heb aan DGLV de lijsten bezorgd van de deelnemers en de 'prioriteiten'. Er zijn immers van de 3 federaties ongeveer een honderdtal kandidaten om het examen af te leggen. Hopelijk komt hier in de toekomst verandering in en kan het examen op computer afgelegd worden, waarbij ook onmiddellijk de uitslag bekend is.

Wat betreft de vragen voor het examen hebben we met de drie federaties hard gewerkt om heel de vragendatabank te reviseren. Op 12 maart kwamen we daarvoor nog samen bij DGLV in Brussel. De dag erop was het hele land in lockdown. Bijgevolg hebben we in 13 zoom-meetings met instructeurs van de RBAC, FCFVV en LVZC het werk moeten verderzetten: we hebben alle vragen gewikt en gewogen, aangepast en/of geschrapt, verplaatst naar het juiste vakonderdeel ... We hebben ook nieuwe vragen bijgemaakt en gezorgd dat alles ook Part S-FCL-proof is. (Referenties: 1. COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2020/358 of 4 March 2020 amending Implementing Regulation (EU) 2018/1976 as regards sailplane pilot licences en 2. Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Part-SFCL Requirements for sailplane flight crew licensing Issue 1 - 18 March 2020)

Ook het aantal vragen per vak werd vastgelegd door EASA en toegepast in de nieuwe vragensets. De database zal dus de komende jaren gebruikt kunnen worden voor het theoretische examen.

Ik wens alle kandidaten voor het theoretische examen veel succes!

Koen

Nederlands	EASA	# examen
1. Reglementen	1. Air Law	20
2. Menselijke factoren	2. Human Performance	10
3. Meteorologie	3. Meteorology	20
4. Communicatie	4. Communications	10
5. Aerodynamica	5. Principles of Flight	10
6. Operaties	6. Operational Procedures	10
7. Vluchtprestaties en planning	7. Flight Performance and Planning	10
8. Constructie en instrumenten	8. Aircraft General Knowledge	10
9. Navigatie	9. Navigation	20
TOTAL		120

Zweefvlieg reclame

Zweefvlieg reclame is niet nieuw, maar het is duidelijk een fenomeen in mineur. Kleinschalig, zeer kleinschalig. Beperkt tot vaktijdschriften, en zelfs dan vrij discreet. De constructeurs zelf lassen zelden reclamespots in, het zijn eerder de importeurs/verdelers die in bepaalde tijdschriften adverteren. En wat sponsoring van evenementen of wedstrijdvliegers betreft, moet je al een naam hebben om enige vorm van steun in de wacht te slepen. En dat valt te begrijpen, gezien het beperkte doelpubliek en de zwakke mediabekendheid van onze sport. En dan te bedenken dat zweefprestaties in het interbellum vaak voorpaginanieuws waren...

Als men oude luchtvaarttijdschriften doorbladert, merkt men nochtans snel dat zweefvlieg reclame al langer bestaat, en zelfs bestond voor er sprake was van zweefvliegsport. Zo leest men bijvoorbeeld «I also build gliders» in *The Aero Manual* van 1909!

Alexander Schleicher is wellicht de eerste "industriële" zweefvliegtuigbouwer die adverteerde voor zijn producties, zoals men hier ziet in *Flugsport* anno 1925. Maar zeer snel wordt het merendeel van de reclame vertegenwoordigd door fabrikanten van toebehoren: boordinstrumenten, bespanning, lijmen, verf...

De firma's prijzen hun waar aan met kwaliteiten, prestaties en lage prijzen. Want de prijzen worden gepubliceerd! Probeer de dag van vandaag eens in een tijdschrift de prijzen te vinden van een zweefvliegtuig... Je kunt de evolutie van de reclametechnieken volgen in de loop der jaren, maar originaliteit is meestal ver te zoeken. Feiten en cijfers, weinig emotie.

In onze 21^{ste} eeuw is er nauwelijks iets veranderd. Mond-aan-mondreclame volstaat voor de constructeurs om hun productie aan de man te brengen, waarom zouden ze tijd en geld steken in originele reclame? Een website en klaar is Kees!

Humor

Een reclametechniek steekt een beetje uit boven de monotonie van de rest: humor!

Een paar voorbeelden met deze advertentie voor Slingsby in de VS (1967): "Darts moet je neerschieten!"



Of deze in *Aerokurier* voor de Tostlieren (1976), met deze mooie karikatuur van een oude ééntrommellier...

Een vleugje sexisme? Moet kunnen in *Soaring* 1967, met deze advertentie voor een zweefvliegcentrum.

"Diamonds are a girl's best friends", zong Marilyn Monroe.

Seks

Overigens, "Sex sells!" moeten ze bij Diamant, of tenminste bij de Amerikaanse importeur, gedacht hebben toen ze een hele reeks berichtjes de wereld instuurden over de uitstekende kwaliteiten van hun toestellen, waarbij telkens weer een elegante dame die kwaliteiten benadrukte door een passende kledij. Wat bij een preutse lezer, Elemer Katinszky, in het verkeerde keelgat schoot toen hij een bepaalde advertentie te zien kreeg. Hij kroop in zijn pen en schreef naar de hoofdredacteur van *Soaring*: «Geachte Heer, een klassieke truc van de Amerikaanse reclame bestaat in het publiceren van een foto van een halfnaakte vrouw naast het te verkopen product. [...] Het beeld van de naveldraagster met weinig passende maten op pagina 3 van het maartnummer van ons geliefde tijdschrift *Soaring* verhindert het zicht op een nobel zweefvliegtuig. Ik denk niet dat wij wensen te concurreren met Playboy. [...]»



Deze lezersbrief gaf aanleiding tot een ironisch antwoord van de hoofdredacteur, die wees op het feit dat een recente inwijking natuurlijk de Amerikaanse gewoonten nog moest leren kennen. Katinszky, die effectief pas na WO II uit een Oostblokland was gevlucht naar de VS, bleek echter een goede leerling. 5 jaar later nam hij deel aan de nationale kampioenschappen, met een ophaalster in bikini die een foto in *Soaring* verdiende. Over zijn veranderde mentaliteit ondervraagd door *Soaring*, gaf hij ten antwoord dat alle middelen goed waren om de tegenstanders te beïnvloeden...

Deze ophaalster, Connie Viancourt, zelf zweefvliegster, zou later trouwens nog van zich laten horen, toen ze Hannes Linke begeleidde tijdens een "Smirnoff Derby" (een wedstrijd op uitnodiging doorheen de VS, van de westkust naar de oostkust, met een aantal van de beste zweefvliegers). Hij vroeg haar na de eerste etappe ten huwelijk, zij antwoordde: "Eerst zien hoe je presteert op de wedstrijd!". Hannes werd derde, en dat vond de schone voldoende...

Aanpak

Het kan interessant zijn om de reclame te vergelijken over de grenzen heen. Zo zien we een volledig verschillende aanpak voor de verkoop van de Edelweiss (een Franse zwever die in 1965 wereldkampioen werd in de standaardklasse te South Cerney) in het Franse tijdschrift *Avi-sport* (1966) en die van de Amerikaanse importeur in *Soaring* (1967).



Ondanks alle inspanningen bleef het eigen exemplaar van "importeur" Ken Livingstone echter de enige Edelweiss in de VS.

Het is duidelijk dat er in de Angelsaksische landen meer reclame gepubliceerd wordt dan

elders. Het is ook daar dat men de meeste mensen vindt die proberen hun brood te verdienen met het zweefvliegen zelf of de verkoop van toestellen en accessoires. Denk maar aan de vrij talrijke commerciële organisaties die in de VS een zweefvliegopleiding, luchtdopen, stages of toestellenverhuur aanbieden. Die plaatsen regelmatig advertenties in *Soaring*. Of de grote Engelse clubs die zeven dagen op zeven open zijn, 365 dagen per jaar, met beroepsinstructeurs, sleeppiloten, lieristen en bedienden. Ook zij adverteren veel, maar dan in *Sailplane and Gliding*.

Zoals eerder gezegd, een zaak lijkt universeel te zijn: er wordt enkel in de luchtvaartpers geadverteerd. Het is bizar dat iedereen klaagt over de "onzichtbaarheid" van het zweefvliegen in de meer algemene media, maar niemand ooit probeert om een betaalde advertentie te plaatsen... Men gaat eerder schooiën bij een plaatselijke krant om een artikeltje op een binnenbladzijde... En dan gaat het meestal om een lokale wedstrijd of een zomerstage.

Er is natuurlijk het financiële aspect, maar het volstaat om te kijken naar de evolutie van het aantal zweefvliegers in de VS kort na publicatie van een zweefvliegartikel in *National Geographic* of *Readers Digest* om te begrijpen dat hierin investeren een mogelijke oplossing is, indien men echt meer kandidaat zweefvliegers wenst.

Reclame op de toestellen



Zeer vroeg al werden zweefvliegtuigen als vliegende reclamepanelen gebruikt. Een tweezitter van Alexander Schleicher (alweer!) droeg in de jaren twintig de naam van "Luftkurort Poppenhausen" - een luchtvaart was toen het belangrijkste geneesmiddel tegen tuberculose.



E 78 B SILENCE club

152.490 Frs H.T.
Version de base 5 instruments standard, immatriculation et frais vérités
Toutes les possibilités d'un biplace français d'école.
Pinesse max. 38 Ch. U. 200 kg
Caractéristiques de vol et pilotage améliorés bénéficiant des apports du PIK 29
Option crochet travailage - 4.500 Frs
ET TOUJOURS LE PIK 20 E 2F
Découvrez-les. Essayez-les.
TOUJOURS REPARATIONS
TOUTES TRANSFORMATIONS
AVIONS LEGER et PLANEURS

ISSOIRE AVIATION
Aérodrome du Broc BP n° 1
63501 ISSOIRE
T. (73) 891154 Téléc 990185 F

Dichter bij ons was er in 1948 een Grünau Baby te Verviers die klanten ronselde voor Engelbert banden. Verviers bezat ook een toestel met "Rien ne remplace la laine" (de stad was een belangrijk centrum voor de wolindustrie), terwijl een Gentse Sohaj pronkte met "Rotary

Club de Gand"... Nu ziet men af en toe op wedstrijden een paar zweefvliegtuigen met eerder kleine merkenlogo's. Maar meestal zijn het de fluotippen die enige kleur geven aan de toestellen. Het zijn eerder de aanhangwagens die af en toe reclamedragers zijn.

Flaters

Af en toe sluipen er ook regelrechte flaters in de reclame. Soms gaat het om onbeduidende taalfouten (hier moet bijvoorbeeld "Avions léger" een "s" ontberen), maar soms gaat het veel verder. Zo is de Silence club in feit geen Silence maar een "Silène" (witbandzandoog (*Brintesia circe*), een dagvlinder).

Politiek incorrecte reclame



Het lijkt vrij tegenstrijdig om in een luchtvaarttijdschrift reclame te maken voor producten die men beschouwt als onverenigbaar met de vliegsport. En toch vindt men in oudere tijdschriften tonnen reclame voor tabak - op zijn minst onverenigbaar met hoogtevlichten

- of erger nog, voor alcohol -volledig onverenigbaar met vliegen! In het meinumnummer 1948 van *La Conquête de l'Air* - het jammer genoeg ter ziele gegane oudste luchtvaarttijdschrift ter wereld, uitgegeven door de Koninklijke Belgische Aeroclub - vindt men niet minder dan 18 advertenties, vaak een volle pagina, voor wijn en sterke drank! En tot in de jaren '80 vindt men sporadische voorbeelden.

Reclamespots



Neen, er is geen enkele zweefvliegtuigbouwer die reclame maakt op TV. Maar af en toe gebruikt een firma het zweefvliegen als thema voor het aanprijzen van een niet gerelateerd product. Iedereen kent wellicht de spot met Klaus Ohlmann voor de Amarok van Volkswagen. Maar er zijn er tal van andere. Soms legt men de nadruk op het plezier (Renault Mégane), op de veiligheid (Michelin Drice banden) op de ernst en verantwoordelijkheid (een iets jongere Ohlmann voor een laptop van Fujitsu Siemens) of op... het gebrek aan verantwoordelijkheid (Centraal Beheer verzekeringen).

En nu?



Wel, reclame is ontegensprekelijk kleurrijker geworden, al was het maar omdat de tijdschriften, vroeger alle in zwart-wit, ondertussen meestal in kleur verschijnen. Maar voor de rest is er weinig veranderd: cijfers, lijsten en humor. Wat praktisch verdwenen is, is het politiek incorrecte. Maar dat is ook zo in de algemene pers: je krijgt het veel te snel aan de stok met allerhande welmenende mensen of organisaties. In onze maatschappij wordt er maar al te graag naar de rechter gestapt voor alles en nog wat. Dus speelt iedereen liever voor zeker. Jammer misschien...

Stéphane Vander Veken

Mon Van Gestel & Stan Taeymans

Mon Van Gestel, voormalig Rode Duivel en luchtvaarticoon

Toen Kris Van Dam vorig jaar (zie Ligablad 158) Mon Van Gestel voor ons tijdschrift interviewde, kreeg hij onder andere dit gedicht mee. Jammer genoeg moest hij het vroeger bovenhalen dan hij gedacht had. Mon overleed op 17 april 2020. Wat kan beter als in memoriam dienen dan zijn eigen tekst.

Gedicht door mij gemaakt. Geen plagiaat, behalve de titel.

IK WIL VLIEGEN ALS EEN VOGEL

*Ik wil vrij zijn, en vliegen als een vogel in de lucht.
Ik wil verlost zijn van alle zorgen, los van alle kwaad.
Weg van alle verplichtingen, ver van geweld en gevaar.
Weg hier vandaan, ik wil gaan.*

*Vliegen wil ik, ik wil zweven.
Als een vogel, vrij en blij, hoog in de wind.
Zo gelukkig zijn als een kind.*

*Ik wil klimmen-dalen-duiken-slippen-glijden.
Zoeken naar de zon, op de horizon.*

*Ik wil vliegen tussen de wolken.
Ik wil spinnen-rollen-flikken.
O wat zou dat heerlijk zijn,
Om voor even vrij als een vogel te zijn.*

*Ik wil weg zijn van alle bevelen, van kommer en chagrijn,
Vliegen is het enige wat ik wil,
Want daarboven in de lucht is het muisstil.
Ik wil spelen, vliegen op de rug-op mijn zij
En liefst allebei.*

*Ik wil mij verbergen in de schaduw van de wolken.
Mikken op een punt, waar de hemel de aarde kust.
Walsen met de wolken, wind in de rug.*

*Ik wil weg uit de drukte-files-politieke ambras,
Ver weg hier vandaan, wil ik gaan.
De cumulusen en cirussen tegemoed.
De zon op mijn hoofd, mijn armen in de lucht.
"Fasten seat belts" voor mijn acrobatische vlucht.*

*Eénmaal "Ready for take off" is gegeven,
Verdwijnt alle "Stress" en "Adrenaline"
De vreugde allee, te zijn, vond ik super fijn.*

*Ik wilde steeds meer vrij zijn, dus vloog ik zo vaak ik kon,
en bleef steeds langer in de lucht, tot mijn laatste zucht.*

*Iedereen is geschapen om te sterven, en ook ik, dat weet ik.
Maar ik was geboren om te vliegen,
En iemand die nog nooit gevlogen heeft, weet niet wat vrijheid is.
Ik probeerde te genieten van elk moment,
Een beter gevoel heb ik nooit gekend.
Maar voor je het weet is alles voorbij,
E, zitten we terug in dat aardse druk doederij.*

*Zo vloog ik in eenzaamheid gans ongestoord,
Tot ik uitgestoeid en zeer vermoeid,
De "Clear to land" door mijn micro hoorde,
En hoe dicht ik de aarde naderde,
Hoe meer ik begon te begrijpen;
Dat vliegen een gevoel geeft van voldoening en overwinning
Vliegen is een droom en oooo toch zo wonderschoon*

(Raymond Van Gestel)

Stan Taeymans is niet meer. Zo nam hij van ons afscheid. Hij overleed op 5 mei 2020 in het AZ Turnhout na een lange ongelijke strijd. Stan was lang hoofdinstrucenteur in onze Liga en bij hem passeerde veel instructeurs in vorming voor hun finale check. Hij was ook een gepassioneerd afstands-vlieger die zelfs in zeer moeilijke omstandigheden vertrok enaankwam.



Operatie VOO-DOO

De eerste zweefvliegtuigsleep over de Atlantic

Toen squadronleader Richard Seys in 1943 VOO-DOO op zijn WACO CG-4a transportzweefvliegtuig liet schilderen, had hij nog geen idee welke spectaculaire vlucht hij met dit vliegtuig zou maken.



*It was magnificent. It was splendid. It was pointless.
(Flying Aces, October 1943,7.)*

Squadron-leader Seys vloog in Canada met zijn transportzwever, gesleept achter een Dakota, legergoederen over afstanden van honderden kilometers. Dit betekende uren lang met een zwaar toestel, door mooi weer maar ook door laaghangende wolken en turbulent weer, achter een Dakota met een zwever vliegen die soms te keer ging als een vis aan de lijn. Vele duizenden kilometers legde Seys zo af en hij had urgente goederen door heel Canada en langs de Oostkust van de USA, tot aan de Bahama's toe afgeleverd. Op zekere dag kreeg hij het onweerstaanbare idee om met zijn CG-4a een sleepvlucht naar Engeland te maken. Toen zijn directe chef hem vroeg waarom hij dit dan wel wilde doen antwoordde Seys: "Wel, nog niemand heeft dit ooit gedaan". Aan de uitdrukking op het gezicht van zijn chef zag hij dat dit niet het goede antwoord was. Waarom zou de RAF zulke risico's nemen als daar geen zeer dringende reden voor was. Nu speelde Seys zijn grootste troef uit en merkte op: "Well Sir, als de RAF het niet als eerste doet, dan staan de Amerikanen klaar om het te proberen". Dit was raak, want hoewel de Britten en Amerikanen als geallieerden nauw samenwerkten, prikkelde dit voorstel de Britse nationale trots. Via de gebruikelijke hiërarchische kanalen kreeg Seys dus wat later toestemming om zijn Atlantische vlucht voor te bereiden. Het zou een sleepvlucht van ruim 3200 mijl worden en hem via Labrador, Groenland en IJsland naar Engeland leiden.

De sleep-Dakota kreeg extra tanks aan boord en werd eigenlijk voor deze operatie over zijn maximum beladen. Bovendien moest dit toestel dan ook nog een zwaarbeladen transportzwever trekken met het gewicht van een olifant.



The office (Foto National Museum USAF)

Op 3 juni 1943 startte de expeditie met een sleep naar Montreal. Met veel moeite kwam de combinatie los en nog juist kon ze de laatste obstakels van het vliegveld ontwijken. Seys en zijn co-piloot Gobeil vlogen nu met de VOO-DOO achter

de Dakota, slechts verbonden door een duimdikke witte nylonkabel van ruim 100 meter. Wat men op de eerste etappe beleefde vormt al voldoende stof voor een verhaal van ettelijke bladzijden. De combinatie vloog door onweersbuien en kreeg te maken met ijsafzetting op vleugels en roeren. En dit alles moesten de vliegers verduren zonder een ogenblik de Dakota, die 20 meter lager vloog dan zij, uit het oog te verliezen. Als de Dakota in de wolken verdween, trachtten de zweefvliegers de Dakota-staart in beeld te houden, maar dat lukte nauwelijks.



De Waco CargoGlider -4a werd door de Britten Hadrian gedoopt en woog leeg bijna 2 ton. Hij kon nog eens zijn eigen gewicht aan vracht transporteren. (foto National Museum USAF)

Om het hoofd van de vlieger in een vaste positie te houden beschikte de bemanning over een vliegtuigstoel met hoofdsteun. Seys had ook een eenvoudig maar ingenieus systeem bedacht om zijn VOO-DOO bij slecht zicht, toch op zijn positie te houden als de Dakota in de wolken verdween. Hij had namelijk op 5 meter voor de cockpit een gekleurde lap aan de sleeplijn bevestigd. Tijdens een oefenvlucht schilderde hij 2 merken op de voorruit zodat hij een vizier had en met de lap kon richten om de juiste positie te behouden. Het systeem werkte, ook al vergde het van de vliegers veel inspanning en concentratie. De vlucht naar Goosebay in Labrador, normaal goed voor 4 uur vliegen, duurde door het slechte weer 7 uur en was op zichzelf al een grote prestatie. Na enkele dagen rust verbeterde het weer en VOO-DOO ging weer achter de Dakota omhoog voor de 2e etappe of een vlucht van Labrador naar een punt in Groenland dat op de kaart als Blue West one aangeduid stond. De CG-4a beschikte over een afwerpbaar landingsgestel, zodat hij als een vliegboot op zee kon landen. Alles liep echter goed en na 6,5 uur vliegen landde de trein op Groenland. De 3e etappe van 750 mijl naar IJsland ging vrijwel geheel overzee en duurde 7,5 uur. De etappe, van IJsland naar Prestwick in Schotland kon nu beginnen. Dit was met zijn 850 mijl de langste trip. Boven de wolken vliegend in rustige lucht bereikte men na 7,5 uur vliegen Prestwick. De kabel, die 3200 mijl de VOO-DOO met de Dakota verbonden had werd hier voor een laatste maal afgeworpen.

Een nuttig effect had deze sleepvlucht niet. De lading van 1,5 ton had evengoed in een Dakota vervoerd kunnen worden. Het was echter wel een staaltje van bekwaamheid, een sportieve en unieke prestatie van zowel de piloten in de sleep als die in de sleper. De roem van de RAF was vergroot. De vlucht was ook een pioniersvlucht want nog nooit stak iemand op deze manier de Atlantische Oceaan over. De bemanning kreeg een onderscheiding en de oorlog ging verder. Het zweefvliegtuig VOO-DOO heeft de vlucht slechts enkele weken overleefd want wat later crashte hij tijdens een routinevlucht. De kabel is later in stukken gehakt en als aandenken verdeeld onder de vliegers en technici die bij deze prestatie betrokken waren.

- Sic transit gloria mundis-

(uit Planeur jg1 1973 no.4 uit de verzameling van Harry Vanmolkot)

Rijden met aanhangwagens

Misschien kunnen we binnenkort terug naar het buitenland, misschien zullen we toch nog eens een toestel ergens uit een veld moeten halen. In beide gevallen moeten we dan de trailer van stal halen. Dat dit materiaal dan in uitstekende conditie moet zijn is één zaak, veel zweefvliegpiloten beseffen of weten echter niet dat ze bij niet naleven van de wetgeving/verzekeringsspolissen die het slepen van aanhangers regelt/regelen, ernstige problemen kunnen krijgen. In de hoop hen voor veel miserie te behoeden vatte Miel Van Vlerken nog eens alles samen.



Aanhangwagens met MTM beneden de 750 kg

- Dient van een nummerplaat te worden voorzien die dezelfde is als de nummerplaat van het trekkende voertuig.
- Groene kaart van het trekkende voertuig nakijken! Meestal is een uitbreiding voorzien tot aanhangwagens met MTM tot 750 kg. Maar dat is niet altijd zo. Soms gaat de uitbreiding maar tot 500kg of is er helemaal geen uitbreiding voorzien.
- Uw BA verzekeraar/rechtsbijstandsverzekeraar melden dat u lange aanhangwagens trekt is een aanrader; elke verzekerde is immers gehouden om zijn verzekeraar op de hoogte te brengen van bijkomende /uitzonderlijke risico's; gebeurt dit niet dan is er mogelijk geen dekking. Men kan best dan ook de autoverzekeraar/makelaar meteen de dekking schriftelijk laten bevestigen (bv. Sleep van zweefvliegaanhangwagens metlengte) zodat bij een incident nooit een discussie kan ontstaan (dit geldt ook bij aanhangwagens met MTM boven de 750 kg).
- In niet gekoppelde/gesleepte toestand (bv. bij manueel verplaatsen van de aanhangwagens) is er meestal geen BA/rechtsbijstandsdekking voorzien. Uitbreiding van de polis vragen aan uw verzekeraar? Dit geldt ook bij aanhangwagens met MTM boven de 750 kg.

Aanhangwagens met MTM boven de 750 kg

- De wagen die sleept dient te beschikken over een door de keuring goedgekeurde trekhaak en wagen. Ook een splinter-nieuwe wagen moet als trekkend voertuig worden gekeurd.
- De aanhangwagen zelf draagt een specifieke U-plaat en moet ook worden gekeurd. Ook hij moet over een apart groen verzekeringscertificaat beschikken.
- Indien de aanhangwagen altijd door hetzelfde voertuig wordt getrokken kan de BA verzekering worden uitgebreid met het trekken van een aanhangwagen. Let op met het trekken van een aanhangwagen met MTM boven de 750 kg. die occasioneel getrokken wordt (bv. aanhangwagens van de club of van een ander clublid): het is het trekkende voertuig dat hiervoor een BA verzekering/ rechtsbijstandsverzekering moet afsluiten.

Repatriëring van een zweefvliegaanhanger

Meestal vormt dit geen probleem wanneer de aanhanger nog gesleept kan worden. De meeste verzekeringen weigeren een defecte aanhangwagen die niet kan worden gesleept (bv. Met een gebroken as) te repatriëren wanneer de aanhangwagen langer dan 6 meter is. De Liga heeft tot op heden slechts één verzekering gevonden die er geen probleem van maakt (verdere inlichtingen te bekomen op het secretariaat van de Liga). De "standaarddekking bijstand", is meestal beperkt tot een dekking na ongeval en niet voor pech of panne (polis nakijken).

Algemeen besluit: kijk de algemene/bijzondere voorwaarden van uw verzekeringspolissen grondig na en vraag desnoods verdere inlichtingen bij uw makelaar/verzekering. Het kan u een hoop kosten en miserie besparen.

Miel
Kon. Aeroclub Keiheuvel



Fotowedstrijd 2019 Peter Bertels

Interview met Wil Janssens

28 juli 1980, het is de eerste vliegdag van een Bloso kamp op Zwartberg. Ik stap voor mijn eerste vlucht in de Motorfalke met Robert Rommens als instructeur. Direct als we in de lucht zijn ben ik verkocht. Dit is wat ik wil doen! De volgende twee weken vliegen met een vijftiental jongeren is een prachtige vakantie met goed weer, sfeer en zalige vluchten. Ik vlieg na 5 vluchten op Motorfalke op K13 met vooral wijlen Manfred Albert als instructeur. Aan hem houd ik heel goede herinneringen over als mens en instructeur. Na veertig jaar ben ik nog altijd even gek van vliegen als toen. Maar er was nog iemand op dat kamp. Dat er twee mensen overblijven van een kamp is niet uitzonderlijk. Dat we beide nog vliegen na die veertig jaar misschien wel.

Daarom rij ik op een regenachtige dag naar Zonhoven en bel aan bij Wil Janssens. We beginnen ons gesprek over die eerste dag bij de Limburgse Vleugels.



Hoe was jou ervaring met dat eerste kamp van Bloso?

Ik deed mijn eerste vluchten ook op die Motorfalke, de OO-MLV. Mijn eerste instructeur was Paul Spaepe. Daarna op K13 met Manfred Albert en Jean-Luc Coolens. Tot 1984 vloog ik enkel zomerkampen. Eerst met Bloso en daarna met Sporta. Die Sporta kampen gingen vanaf 1982 echter door bij Albatros op het vliegveld van Kiewit. In 1985 kon ik slechts 2 vluchten doen omdat ik mijn legerdienst vervulde. Het jaar daarop werd ik lid van Albatros omdat ik me er tijdens die Sporta kampen direct thuis voelde. Ik verhuisde dan van Antwerpen naar Bocholt voor mijn werk, al iets korter bij Kiewit. Vanaf toen vloog ik elke weekend.



Je hebt ondertussen meer dan 2000 uren in een zwever doorgebracht maar ook in het motorvliegen ben je thuis. Wanneer ben je daarmee begonnen?

Begin 1995 begon ik aan mijn opleiding. Ik was al instructeur zweven en op de zomerkampen zag ik dat er nood was aan sleep-piloten. In Augustus behaalde ik mijn vergunning en begon ook onmiddellijk met slepen. Vooral het vliegen met oldtimers sprak me erg aan. Ik kocht later een Piper Cub gopk. Daar vloog ik regelmatig mee naar meetings en fly-in's.

Is er een vliegtuig dat voor jou zowel zweven als motorvliegen combineert?

Dat is de Lambada, een motorzwever die zo licht vliegt als een zwever en ook goede motor eigenschappen heeft. Jammer ge-



noeg is België het enige land ter wereld waar dit toestel niet mag vliegen omdat het onder de ULM regeling valt.

Tot 2006 werkte ik bij Phillips. Toen die fabriek sloot kreeg ik de kans om drie maanden als techniekier te gaan werken aan de Lambada in Zuid-Afrika, daar mag je er wél mee vliegen met een PPL of een zweefvliegvergunning. En het is er altijd mooi weer. Ik kon er regelmatig prachtige navigatievluchten en lange zweefvluchten mee maken. De mooiste opdrachten die ik kreeg was gaan vliegen met de Lambada in Namibië voor boeren die hun dieren wilde geteld hebben. Ik vloog en naast mij zat een observator die telde. We vlogen met twee toestellen grids op +/- 100m hoogte en brachten zo de totale populatie in beeld. Opstijgen en landen deden we op het erf van de boeren. De combinatie van wild life en motorzweven was een dikke vink op mijn bucket list.

Waar in Afrika heb je nog gevlogen?

Ik ben twee maal in Kuruman (Kalahari woestijn in Z-Afrika) gaan vliegen. We vertrokken in Brits bij Pretoria en sleepten de zwever naar daar. Een sleep van 550km! Voor het comfort maakten we twee sleepkabels aan elkaar. Ik ben ook vier keer gaan slepen op het Zuid-Afrikaanse nationale kampioenschap in Welkom. De internationale publiciteitswedstrijd voor de in Zuid-Afrika gebouwde zwever JS1, de JS 3 was er toen nog niet.



Al vanaf de eerste dag dat ik naar Afrika vertrok heb ik een dagboek bijgehouden. Dat is al een mooi boek geworden met een aantal straffe verhalen. Op een dag moest ik drie zwevers uit een veld gaan slepen. Ik kreeg die opdracht één uur voor sunset. De eerste twee waren geen probleem maar als zweefvlieger laat ik niet graag een toestel liggen, dus toen ik naar het derde toestel vertrok was de zon al onder. Toen we onderweg waren naar Welkom was het pikdonker. Het enige licht dat ik had was van mijn gps. Later ook van twee lampjes die aangaven dat de brandstof bijna op was...Op het veld hadden ze een aantal wagens gezet met de lichten in landingsrichting zodat we toch nog veilig konden landen. De volgende ochtend werd er wel een opmerking gemaakt op de briefing.



Heb je er buiten de Lambada ook gezweefd?

Ook ja, ik vloog er vaak met de BS1. Eén van de eerste kunststof prestatie zwevers. Het is een toestel dat in 1962 ontwikkeld werd door Björn Stender toen er enkel nog met houten toestellen vlogen werd. Hij kreeg de vraag van een welstellende Zuid-Afrikaanse piloot om het beste toestel ooit te ontwikkelen. Die gaf hem hiervoor een blanco check. In wedstrijden was dit toestel toen onklopbaar. Tijdens een testvlucht verongelukte Björn Stender en werd het project overgenomen door Glasflügel. Er werden er daar nog achttien van gebouwd.

Ik vloog er graag mee, het vloog een beetje als een Janus, maar dan éénzitter. Dit toestel, ser.nr 15, waarmee ik vloog is vorig jaar naar Vliegends Museum Hahnweide verhuisd met de bedoeling om er daar ook terug mee te gaan vliegen.



Waar ben je tegenwoordig nog zoal mee bezig?

Ik was veel bezig als techniker. Omdat er heel veel tijd in kruipt en het niet meer als hobby aanvoelde vraag ik nu een kleine vergoeding. Ik ben dus zelfstandig geworden.

Met mijn elektronica opleiding kan ik ook aan instrumenten werken. Ondertussen ben ik ook instructeur TMG en geef daar les op.



Er staan hier ook enkele mooie modellen. Maak je die zelf?

Ja, deze zijn geprint met een 3D printer. In de jaren tachtig maakte ik houten modellen van zwevers. Die werden vaak door de club als prijs gegeven. Nu maak ik met de printer modellen met een schaal van 1:15. Deze modellen worden afgewerkt zoals de klant het wil. Ik plaatste ooit een advertentie op "Segelflug" en sindsdien krijg ik regelmatig opdrachten. Ik heb er ondertussen al tientallen verkocht in heel Europa.

www.art-engineering.be

(n.v.d.r. zie hierover ook een uitvoerige reportage in nummer 157 van dit blad)

Ik wens je er nog veel succes mee!

Bedankt voor het gesprek, en tot binnen veertig jaar?

Kris

Vliegen in Namibië

Het hoeft niet steeds over fantastische prestaties te gaan. Vliegen in Namibië kan ook zo.

Gondwana geskiedenis. Grepe ut Namibie se verledene. Auteur Goldbeck. Dat boekje lag in de lodge van Ethosa park en ik vond de tekst en de naïviteit waarmee ze destijds de dingen aanpakte goddelijk.

Gondwana is tussen haakjes de benaming van het oer-continent bij het ontstaan van de aarde, voor de drift der continenten. Namibië lag toen ter hoogte van Antarctica.

Dirk Van de Ginste

Middernagtelike vlug met 'n sweeftuig

Dit word nag. In die skemering is die Wolf, 'n sweeftuig, gereed om met behulp van 'n gunstige wind sy bande met die aarde te verbreek waar dit naby Rössingberg oos van Swakopmund wag. Dit is 18 Julie 1937 en gewillige helpers het geswoeg om die sweeftuig tot by sy lanseerplek te bring. Die perfekte toestande doen hulle eers teen middernag voor. Uiteindelik kan die motorvoertuig wat die Wolf moet lanseer, begin beweeg en dit klim die naglug in. In lui sirkels begin dit hoogte wen en dit word al kleiner totdat dit uiteindelik deur die donkerte verswelg word.

Namate die tyd verloop, verander die helpers se gevoel van selfvredeheid gaandeweg in 'n gevoel van senuagtige spanning. Wat het van die Wolf en sy vlieënier, Georg Ott geword, want hulle is nêrens te sien nie. Op 26 Julie 1937 skryf die *Lüderitzbucher Zeitung* soos volg: "Teen ongeveer drie-uur die oggend het die maan ook verdwyn, maar die soektog is nogtans in die stikdonker voortgesit. Het Ott 'n ongeluk gehad? Lê hy dalk gewond iewers in die woestyn en wag op hulp om op te daag?"

Adolf Winter is ook 'n lid van die sockgeselskap. In 1925 bou hy 'n sweeftuig, die eerste mens in Suidwes-Afrika wat dit doen. Hy het geen kennis van die vliegkuns nie en weet ook niks van die bou van vliegtuie nie. Hy is egter vol waagmoed en hy en 'n onderwyser, Paul Schneider, bestel wat hul nodig het van Duitsland. Dit sluit in handgeskrewe vlieginstruksies deur lugvaartpionier, professor Carl Oscar Ursinus van Darmstadt, wat as die "vader van die Rhönestreek" bekend was. Een van sy stukkie raad was: "Maak altyd seker dat die wind verby albei ore suis".

Ná 'n lang boutyd in die agterplaas is die eerste sweeftuig in 1928 gereed. Hierdie basiese boustel met sy houtromp en 'n smal plank vir 'n sitplek, toon min ooreenkomst met hedendaagse sweeftuie. Die eerste poging om daarmee te vlieg, word van die kruin van 'n duin aangewend. Twee sterk rubberoute getrek deur 16 leerlinge is die aansporing om die tuig in die lug te kry. Met daardie probeerslag word die ontstaan van die sweeftuigsport in Suidwes-Afrika ingelui.

Toegegee, die eerste vlugte eindig nie altyd met 'n sagte landing in die sand op die sweeftuig se sleë nie, maar gaan dikwels gepaard met kneusplekke en bloeiende monde. Om die waarheid te sê, Adolf Winter se eerste poging eindig in 'n hoop rommel en 'n nuwe sweeftuig word benodig. Prof. Ursinus word weer genader om hulp te verleen. Die hulpkreet spoor die Tegiese Universiteit van Darmstadt aan om 'n splinternuwe sweeftuig aan die Duitse skool op

Swakopmund te skenk. "Nie slegs het die gebrek aan ondervinding 'n stok in die wiel gestee nie. Om dinge te vererger, neem die Suid-Afrikaanse regering die skool in 1929 oor", vertel veteraan-sweeftuigvlieënier, Hilmar Knupp.

Die oornamete beteken geen sweeftuigsport kan by die skool beoefen word nie en Schneider moet na Duitsland terugkeer. Voor sy vertrek handig hy alle bates wat die materiaal vir 'n sweeftuig genaamd "Die Professor" insluit, oor aan dr. Wilhelm Schwietering met die idee om 'n klub op die been te bring. Winter en Ferdinand Guhl, 'n werklose tegnikus, spring aan die werk, maar geld is skaars en hul pogings om geld te bekom, lewer slegs 13 Schilling op. Hulle is egter nie bereid om hul projek te laat vaar nie.

In 1935 word Harald von Arnim, 'n sweeftuig-vlieënier, genooi om Swakopmund te besoek. Hy is beïndruk met Winter-hulle se werk en besluit om langer daar te vertoef. Hy skryf soos volg oor sy ondervinding om in 'n sweeftuig by Swakopmund te vlieg.

"Op die 19de Mei 1935 ry 'n snaakse affêre, 'n lorry met 'n wiegende sweeftuig met 'n vlerkspan van 16 meter op sy bak, met laagwater ná aan die water op die nat sand. Dit is ferm genoeg om die gewig te dra van die lorry wat teen 'n redelike spoed beweeg. Die hemel behoeft dit het dit gaan staan of op die sagte sand beland! Die strand volg uiteraard nie 'n reguit lyn nie, maar vorm 'n saagand-roete met rotse wat hier en daar voorkom . . ."

Die lorry bereik uiteindelik 'n sandduin bekend as die brommende duin, want dit is van waar die sweeftuig gelanseer gaan word. Harald von Arnim neem sy sitplek in, die sweeftuig word die lug ingestuur en voltooi 'n vlug van een uur en sewe minute. Sy tweede vlug daarna lyk al klaar na 'n rekord, want hy hou Die Professor vir sewe ure in die lug.

Ná Von Arnim se terugkeer na Duitsland in 1936 word Georg Ott die klub se instrukteur. In daardie hoedanigheid was dit hy wat met die sweeftuig Wolf daardie nag in 1937 die donkerte in is, soos vroeër gemeld. "Toe ek die noordelike hang bereik, beland ek in 'n stygwind wat só sterk is dat ek in 'n baie kort tydjie 'n hoogte van 1 400 meter bereik. Die lugstroom was erg stamperig en ek het probeer om uit te kom, maar die tuig het aangehou styg en ek kon eers na 'n lang klim aan die wind ontsnap," skryf Ott in sy logboek. Daardie nag het hy bloot voortgevlieg.

Tydens sy vlug word sy makkers op die grond, Adolf Winter, Arnold Koestens, Dieter Kratzenstein en Ferdinand Guhl, al meer bekommerd oor hom. Hulle begin in die donker in die omgewing rondom Rössingberg na hom soek, maar sonder sukses. Die *Lüderitzbucher Zeitung* beskryf dit soos volg: "Geen spoor van Ott, niks, selfs nie eens teen ongeveer tienuur die oggend nie. Met al die soekery op die grond was nagelaat om die lug dop te hou, anders sou hulle die groot 'voël' gesien het wat van die oostelike horison nadergekom het." Ná ongeveer tien ure in die lug waartydens 'n geskatte afstand van 160 kilometer afgelê is, land Ott slegs meters weg van waar hy opgestyg het.

Met die uitbrek van die Tweede Wêreldoorlog word alle vliegtuie, ook die sweeftuig, gekonfiskeer vir gebruik deur die Suid-Afrikaanse lugmag wat dit ná die oorlog nie teruggee nie. Schwietering, Hermann Pruter en Winter veg verbete om vergoeding en 'n nuwe sweeftuig word vir die bedrag van £913,19 van Brittanje bestel. Dit was genoeg om die Swakopmund Sweeftuigklub in 1951 te laat herleef.



In 1935 is die sweeftuig met laagwater agterop 'n lorry na die sogenaamde brommende duin vervoer en met behulp van rubberoute gelanseer, byna soos 'n klip wat deur 'n seun se kettie gestok is.

Kirsten Kraft



Zweefvliegtuignieuws

Allstar PZL Glider

Een tijdje geleden verwittigde Allstar de eigenaars van PZL-zweefvers SZD-50-3 Puchacz, SZD-51-1 Junior, SZD-54-2 Perkoz, SZD-55 Nexus, et SZD-59 Acro dat ze voorlopig geen wisselstukken konden leveren omwille van de verhuis naar Bielsko-Biala. In maart j.l. werd het begin van de corona-pandemie als reden gebruikt om het versturen van wisselstukken en zelfs het aanvaarden van bestellingen te weigeren. En in mei is het de productie van de Perkoz die voorrang krijgt op alles wat niet strikt gebonden is aan vliegveiligheid. Alle aanvragen voor wisselstukken of technische ondersteuning via e-mail zullen gewist worden... Veel geduld voor de eigenaars... Niet te verwonderen dat de Franse importeur, Yankee Romeo (Yurek Rachanski), een tijd geleden alle banden met Allstar verbroken heeft omwille van hun houding t.o.v. de naverkoopdienst!

DG Flugzeugbau



Het prototype "71" van de LS8-e neo (FES) heeft nu vele testvluchten en ook een aantal proefvluchten door potentiële kopers achter de rug. Met deze feedback heeft DG het toestel nu nog wat aangepast: er komt een optie voor een neushaak, de spant waarop de FES-motor vastzit, werd verlegd om meer verstelmogelijkheden voor de stuurpedalen te bieden, de klep van het batterijcompartiment werd verbeterd, de automatische propellerrem werd verbeterd, een betere cockpitverluchting zorgt voor minder lawaai, enz. De serieproductie zou deze zomer van start gaan. DG voorziet nu ook de mogelijkheid om bestaande LS8-toestellen tot LS8-e om te bouwen.

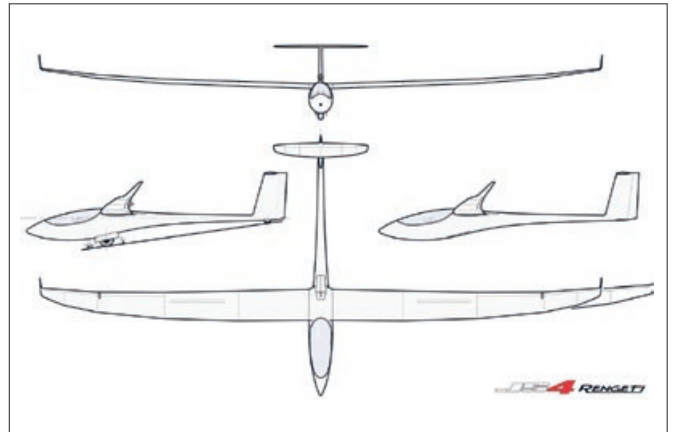
Flugwissenschaftliche Vereinigung Aachen

De Akaflieg Aachen ontwikkelt een elektrische thuisbrenger FVA29 om in te bouwen in hun ASW-28. De 15 kW Nova 30 motor van FA Plettenburg wordt gevoed door een batterijpack van 530 Li-Ion-cellen die op maat werd samengesteld om optimaal te passen in het motorcompartiment. De globale efficiëntie van het FVA29-systeem wordt dankzij de aerodynamische optimalisering van de schroef op 70% geschat, waardoor een reikwijdte van 120 km mogelijk wordt met meer dan 2 m/s.



Jonker Sailplanes

Bij Jonker werd de productie een tijd stilgelegd door de lockdown-maatregelen i.v.m. COVID-19. De fabriek is intussen heropgestart met een beperkte ploeg. Naast de tweezitter JS-5, voorzien voor 2024, is Jonker ook ijverig bezig aan het ontwikkelen van een standaardklasser, de JS-4 Rengeti. Het concept is geoptimaliseerd voor 15 m spanwijdte, maar aerodynamicus Johan Bosman is ook klaar met het ontwerp van de 18-m tippen die als alternatief zullen aangeboden worden. Jonker lanceert overigens een enquête om te polsen naar de wensen van de potentiële standaardklasseklanten, o.a. qua uitrusting, motorisering, enz.



*Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's*



BELGIAN GLIDING TEAM

Het hoekje van de boekenvreter

Toen hij het boek van **Helmut LINDPOINTNER, *Faszination Gebirgssegelflug - Geschichten, Voraussetzungen, Tipps*** (Motorbuch Verlag, Stuttgart 2019, 192 blz. 23,5 x 27 cm, harde kaft, talloze kleurenfoto's en schema's, ISBN 978-3-613-04191-2), ontdekte, dacht de boekenvreter eerst dat hier een moderne versie was van de klassieker van wijlen Jochen van Kalckreuth, *Segeln über den Alpen* (Ligablad nr. 32). Niet dus. De opzet van Lindpointner leunt daar wel bij aan, maar viseert een veel breder publiek en gaat bijgevolg minder diep in op de technische aspecten van het bergvliegen.



Zo'n goede 40 blzn. worden gewijd aan een algemene introductie tot het zweefvliegen: wedstrijdklassen, opleiding, vergunningen, kosten, instrumenten... Geleidelijk voert de auteur ook een reeks persoonlijke ervaringen in, om de lezer bij de zaak te houden: de eerste solo, ontmoetingen met een gier (leuk), met een arend (agressief), een bijzondere hellingvlucht, de eerste buitenlanding (gemakkelijk), dan de tweede (in een stadstuintje!!)...

Pas op pagina 95 begint Lindpointner echt te spreken over het bergvliegen. Ook hier wisselt hij vlot tussen theoretisch hoofdstukken (hellingstijgwind, golf, zuurstofgebruik, uitrusting, wedstrijdreglementen...) en eigen belevenissen (driehoeksvlucht naar Italië, 1000 km vluchten, een project van zweefvliegexpeditie doorheen gans Europa en Azië naar China...

Tussendoor schildert Lindpointner ook portretten van bekende Alpenvliegers. Daarbij gaat het voor hem, die vliegt vanuit Niederöblarn, voornamelijk om Duitse, Zwitserse en Oostenrijkse piloten. Wel vinden we daar ook Bert Schmelzer Junior in terug, maar die is ondertussen natuurlijk meer Zwitser dan Belg...

Als je van plan bent om langs de hoofdkam der Alpen te vliegen, geeft Lindpointner in een compact formaat een heleboel "do" en "don't" tips mee. Hier lijkt het boek nog het meest op dat van Kalckreuth. En ook hier kan je best die passages lezen met een gedetailleerde reliëfkaart onder de ogen (tenzij je alle bergen der Alpen van buiten kent, met hun profiel en hoogte).

Kortom, dit werk vervangt "*Segeln über den Alpen*" niet, maar het leest vlot en geeft zowel de leek als de vlaklandvlieger zin in het ontdekken van de bergwereld vanuit een zweefvliegtuig.

Van de bergen naar een stukje geschiedenis met **Pierre CORNY, *Wassmer 1905-1977*** (eigen webuitgave in pdf, A4-formaat, 50 blzn. met talrijke z/w en kleurenfoto's). De naam Wassmer is gedurende vele jaren synoniem geweest met zweefvliegopleiding in Frankrijk. Maar de firma



P. Stenger ontstond in 1890 (!) als een atelier dat houten modellen (positieve kernen) vervaardigde voor het maken van gietvormen voor metalen onderdelen voor de ontlukende auto-industrie. Benjamin Wassmer neemt het bloeiende bedrijf over in 1905. In 1910 worden dan voor het eerst onderdelen gemaakt voor de luchtvaartindustrie: Wassmer vervaardigt propellers, eerst in opdracht van de firma Chauvière, dan rechtstreeks voor de vliegtuigbouwers.

Wassmer krijgt tijdens WO I een opdracht voor 10 000 houten propellers voor militaire vliegtuigen. Om deze strategische productie ver van het front in te richten, gaat Wassmer een fabriek stichten in Issoire. Dat zal dan de zetel van het bedrijf blijven. In het interbellum vervaardigt Wassmer in de eerste plaats meubels uit notelaar. In 1936 ontstaat in Frankrijk de "Aviation populaire" en Wassmer krijgt een staatscontract voor het onderhoud van een deel van de vloot zweefvliegtuigen en lichte motorvliegtuigen van die organisatie. In 1940 krijgt hij ook een order toebedeeld voor de bouw van een twintigtal zweefvliegtuigen type Avia 152a.

Na WO II wordt de firma Wassmer belast met het herstellen van buitgemaakte Duitse zweefvliegtuigen, de reparatie en het onderhoud van de Franse zweefvliegtuigen en van de Stampe SV4 toestellen die in Frankrijk in licentie gebouwd worden. Al die toestellen zijn eigendom van de Franse staat en worden gratis ter beschikking gesteld van de clubs... In 1950 begint Wassmer ook met de seriebouw (een twaalfstal exemplaren) van de Bébé Jodel D9, en even later van de staartloze zwever Fauvel AV36 (1 afgewerkt exemplaar, een 50-tal bouwpakketten voor de clubs). Pas met de licentiebouw van de Jodel D112 tweezitter wordt Wassmer een volwaardige vliegtuigbouwer: 300 exemplaren tussen 1952 en 1966. De D120 "Paris-Nice" wordt ook in een 300-tal exemplaren gebouwd.

Wassmer wil nu eigen ontwerpen bouwen en neemt ingenieur Maurice Collard in dienst. Het studie bureau zal te Parijs ingericht worden. Collard zal tekenen voor het ontwerp van een reeks motorvliegtuigen, waaronder verschillende types uit glasvezel-polyester, een primeur voor die tijd. Een van de klanten was een zeker Jacques Brell! Maar laten we ons op de zweefvliegtuigen concentreren.

Het eerste ontwerp van Collard moet een opleidings-éénzitter worden ter vervanging van de achterhaald Emouchet. Het wordt een 16 m toestel met staalbuisromp en tweedelige houten vleugel, de WA20 Javelot (12 exemplaren, 1956-1957). In 1958 verschijnt een "vereenvoudigde" versie met driedelige 15 m vleugel, de WA21 Javelot II (63 exemplaren). Datzelfde jaar ontwikkelt Collard een tweezitsversie, de Bijave met driedelige 16,85 m vleugel. Dit toestel wordt door de Franse staat gekozen als standaardtweezitter voor de clubs en zal tot in 1970 gebouwd worden in bijna 300 exemplaren.

Jammer genoeg zijn er in 1968 een aantal ongevallen met de Bijaven gevolge van breuken van de vleugelstructuur. Dit zal leiden tot een vliegverbod dat pas jaren later opgeheven wordt na versterkingen van de hoofdlijner en wijzigingen van de grendelsystemen van de buitenvleugels. Ondertussen zijn de Franse clubs noodgedwongen overgestapt naar buitenlandse (lees: Duitse) toestellen: voornamelijk de ASK-13 van Schleicher. Hiermee komt geleidelijk een einde aan het ganse systeem van staatsondersteuning van het zweefvliegen.

Wassmer zal nog een gemoderniseerde versie van de éénzitter bouwen, de WA22 Super Javelot (109 exemplaren) die een modieuze romp bezit met een eendelige, aerodynamisch gevormde cockpitkap. Voor de WK van 1968 in Leszno wordt een nieuwe standaardklasser ontworpen, de WA26 Squala. Het prototype is volledig uit hout, de in serie gebouwde WA26P bezit een glasvezel-polyester romp. Tegen de nieuwe Duitse glasvezel-epoxy-toestellen zoals de Standaard Libelle kan de Squala niet echt mee op de WK. In 1970 wordt er een WA26CM "Squala Marfa" ontwikkeld voor de WK in Texas. Maar de "verbeteringen" kunnen de prestaties niet op het niveau van de concurrentie brengen.

Wassmer zal dan nog in 1974 (en volledig in glasvezel-polyester vervaardigde versie WA28 Espadon produceren. In het totaal worden er 72 WA26P, 12 WA26CM en 28 WA28 gebouwd, die bijna allen naar Franse clubs gaan.

Ondertussen is Wassmer in 1971 een eerste maal failliet gegaan, ten gevolge van de Bijave-affaire. De hervormde Wassmer Aviation gaat dan met de firme Siren samenwerken onder de collectieve naam CERVA. Er komt nog een glasvezel side-by-side tweezitter, de CERVA CE75, ontworpen door Philippe Moniot. Het prototype vliegt in 1974. Maar Wassmer gaat hoe langer hoe slechter en sluit in 1977 definitief de boeken. Een deel van de activa wordt overgenomen door Issoire Aviation. En de CE75 wordt onder de naam E78 Silène door deze firma gebouwd in 8 exemplaren.

Ook in België vlogen er enkele Wassmer-zwevers. Vandaar dat dit stukje geschiedenis een plaats verdient in de digitale boekenkast van de boekenvreter, die met gemengde gevoelens terugdenkt aan zijn vluchten op Bijave en Squala Marfa.

Stéphane Vander Veken

Verkrijgbaar via het secretariaat:



KNVvL-Elementaire vliegopleiding
 formaat 15 x 21 cm
 prijs € 5,00 (7,00)*



Logboekje
 formaat 13 x 20,5 cm
 prijs € 1,75 (2,50)*



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)

Gratis op het secretariaat beschikbaar:



LVZC FOTOWEDSTRIJD 2020

DEELNEMERS

Iedereen die lid is van een club aangesloten bij de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs mag deelnemen aan de fotowedstrijd.

ONDERWERP

Het onderwerp van de inzending moet zweefvliegen gerelateerd zijn. De inzendingen moeten origineel zijn en mogen niet eerder hebben deelgenomen aan een fotowedstrijd.

INZENDING DIGITALE FOTO'S

Alle foto's moeten digitaal ingestuurd worden voor 15 januari 2021 op volgend adres: fotowedstrijd@lvzc.be. Een afdruk is niet nodig. Van de digitale foto bezit de deelnemer het originele bestand met een minimale resolutie van 2.048 bij 1.536 pixels (dit is een volwaardige 3 megapixel). Elke deelnemer kan maximaal 5 foto's insturen.

BEOORDELING

De inzendingen zullen beoordeeld worden door een jury. De jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan het reglement voldoen of van een te laag niveau zijn, te weren uit de wedstrijd. De winnaars worden in januari 2020 persoonlijk verwittigd.

INFORMATIE

Elke foto dient vergezeld te zijn van titel, plaats en datum van opname, naam, adres, telefoonnummer, naam van je club.

AUTEURSRECHT

De deelnemer verklaart auteur te zijn van de opname en de eventuele digitale bewerking. Hij kan dit aantonen met de originele bestanden (voor bewerking) die hij op eenvoudige vraag kan voorleggen. Al de ingezonden foto's mogen door de Liga gebruikt worden met vermelding van auteur voor o.a. promotionele doeleinden en publicatie in het Ligablad en op de website. Door zijn deelname verklaart de inzender zich volledig akkoord met het reglement. Over de beslissing van de jury kan niet gecommuniceerd worden.

**BELANGRIJK:
DIT JAAR MOGEN
OOK FILMPJES
INGEZONDEN
WORDEN!**