

LIGABLAD

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

LIGABLAD

Driemaandelijkse 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.: 03/455.20.09 . fax 03/454.10.67
e.mail: vcl@online.be



41^{ste} jaargang • Nummer 166
april • mei • juni 2021

**Hoofredactie, redactieadres
en verantwoordelijke uitgever:**

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

E-mail:

ligablad@lvzc.be

**Aan dit nummer werken
verder mee:**

Jan Matheus
Dries Van Gestel
Hartmut Koelman
Koen Peeters
Stéphane Vander Veken

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 2021**

Omslagfoto: Pieter Daems Shiny Winglet 2^{de} plaats van de fotowedstrijd 2020

Inhoud

Nieuws van het secretariaat	1
Mijn FAI 750 km en de weg er naar toe	2
Leuvense Universitaire AERO-CLUB vzw: de voorouders	6
Het veiligheidsoverzicht	13
De Beker van Vlaanderen	15
Zeevliegtuignieuws	16
Het hoekje van de boekenvreter	17
Homologatie van F.A.I. brevetten	19

Woordje van de redactie

Ik schrijf dit voorwoord in een toestand van quarantaine. Twee weken Frankrijk kostten mij drie swaps en minstens zeven dagen huisarrest en dat terwijl men in Frankrijk vindt dat de zones aldaar naar groen aan het verkleuren zijn. Die conclusie trekt men niet in België, zo meldde men mij. Wat roze is voor de Fransen is rood voor ons, maar de CORONA tracker die mij nog geen 24 u nadat ik mijn Passagier Locatie Formulier (P.L.F.) indiende opbelde, was het wel met mij eens dat Europa nu wel eens eindelijk een eenvormige kleurcode voor al zijn landen mag gaan introduceren.

Het samenstellen van dit nummer verliep moeizaam. Verschillende bijdragen vielen in extremis weg omdat de auteurs nog wat aan hun teksten wensten te werken. Gelukkig kwam Hartmut Koelman met het voorstel om eens naar de website van zijn club: de Leuvense Universitaire Aeroclub te gaan kijken. De K.U.L. huisvest een van de oudste zeevliegclubs van Vlaanderen maar kan de eer van nestor niet opeisen omdat de club in de loop der jaren nogal wat statuutswijzigingen onderging en soms zelfs ophield met te bestaan. Het artikel van Hartmut realiseert een deel van de ambitie die ik mij bij het aannemen van het redacteurschap van dit blad stelde en dat is elke Vlaamse club eens aan het woord laten. Een aantal clubs kwam al aan bod, nu sluit de Leuvense Universitaire Aeroclub zich aan. Naast geschiedenis hebben we het ook over het heden. In dit nummer beschrijft Dries Van Gestel het werk dat voorafging aan zijn 750 FAI vlucht. Verder in dit nummer volgt ook een kort veiligheidsoverzicht. Ik weet dat Koen en Jan-Bart in de volgende nummers nog bijdrages zullen leveren.

Corona maakte dat er verleden jaar geen Beker van Vlaanderen betwist werd. Dit jaar zag het er aanvankelijk ook niet goed uit, maar de organisatoren kwamen met een creatieve oplossing. Voor de twee eerste wedstrijden kreeg het begrip thuiswerk van hen een supplementaire betekenis. Zowel de Kempencup als de Kiewitcup ging door, maar iedere deelnemer startte vanuit en landde op zijn thuisbasis. Wie wil weten hoe dit afliep kan steeds Soaringspot consulteren.

Wie meer wil weten over wat er in het zeevliegwereldje allemaal gebeurde zal tenslotte naar gewoonte zijn gading vinden in de artikels die Stéphane leverde. Tks

Ludo

Nieuws van het Secretariaat

Samenstelling bestuursorgaan LVZC vzw:

Op het bestuursorgaan van 8 april zijn de functies herverdeeld. De huidige samenstelling van het bestuursorgaan is als volgt:

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

EU-Vliegvergunningen (EU-S-FCL)

Vermits een S-FCL-vliegvergunning geen vervaldatum heeft, moet de vergunninghouder steeds zelf voor elke vlucht nakijken of hij aan de permanente ervaringseisen voldoet. De gehele opleiding en uitreiking van nieuwe vergunningen gebeurt nu via de Part S-FCL. Personen die nog een LAPL (S) of SPL hebben volgens Part FCL kunnen daarmee blijven vliegen.

COVID 19

Ondertussen zijn er versoepelingen en zijn onze zweefactiviteiten weer volop operationeel. 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. Momenteel blijven de voorziene liga vergaderingen via ZOOM verlopen. Van zodra het kan zullen er naast ZOOM ook terug normale fysieke vergaderingen doorgaan.

BE.DTO.124

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 terug vinden op de leden sectie van de website.

De volgende theorie examens bij DGLV zijn voorzien op 24 juni, 20 juli en 20 augustus. Er wordt verwacht dat vanaf september de examens wekelijks op computer bij DGLV zullen doorgaan.

De jaarlijkse AHoT – OPS en Safety dag zal doorgaan op zaterdag 4 december 2021 te Leuven.

De gezamenlijke FI refresher zal doorgaan op zaterdag voormiddag 29 januari 2022 te Malle.

We vragen aan de FI's en FE's telkens bij wijzigingen een kopie van hun vliegvergunning over te maken aan het DTO-secretariaat via dto@lvzc.be

Safety Management

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

Koen Peeters en Jan-Bart Van Erck zijn bereikbaar via : safety@lvzc.be

Luchtwaardigheid - BE.CAO.0113

Behoudens enkele types (de zgn. Annex I-toestellen) die nog onder nationaal regime blijven, moeten alle zweefvliegtuigen beschikken over een EASA conform 'Bewijs van Luchtwaardigheid' (CoA – Certificate of Airworthiness) en een bijhorend 'Bewijs van herbeoordeling' (ARC – Airworthiness Review Certificate). De ARC is maar 12 maanden geldig en moet dus tijdig worden hernieuwd. Op dit ogenblik wordt er voor +/- 130 toestellen, eigendom van clubs of van hun leden, beroep gedaan op de LVZC-CAO. Wij herhalen dat de CAO+ toestellen kan en mag herbeoordelen die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven. De meeste actuele documenten en formulieren kunnen de ARS-en terug vinden op de CAO online database.

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

De jaarlijkse CS / ARS bijscholing dag is voorzien op zaterdag 23 oktober 2021 te Malle.

FAI-Sporting Code

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

Homologatie van F.A.I.-brevetten:

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

De aanvragen voor homologaties worden op het secretariaat verwacht tegen november 2021.

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 2021

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

Vakantie sluiting secretariaat

Het liga secretariaat zal gesloten zijn van 5 juli t/m 16 juli en van 9 t/m 16 augustus 2021. Gelieve hiermee rekening te houden i.v.m. administratieve afhandelingen.

Mijn FAI 750km en de weg er naar toe (2/2)

Voor het ligablad nr 100 (Oct-Dec 2004) schreef ik een artikel over mijn FAI 50km ervaring en wat er in mijn geval aan vooraf ging. 15x50km en 16 jaar later een gelijkaardig artikel over mijn 750km diploma. Het artikel werd langer dan voorzien, daarom is het opgesplitst in twee delen. Het eerste deel (in vorige ligablad) ging meer over de uitvoering, dit deel over de voorbereiding.

Waarom FAI proeven vliegen?

Waar vaak de vlucht zelf al een hele opdracht is, is voor sommige de papierberg achteraf onoverkomelijk of genoeg om hun interesse in diploma vliegen volledig de kop in te drukken. Iedereen maakt hierin zijn eigen keuzes, maar ik kan wel proberen mijn motivatie mee te geven.

In het algemeen vind ik het een ideale manier om je groei/leercurve niet enkel te monitoren maar ook op te delen in behapbare delen. Telkens kan je je een nieuw doel stellen dat deels veraf lijkt maar toch ook niet onbereikbaar. Ik hou ook wel van het competitieve in een sport, al zijn voor mijn de FAI diploma's in de eerste plaats een wedstrijd met jezelf. Tot wat ben ik in staat? Eens te meer omdat je enkel nog voor het +2000km diploma de eerste kan zijn. Al zal ik niet ontkennen dat het gevoel om tot een select groepje te horen voor mij ook wel een motivator is.

Ikzelf vlieg niet zo vaak een opgegeven proef en zie zeker ook de charme, uitdaging en het plezier van de vrije vlucht. De strikte regels van de FAI met het beperkt aantal keerpunten geven het echter een extra dimensie en uitdaging. Iets waar ik van nature niet elke vlucht naar zal teruggrijpen maar wat wel maakt dat als je dan zo'n vlucht vliegt het toch eentje is die je bij blijft.

Ben je iets minder competitief ingesteld kan ik me voorstellen dat deze argumenten weinig indruk op je maken. Een andere reden waarom ik vanaf het begin interesse had in de FAI diploma's is het internationale karakter. Binnen Vlaanderen kennen velen van ons de Charron.line, in het buitenland is die competitie zo goed als onbekend. Ben je van plan een zweefvliegtuig te huren in het buitenland, wedstrijd te vliegen, verzekering af te sluiten of je kandidaat te stellen om instructeur te worden,... de ingewijde in onze sport, waar ook ter wereld, kennen de FAI badge. Dit maakt het een makkelijke manier om eenvoudig duidelijk te maken waar je ervaring zich ongeveer situeert en dit over de landsgrenzen heen. Om dezelfde reden zal ik, ondanks dat ik momenteel Charron.line voorzitter ben, toch ook nog mijn vluchten opladen op de OLC.

Kortom, de FAI badges zijn in mijn ogen een mooie individuele uitdaging met internationale herkenning die je kan gebruiken in je voordeel, al is het als motivator.

Is een FAI 750 km wel aan mijn besteed?

Na een eenmalige zomerstage in 1996 werd ik volledig lid van de KAC in 2002. De eerste jaren stond het (afstand)vliegen, door studie en scouts, op een laag pitje. In 2009 had ik de afstandskaart van 500km al wel eens gerond tijdens de laatste vlucht van mijn eerste twee weken bergvliegenstage vanop St. Auban. De echte "overland boost" kwam er na de aankoop van mijn LS6a in de herfst van 2010. In 2012 viel de FAI 500km eindelijk in zijn plooi, op de Charron schreef ik toen:

"Eindelijk, mijn FAI diamanten 500km (3 keerpunten). Hier zat ik al (veel te) lang op te wachten. Dag begon niet ideaal, probleem bij water vullen. Vond het een fijne vlucht, nooit echt probleem gehad. Proef was alleen te klein, was om 17u20 terug, dan maar

"geoptimaxt" en bij 620km gestopt. Toen ik mijn 300km deed zei iemand: nu ben je een echte zweefvlieger. Nu ik mijn 500km heb zou ik nu een echte overlandvlieger zijn? Als ik zie en hoor wat andere vandaag hebben gevlogen is een ding zeker: ik kan nog heel veel leren, maar dat is net het fijne aan het zweefvliegen. Was toch wel een tof weekend, 1000km overland in totaal."

Het was pas op dat moment dat ik stiekem begon te dromen en te geloven in een 750km vlucht, qua afstand was ik er "maar" een kleine 130km van verwijderd. Al zijn natuurlijk die laatste kilometers net de moeilijkste. Het geloof was er helemaal vanaf augustus 2017. Toen vloog ik een vrije vlucht (6 benen) van 784km in de Franse alpen vanaf Vinon. De volgende stap was dezelfde afstand maar nu met slecht 3 keerpunten en opgegeven.

In de bergen of in België

Het plan was nooit om of in België of in de bergen de FAI 750 te vliegen, liefst natuurlijk in beide. Wel vroeg ik me af, waar zou het nu het makkelijkste zijn? Meermaals hoorde ik zeggen, in de bergen is het makkelijker om grote afstanden te vliegen. Ik ben het daar niet helemaal mee eens of denk toch minstens dat het meer genuanceerd is. Er zijn wel wat piloten die grote proeven vliegen in de bergen tegen hoge snelheden, maar sommige laten zich verblinden door die kleine staart van de gausscurve. Het is niet omdat enkelen laten zien dat het kan, dat dit direct geldt voor iedereen.

Meer dan in het platte land is terreinkennis zeer nuttig en moet je er regelmatig vliegen om je kennis up to date te houden. Eens je de bergvliegconcepten door hebt kan je je speeltuin uitbreiden maar specifieke locatiekennis helpt toch echt. En dat maakt het nu net moeilijker, zeker als je steeds vanaf hetzelfde vliegveld vertrekt. De eerste x km zal je hierdoor in verhouding veel beter kennen dan het verste punt. Om dat verste punt beter te leren kennen moet je er eerste geraken en liefst ook nog terug.

Waar je in het platteland naar mijn gevoel de proef meer legt in functie van het luchtruim is het in de bergen meer bepaald door de ondergrond. De thermiek en brieze beginnen niet overal even vroeg en blijven niet even lang werken. Dit maakt ook dat je niet op elk vliegveld even vroeg kan starten. De combinatie van reliëf, wind en zon maken dat er bepaalde "voorkeursrichtingen" zijn. Ook bij het exact kiezen van het keerpunt kan je best iets meer opletten dan in het platteland. Om cols en valleien te overbruggen heb je bepaalde minimale hoogte nodig. Een keerpunt midden in de vallei kan soms veel moeilijker te bereiken zijn dan een niet ver van de helling. Een bergtop kan je beter ook niet kiezen als keerpunt omdat je dan bij minder hoogte "door de berg moet vliegen". Nog wel een klein details, de ophalingen in de bergen nemen voor een zelfde afstand door de lucht typische een stuk langer. Voor mezelf een rem die ik soms maar moeilijk kon afzetten.

Ik vloog tot nu toe in de Franse Alpen vanaf 3 vliegvelden: Vinon, St Auban en Barcelonnette elk met hun karakteristieken. Van deze 3 denk ik op dit moment dat een eerste FAI 750 het lastigste is vanaf Barcelonnette. Voor het gewoon vliegen is het daar zeer fijn om direct in de bergen te zitten. Het nadeel is dat

het vliegveld midden van het typische been ligt. Met maar drie keerpunten betekende dit ofwel mijn speeltuin eerst nog verder uitbreiden naar het noorden, of een verplaatste start en finish wat de totaal te vliegen afstand op +800km brengen. Het nadeel van Vinon dan weer is dat je eerst het plateau over moeten. De bergflanken staan meer loodrecht op de zoninval dan de velden van het plateau waardoor de thermiek op het plateau wat later echt begint. En later vertrekken betekent dat een hogere gemiddelde snelheid nodig is om de proef rond te krijgen. Dit wordt deels wel teniet gedaan omdat je 's avonds van hoog kan uitvliegen en een lange final glide kan doen.

Ik was er van overtuigd dat ondertussen mijn kennis van de Alpen voldoende was om ook daar een FAI 750km te kunnen vliegen. Mijn strategie was daarom eenvoudig, proberen op beide en zie waar het het snelste in zijn plooi valt. Vlieg je echter al wel wat overland maar nog niet veel in de bergen is het denk ik eenvoudiger vanop het platteland.

Met welke kaarten kan ik spelen

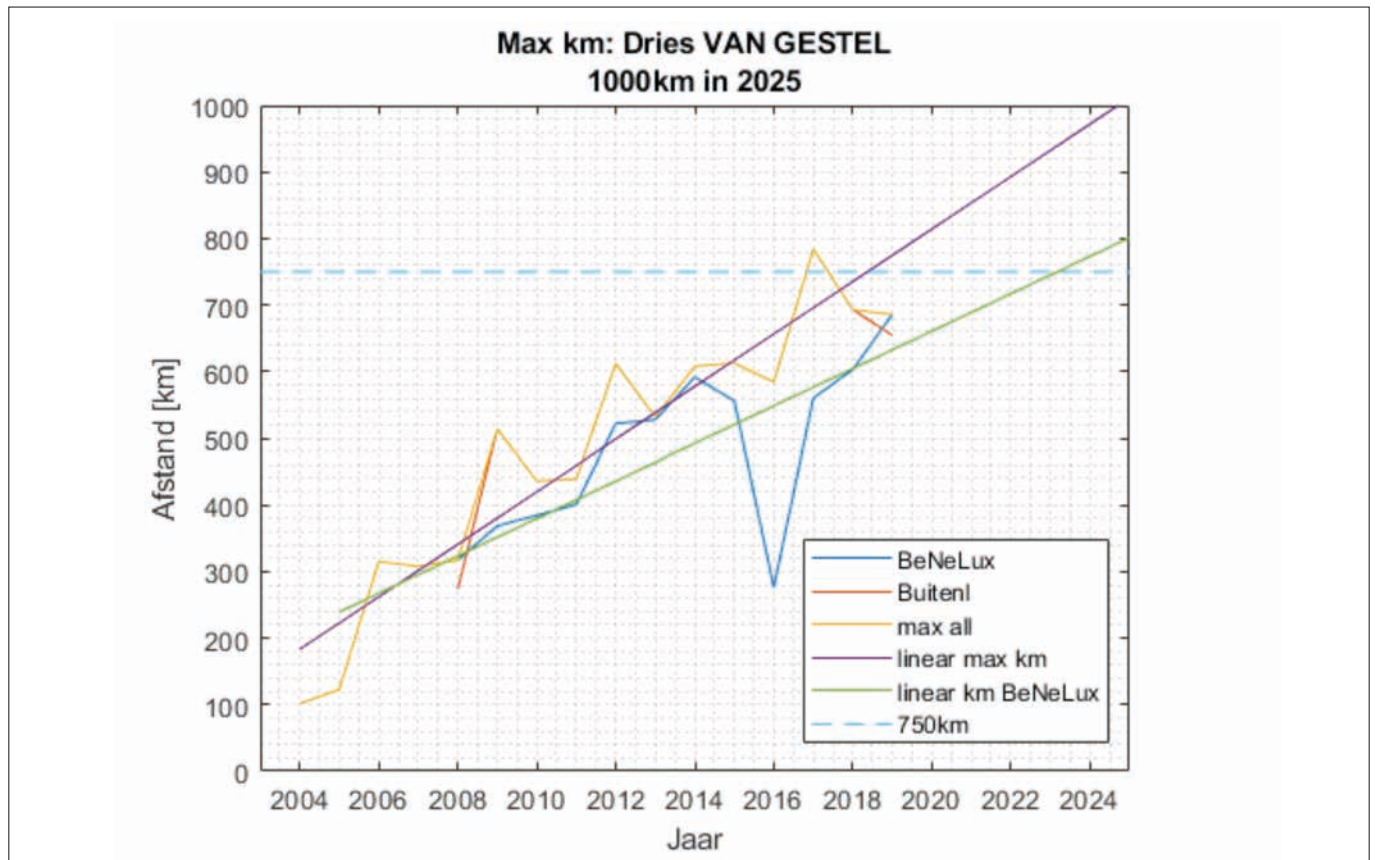
De jaren gingen voorbij en de FAI750 kwam maar niet. Was de 784km proef een toevalstreffer of een "one day wonder"? Ik was daarom wel eens benieuwd naar mijn overland-evolutie gedurende de laatste jaren en plote daarom mijn maximaal gevlogen afstand per jaar voor zowel de BeNeLux als buitenland vluchten, zie figuur. Met uitzonder van het (meteorologische) rampjaar 2016 vallen de data goed te fitten met een lineaire functie. Het leerproces is/was dus nog volop aan de gang en een afvlakking was nog niet echt ingezet. Domweg extrapoleren zou betekenen een 1000km in 2025 terwijl de 750 ergens tussen 2018 (gebaseerd op alle vluchten) en 2022 (gebaseerd op BeNeLux vluchten) zou gebeuren.

Maar de grafiek leerde me ook dat de marge voor een 750km voor mezelf in 2020 niet zo heel groot was. Het was dus nuttig om te kijken met welke "kaarten" ik kon spelen. Het bij de hand hebben van enkele realistische getallen maakt het plannen immers eenvoudiger en geeft je wat inzicht in hoe realistische een bepaald doel is.

In mijn ogen komt het er in ruwe lijnen op neer om voor jezelf te bepalen hoe vroeg kan/wil ik vertrekken, hoe lang kan/wil ik vliegen en samen geeft dit de totale vluchtduur. Combineer je dit met je typische gemiddelde snelheden uit je verleden kom je op een mathematische eerste voorspelling of een bepaalde afstand haalbaar is of niet. De grafieken geven mijn "vingerafdruk" gebaseerd op al mijn Charron vluchten van de laatste jaren. De landingstijden worden jammer genoeg slecht opgeslagen in de database vanaf 2010 waardoor daar de data dichtheid iets minder is.

Uit de bovenste rij, de start en landingstijden, blijkt zoals te verwachten dat hoe groter de afstand is hoe vroeger het vertrek of hoe later de landing valt. Het leerde me ook dat ik voornamelijk een probleem heb met het vroeg vertrekken. Voor 11u lokaal in de lucht zijn lukt me blijkbaar maar zelden, terwijl vliegen tot na 19u me iets beter ligt. Gecombineerd betekende dit dat ik vluchten van een kleine 9 uur maakte in het verleden. Om die langer te maken moest ik me dus bewuster zijn van het vertrek.

Op korte termijn snelheid verhogen is mogelijk iets moeilijker dan vroeger vertrekken. De analyse van de verbeterpunten daar is voor later. Mijn data leerde me dat ik in België kan rekenen op ~85km/u over grotere afstand op goede dagen. Dit is de gemiddelde snelheid berekend vanuit de totale vluchttijd gedeeld door de totale afstand. De eigenlijke proef snelheid zal hoger liggen vermits dit het starten, uitvliegen na finishen van de proef,.. niet meerekenen.



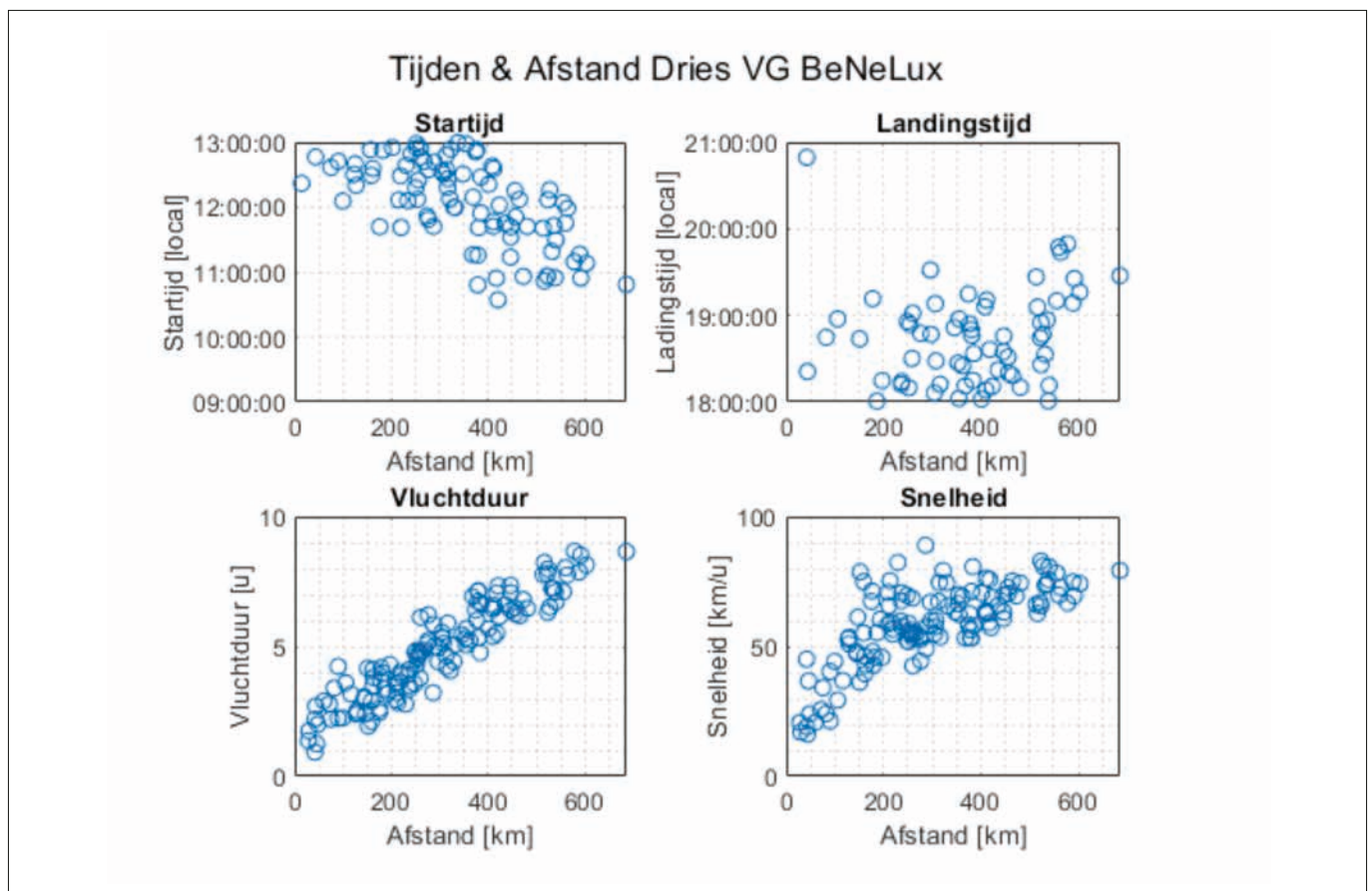
Ondanks dat geeft het getal toch een goede indicatie. Voor de 750km heb je immers ook die voorbereiding en afhandeltijd nodig en daarbij zal je mogelijk ook moeten omvliegen voor luchtruim.

De papieren guideline

Rekenen met 9 uur vluchttijd was dus niet onrealistisch, 10 uur als het allemaal wat mee (of tegen naargelang hoe je het bekijkt) zit. +80km/u zou ook doenbaar moeten zijn. Ondanks de vluchtcomputer aan boord leek het me toch handig om een soort van overzichtstabel bij te hebben. En simpel stukje papier met wat getallen die in een oogopslag me kon vertellen of het nog wel zinvol was om door te gaan en mogelijk nog belangrijker wanneer ten laatste te vertrekken. De avond vooraf, of mogelijk zelfs de ochtend zelf, ik wil er vanaf zijn, maakte ik nog vlug de papieren guideline zoals je kan zien in de foto.

Dit betekende dus dat ik tussen 10u10 en uiterlijk 10u40 moest vertrekken, vroeger dan wat ik gewoon was. De papieren guideline werd mijn perfecte motivator om op die bewust 12de juli toch eens voor de vroege start te gaan.

Veel tijd besteden aan de doorkomsttijden van het eerste keerpunt leek me niet nuttig. Ik plande immers geen echte driehoek. Het eerste keerpunt ging daarom het verste van huis zijn en was vooral een kwestie van het te ronden. Voor het eerste keerpunt was het weerbeeld veel bepalender om door te gaan dan wel de effectieve snelheid op dat moment. Met een eerste been van 250 à 300 km zou dat een 500-600km proef zijn moest je alsnog vroegtijdig afbreken. Een 750km proberen op een dag dat een 500km niet kan is wat zinloos. Mijn insteek voor het eerste keerpunt was dus (conservatief) proberen snelheid te maken, het weer te lezen en vooral buitenlanden te voorkomen.



Ik vertrok vanuit het worst case scenario van 10 uur vliegen wat een nodig snelheid van 75 km/u geeft. Vervolgens telde ik de nodig vliegtijd uit voor snelheden tot 95 km/u. Naar mijn oordeel was vroeg vertrekken mijn grootste werkpunt en mogelijks ook het meeste bepalende stuk. Eens je immers de klik hebt gemaakt en het laatste keerpunt hebt gerond, is het enige wat je nog kan doen: proberen thuis te geraken zonder buitenlanding, een vrij simpele taak eigenlijk.

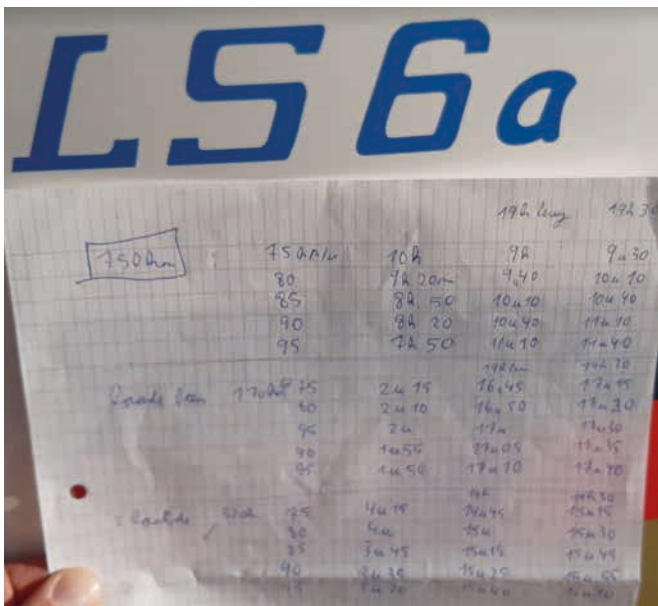
Belangrijk was dus het laatste mogelijk vertrektijdstip te bepalen. Mijn poging was in juli wat je veel daglicht geeft, vliegen tot 20u zat er dus mogelijks wel in. Om een beetje marge te hebben ging ik echter uit van een landing om 19u of 19u30. Het vertrektijdstip hing nu enkel nog af van de verwachte snelheid. Mijn eerste FAI 500 km deed ik tegen 82.6km/u, voor 750 km zou dat 9 uur vliegen betekenen. Mits wat goed weer leek me 85km/u wel haalbaar.

Een veel belangrijker beslissing was de richting het derde keerpunt. Of anders gezegd, wanneer moest ik er zijn om de proef nog met enige kans op succes te kunnen uitvliegen. Het laatste been was immers nog een 2 uur vliegen maar dat betekende dus ook wel dat je rond 17u nog ~170km van huis hangt. Noem het "uit respect voor de ophaalploeg" wilde ik enkel richting 3de keerpunten vliegen als ik de proef toch enige kans op slagen gaf. Met behulp van de uitgerekenode nodige doorkomsttijden en mijn huidige proefsnelheid kon ik op weg naar het derde keerpunt eenvoudig checken of het nog zin had om door te vliegen of niet.

Het blad vervulde ik met de doorkomsttijden op het tweede keerpunt, of in andere woorden met nog 2 benen te gaan. Op dat punt zat ik met de proef in gedachte het dichtste bij huis.

Als de 750 km echt niet haalbaar was, was dat een goed punt om eventueel naar VV over te gaan. Het tweede keerpunt gaf een goed indicatie van hoe het er nu echt voor stond. Het gaf een soort van gemiddelde gezien het een stuk met en tegen de wind was, in het opbouwende weer en het goede stuk van de dag. Maar mezelf kennende was het ook belangrijk op het mentale vlak. Vroeger draaide ik regelmatig vroegtijdig terug uit "schrik" voor buitenlanden of "het zal toch niet lukken". Dat punt halen volgens schema zou een mentale boost kunnen geven.

Niet zo heel veel werk om zo'n handleiding te maken en daarom helemaal stom dat ik het nog handgeschreven net voor de vlucht deed. Voor de 1000km toch maar eens iets automatischer maken.



750km		450km	10h	9h	9u30
80	7h 20m	9,40	10u 10	10u 10	
85	8h 50	10u 40	10u 40	10u 40	
90	8h 20	10u 40	11u 10	11u 10	
95	7h 50	11u 10	11u 40	11u 40	

1700h	2h	16h45	17h30
25	2u 15	16u 45	17u 15
30	2u 10	16u 50	17u 30
40	2u	17u	17u 40
45	1u 55	17u 05	17u 15
50	1u 50	17u 10	17u 20
55			
60			
65			
70			
75			

Het mentale stuk

Misschien nog interessanter dan de eigenlijk technische uitwerking van de vlucht (thermiek vliegen, weg keuze,..) is het mentale aspect. Ik geloofde dat mijn vliegniveau van een voldoende niveau was om de proef rond te krijgen op een goede dag, het mentale stuk was meer een bepalende factor. In het verleden merkte ik vaker dat ik een proef voortijdig stopte met de gedachte: "wat als ik buitenland?", "zou ik dan andere niet ten last zijn?", "nu ben ik vlak bij thuis waarom nog eens weg vliegen?", "als piloot x op de radio zegt dat het lastig is dan zal ik het ook wel niet kunnen"... Naar mijn gevoel was het zaak om de klik te vinden zodat wel de technische uitwerking naar de voorgrond kwam.

In verschillende podcast van topsporters (lopers, fietsers, triatleten,..) hoorde ik meermaals dat deze werken met mini-doelen. Ze delen hun race op in kleine stukken. Fietsers fietsen bij wijze van spreken van bocht tot bocht, lopers km per km of van drankpost naar drankpost. In onze geval kan je dit ook toepassen van keerpunt tot keerpunt of zelfs van thermiek tot thermiek. Door elk stuk afzonderlijk te benaderen schakel je makkelijker tussen de verschillende weer gebieden. In plaats van te focussen op de gemiddelde snelheid en hierdoor te snel te willen gaan waar het niet kan, kan je beter proberen het beste te bekomen over een klein stuk/been. Maar daarbij wel nu en dan eens checken of het overall nog wel haalbaar is.

Ikzelf heb geen probleem met buitenlanden op zich, ik maak me veel meer druk over het idee dat ik dan ten last ben van een andere. Dit was meermaals een rem om overland te gaan of te vroeg terug te draaien. Voor deze vlucht plande ik dan ook mijn vlucht ten opzichte van de verwachte landingstijd meer dan tov van de eerste mogelijk start. Op die manier vertrek je wat later en is het risico op buitenlanden in het begin door minder weer zo veel mogelijk beperkt. Om echt grote afstanden te willen doen zal ik daar toch nog wat moeten leren.

Voor het mentale buitenlandings-accept op het einde van de vlucht gebruikte ik zoals eerder gezegd de papieren guideline. Als ik mijn laatste keerpunt had gerond binnen de vooropgestelde tijdsvenster was ik niet bezig aan een onmogelijke opdracht. Er was nog een kans op buitenlanden maar het was een faire poging. Het was te rechtvaardigen ten opzichte van de mogelijke ophalers. Maar ook hier werken de minidoelen. Je niet druk maken als het eerste half uur toch iets trager gaat dan het overall gemiddelde dat je voor ogen hebt. Proberen het beste te doen voor dat moment van de dag.

Om het vroegtijdig afbreken tegen te gaan gebruikte ik volgende gedachte. Een 50km vlucht kan je bij wijze van spreken elke dag vliegen en vermits het maar een uurtje in beslag neemt is de planning binnen de dag zelf ook minder cruciaal. Voor de grote vluchten zijn de kansen veel kleiner. Best kan je als je de kans hebt deze maximaal benutten. Om een verre afstand te verbeteren moet je eerst tot je vorige record geraken. Voor de grote vluchten is het dus vooral het laatste stuk dat bepalend is. En op dat moment is het belangrijk om in te zien welke "kansen" je hebt. Als je er nu geen gebruik van maakt, wanneer dan wel?

Ook in een van de podcast hoorde ik ook nog iets anders interessant. Een doel zetten kan op zich ook limiterend werken. Eens je je doel hebt kan je de neiging hebben te zeggen, ik ben klaar. Het doel dus te klein nemen werkt beperkend. Langs de andere kant kan een realistische doel ook motiverend werken en je net dat extra laten doen. Op dit moment denk ik dat voor mij een 1000km nog niet realistisch is. Eerst de 750km nog eens vliegen in driehoek en in de bergen. Maar wie weet op een dag...?

Dries Van Gestel

Leuvense Universitaire AERO-CLUB vzw: de voorouders

Sinds de publicatie van het boek van Bert Schmelzer in 2010, zo schreef Hartmut Koelman naar de redactie van het Ligablad, heb ik al heel wat nieuwe research gedaan om het deel "Leuvense zweefvlieggeschiedenis" uit te diepen en er enkele historische onwaarheden uit te halen, maar het kwam er nooit van om dit af te werken en te publiceren. Ik ben sinds kort op pensioen, en de ingrediënten waren aanwezig om een release te doen: wat meer tijd en een duwtje in de rug...

Cercle Universitaire Catholique de Vol sans Moteur (CUCVSM)

Op woensdag 11 maart 1931 om precies te zijn, zag de "Cercle Universitaire Catholique de Vol sans Moteur" — afgekort CUCVSM — het levenslicht in het kantoor van een notaris te Brussel. De statuten vermelden als oprichters:

- Ingenieur Albert Coppens, professor aan de U.C.L.
- Jean de Wouters d'Oplinter
- Maurice Lebbe, student aan de U.C.L.
- André Goethals, ingenieursstudent aan de U.C.L.

De zetel van de vereniging werd gevestigd in een pand van de Dominicanen (Orde der Predikheren) gelegen op de Tervurenlaan in Brussel (Sint-Pieters-Woluwe). Een artikel verschenen in "La Conquête de l'Air" in 1932 meldt dat de oprichting van deze vereniging te danken was aan het initiatief van enkele studenten van het Instituut Saint-Louis te Brussel, leden van het bestuur van de propagandakring van hetzelfde instituut. Het was een Brusselse club, maar het lidmaatschap stond open voor zowel studenten van Saint-Louis als van de Leuvense universiteit. Was er een band tussen de twee instellingen? Jazeker: beide waren katholiek. Voorts kon men in Saint-Louis Letteren en Wijsbegeerte studeren, en in die tijd was een kandidaatsdiploma in die richting een vereiste om aan de rechtenstudie te mogen beginnen. Dus stroomden Brusselse rechtenstudenten door van Saint-Louis naar Leuven. Het was allemaal zeer kleinschalig. Om een idee te geven: in Leuven waren er toen slechts 4000 studenten in totaal, en in Brussel 2700. Vergelijk dit met de 50.000 studenten in Leuven heden ten dage!

De katholieke Brusselse studenten waren er trots op dat zij de eerste universitaire zweefvliegclub waren die in België werd opgericht, want de statuten van die club verschenen op 4 april 1931 in het Staatsblad. Zodra de club was opgericht, stelde Jean de Wouters d'Oplinter, een gebrevetteerd zweefvliegpiloot van de Rhön, zijn lange technische en praktische ervaring ter beschikking van de club door de zware verantwoordelijkheid van instructeur op zich te nemen.

We weten uit "La Conquête de l'Air" dat het bestuur in 1932 als volgt was samengesteld:

- Voorzitter: Mr. Antoine Soenens, student rechten aan de Universiteit van Leuven
- Instructeur: Ridder Jean de Wouters d'Oplinter
- Technisch secretaris: de heer José de Vinck, student rechten aan de universiteit van Leuven
- Administratief secretaris en penningmeester: Mr. Jacques Carlier, student rechten aan de universiteit van Leuven
- Ondersecretaris: Juffrouw Marie-Thérèse Soenens

Dankzij de vrijgevigheid van de heer Gosset, directeur van de sigarettenfabriek Saint-Michel, beschikte de vereniging sinds 19 april 1931 (dus al enkele weken na haar oprichting) over haar eerste zweefvliegtuig. Dit zweefvliegtuig, genaamd "Saint-Michel", was een Sabca junior. Het toestel werd officieel gedoopt door mevrouw Suzanne Lippens tijdens een plechtigheid op het vliegveld van Evere, op zondag de 26ste.



De eerste opleidingssessie vond plaats op 3 mei 1931, gevolgd door twee andere, op 10 en 24 mei. Helaas moesten deze worden onderbroken na het ongeluk dat burggraaf Raoul Vilain XIII op 25 mei overkwam. Pas op 22 november konden ze worden hervat en vanaf die datum tot Pasen 1932 werden 470 vluchten uitgevoerd, dat wil zeggen met het zeer goede gemiddelde van 40 starts per vliegdag.

Tijdens de paasweek van 1932, in Hébronval, behaalde de club 6 A-brevetten en één B-brevet.

De club gebruikte in 1931 het terrein van de luchtvaartkazerne van Zellik (vliegbasis voor waarnemingsballons), maar verhuisde na enige tijd (waarschijnlijk vanaf 1932) naar het Leuvens militair



oefenterrein (gelegen in Heverlee), dat door zijn lichte helling langere vluchten mogelijk maakte. Een bijkomende reden voor de verhuis was waarschijnlijk ook dat de Brusselse studenten van Saint-Louis doorstroomden naar Leuven om er hun studie te voltooien.

Union Universitaire Louvaniste de Vol à Voile (UULVV)

Ondertussen werkte André Goethals aan de stichting van een tweede club, de "Union Universitaire Louvaniste de Vol à Voile" (UULVV). De statuten verschenen een jaar na die van de CUCVSM in het Belgisch Staatsblad, namelijk op 14 januari 1932.

De vier oprichters verdeelden de bestuursfuncties als volgt:

- Voorzitter: Ingenieur Albert Coppens, professor aan de Universiteit van Leuven
- Ondervoorzitter: Ridder Jean de Wouters d'Oplinter
- Penningmeester: E.H. Marcel Buysse, een jezuïet
- Secretaris: Mr. André Goethals, student aan de Universiteit van Leuven

De zetel van de vereniging werd gevestigd in de Minderbroederstraat te Leuven, op het kantooradres van Marcel Buysse, recht tegenover het Jezuïetenklooster waar Buysse gedomicilieerd was.

Ook hier was de publicatie van de statuten net op tijd voor de inhuldiging van het eerste toestel.

Men was inderdaad al enige tijd op zoek naar een sponsor voor de aankoop van een zweeftoestel dat in die dagen rond de 6.000 Fr. kostte (waarde in 2020: rond de € 5000). Uiteindelijk kon men de firma Vander Elst hiertoe bewegen (ook een sigarettenfabrikant), en de eerste zwever van de nieuwe club — een Kassel 12 — werd als dank aan de sponsor "Miss Belga" genaamd. Ter opfrissing: "Miss Belga" was de dame met zwierige pluimhoed die jarenlang op de gelijknamige sigarettenpakjes stond afgebeeld.



Het toestel kwam per trein aan vanuit Duitsland. Het werd door de studenten van het station via de Ring en de Parkpoort naar het Militair Oefenterrein te Heverlee gedragen, waar een vriendelijke boer een schuur ter beschikking had gesteld.

De inhuldiging van de club was aanleiding tot belangrijke manifestaties: de Kassel 12 werd op woensdag 20 januari 1932 ingewijd door Monseigneur Ladeuze, Rector van de Universiteit, en het toestel werd burgerlijk gedoopt (breken van de traditio-

nele fles champagne op de neus van het vliegtuig) en officieel ingevlogen door Suzanne Lippens. Zij was voor de gelegenheid met haar eigen vliegtuig naar het Militair Oefenterrein gekomen.



Onder de organisatoren noteerden we uiteraard professor Coppens en André Goethals; en als toeschouwers kolonel van Dooren, kolonel Monnoyer de Galland en vele luchtvaartpersoonlijkheden, waaronder majoor Albert Massaux, voorzitter van de centrale zweefvliegsectie; de heer Jacques Ledure, van de club "Envol", van Brussel; de heer Cody, commandant Delfosse, voorzitter van de zweefvliegclub van Namen; de voorzitter van de club van Verviers, enz. Na Suzanne Lippens maakten ook majoor Massaux, adjudant-vlieger Cody en Jean de Wouters, instructeur van de club, op hun beurt vluchten met het toestel. Voorts maakte Antoine Soenens, voorzitter van de Brusselse club (CUCVSM), enkele zeer succesvolle vluchten met zijn zwever. De week nadien hield Suzanne Lippens in het Hotel Métropole in de Vital Decosterstraat (waar nu de FNAC is gelegen; de buitenkant is nog steeds de originele gevel van het hotel) een spreekbeurt met diaprojectie over het zweefvliegen, voor een talrijk opgekomen publiek van studenten en notabelen. Dit was aangekondigd voor 18 januari, maar uitgesteld tot maandag 25 januari. Het evenement werd georganiseerd door de "Section Scolaire Aéronautique



de l'Athénée Royal de Louvain" (SESAL). "Le Moniteur de Louvain" noteerde onder de aanwezigen baron Pierre de Dieudonné (arrondissementscommissaris in Leuven), schepen Raoul Claes (enkele jaren later burgemeester van Leuven), kolonel Van Dooren (plaatscommandant) en echtgenote, kolonel Monnoyer de Galland, mevrouw Dumont (lid van de gemeenteraad), prefect Stappers (erevoorzitter van SESAL), advocaat Brughmans, notaris Armand Hollanders de Ouderaen (bij wie de UULVV haar oprichtingsakte had verleden), Antoine Soenens (voorzitter van de universitaire zweefvliegsectie en van CUCVSM), en de professoren Van Keymeulen en Gaston Gillain (directeurs van SESAL). Vervolgens begon men met de vlieg oefeningen. Een twaalfstal studenten schreef zich in. Onder hen ook Louis de San mogen we aannemen (hij komt verder nog ter sprake). Het lidgeld was matig en zij die geen geld hadden dienden niets te betalen.

De eerste twee of drie vliegsessies vonden plaats met de hulp van instructeur Jean de Wouters, en daarna achtten zij zich voldoende ervaren om alleen te vliegen.

Natuurlijk waren er geen tweezitters. Het vertrek gebeurde met een bungeekoord, een soort grote kabel gemaakt van een zeer groot aantal rubberen strengen in een rekbaar omhulsel.

Deze kabel werd in een V vorm gelegd en in het midden vastgehaakt aan de voorste haak van het zweefvliegtuig. Een team van drie man zat aan elke kant van de V, klaar om het bungeekoord aan te spannen op commando van de piloot. Een of twee andere teamleden hielden het zweefvliegtuig vast aan een staarttouw.

Op het moment van loslaten, werd het zweefvliegtuig gekatapulteerd naar een maximale hoogte van 10 tot 15 meter. Het katapulteren kon worden aangepast aan de ervaring van de leerling; de eerste "vluchten" waren niet meer dan laag over de grond scheren.

De constructie van de Kassel 12 was nogal rudimentair: geen cockpit maar een openluchtzitje vooraan. Geen wiel, maar een schaats die bijna elke keer dat men trainde kapot ging. Geen instrumenten: het geluid van de wind tijdens de vlucht was het enige dat als snelheidsmeter kon worden gebruikt. Het glijgetal was ongeveer 12 en de vliegsnelheid ongeveer 40 km/uur.

De club bouwde een aanhangwagen en later een lier waarmee starthoogten van ongeveer 200 tot 300 meter konden worden bereikt.

Intussen had de Aero-Club van België een veld aangelegd in Hébronval bij Vielsalm, meer bepaald op de zuidkant van de 565 meter hoge heuvelrug "Montagne de Colanhan" waar luitenant Maurice Damblon al in 1924 een vlucht van 35 minuten gemaakt had. Hier bevond zich een oost-west georiënteerde helling van ongeveer 1500 meter lang met 100m. hoogteverschil. Bij zuidenwind had men daar hellingstijgwind. Langs de helling was een strook dennenbomen gekapt om een landingsbaan te creëren; de talrijke prikkeldraad afsluitingen waren verwijderd en onderaan de helling was een hangar gebouwd die plaats bood aan 7 zweefvliegtuigen.

Tijdens de trainingen werden een boer en zijn paard gebruikt om de toestellen opnieuw naar boven te slepen.

De eerste trainings-veertiendaagse vond plaats in 1931, de tweede met Pasen 1932. De club van Leuven had gedurende twee maanden getraind en besloot in 1932 deel te nemen met acht piloten of kandidaat-piloten die min of meer ervaren waren door de vluchten die ze op het oefenterrein van Leuven hadden uitgevoerd.



Op dat moment waren er 12 zweefvliegclubs in België waarvan er 8 aanwezig waren in Hébronval met 81 piloten. De Leuvense studenten presteerden niet al te slecht want alle acht behaalden snel hun A brevet (30 sec. vliegen) en vijf van hen een eerste kwalificatie voor het B brevet (1 min. en 2 bochten).

Merk op dat de Centrale Sectie Zweefvliegen van de Belgische Aero-Club (toen voorgezeten door majoor Massaux) in die periode premies uitloofde aan piloten voor het behalen van brevetten in het kader van hun deelname aan een kamp in Hébronval: 100 fr. per behaald brevet A, 300 fr. voor een brevet B, en 800 fr. voor een brevet C. Gezien het feit dat een werknemer in die tijd enkele duizenden franken per maand verdiende, was dat helemaal niet slecht! (in euro's van 2020: 100 fr. = € 85; 300 fr. = € 250; 800 fr. = € 680).

Natuurlijk waren er enkele breuken en de Kassel 12 uit Leuven werd zwaar beschadigd tijdens een ongeplande landing in de bomen, gelukkig zonder enig letsel voor de piloot.

Tijdens deze training werden enkele Belgische records gebroken door de weinige gekwalificeerde piloten die aanwezig waren: eerste hoogterecord in België (100 meter boven de startplaats) en record duurvucht (2 uur 11 minuten). Deze records, die ons tegenwoordig doen glimlachen, waren een bron van verbazing voor de beginners die hun vluchttijden nog in minuten en seconden telden!

Na deze opwindende en veelbelovende beginjaren, nam de belangstelling voor het zweefvliegen in België af en vielen de activiteiten van de Leuvense club een beetje stil, te wijten aan het feit dat het zweefvliegen een vermoeiende sport was, vaak op afgelegen en vanuit steden moeilijk bereikbare plaatsen moest gebeuren, en dat de mogelijkheden van het echte zweefvliegen nog niet goed gekend waren.



Vliegen met de Prülfling op het strand van De Panne in 1936.
Men sleept met een kleine Fiat 6pk.
Vooraan inde wagen François de Sauvage (links)
daarnaast Louis de San. (foto Dr. Hellemans)

In 1934 fuseerde de UULVV met "Les Ailes Wavriennes", een club opgericht in 1933 (*). Uit een publicatie in het Staatsblad blijkt dat eind 1935 het volledig bestuur van "Les Ailes Wavriennes" ontslag nam (of werd ontslagen), en de naam van de vereniging werd gewijzigd in "L'Arian", met Louis de San als voorzitter. In de periode 1934-1936 boekte de San met zijn oude vriend François de Sauvage succes met een nieuw concept: opleiding met autosleep op het ruime strand van De Panne. De instructeur gaf vanuit de rijdende wagen met een megafon instructies aan de beginners, die met een 30 meter lange kabel voortgesleept werden. Met een langere kabel kon men met autosleep hoogtes tot 150 meter bereiken. Op 17 april 1936 maakte Louis de San er een recordvlucht van meer dan 3 uur, gebruik makend van hellings-tijgwind op de 30 meter hoge duinen. Dit zou de langste vlucht in België blijven vóór WO II.

(* Verder onderzoek is noodzakelijk: Ligablad nr. 5 (April 1981) meldt "Cercle Universitair de Louvain fuseert in 1934 met Les Ailes Wavriennes" terwijl in de volgende aflevering in Ligablad nr. 6 (Juni 1981) zowel CUCVSM als de UULVV nog steeds in de lijst van clubs prijken, maar Les Ailes Wavriennes en L'Arian er niet tussen staan. Ligablad nr. 7 (September 1981) bevat een lijst van 9 clubs die in 1937 nog bestonden, en geen enkele van hierboven vermelde 4 clubs komt daar nog in voor.

Stand van zaken aan de vooravond van WO II

Tot eind 1938 werden er in België in totaal 130 A-, 65 B- en 27 C-brevetten uitgereikt. Aan de hogere brevetten uit de lijst hieronder was men in België nog niet geraakt.

- A-brevet: vlucht in rechte lijn van minstens 300 meter of 30 seconden, gevolgd door een goede landing
- B-brevet: twee vluchten van 45 seconden in rechte lijn, plus een vlucht van één minuut met een S-bocht
- C-brevet: vlucht van 5 minuten zonder hoogteverlies
- D-brevet, ook bekend als "zilveren C-brevet" (niet te verwarren met het C-brevet hierboven!) of "zilveren brevet": 1000 m hoogtewinst, duurvvlucht van 5 uur (vrije vlucht), en 50 km afstand in rechte lijn
- E-brevet, ook bekend als "gouden C-brevet" of "gouden brevet": vlucht van 300 km (niet noodzakelijkerwijs naar een vooraf bepaald doel) en 3000 m hoogtewinst
- F-brevet, ook bekend als "diamanten brevet": 300 km doelvvlucht, vlucht van 500 km (niet noodzakelijkerwijs naar een vooraf bepaald doel) en 5000 m hoogtewinst

De A en B brevetten werden ingevoerd in het begin van de jaren 1920. Na verloop van tijd werd een niveau C toegevoegd. Het

D-brevet (zilveren C) werd ingevoerd in 1931. De eerste ontvangers van de Silver C waren Wolf Hirth en Robert Kronfeld op 15 februari 1931. Het E-brevet (gouden C) werd in 1935 ingesteld. Het F-brevet (diamanten brevet) begon pas na de oorlog in 1949. De insignes met de meeuwen werden ontworpen door Fritz Stamer rond 1924.

De D, E en F brevetten zijn heden FAI brevetten (d.w.z. wereldwijd gestandaardiseerd, volgens de regels in de FAI sportcode). De lagere brevetten zijn nationaal geworden. Bijvoorbeeld in de 2^{de} helft van de 20ste eeuw waren de definities in België als volgt: over een A-brevet werd niet meer gesproken (maar komt overeen met eerste solo); B-brevet na twee solovluchten; C-brevet na 1 uur vrije vlucht solo (na het loskoppelen van de sleper). Er waren nationale varianten: bijvoorbeeld in Nederland verkreeg men het C-brevet al na 30 minuten vrije vlucht.

Kaart bovenaan: Dit is een stuk uit een stafkaart van Leuven uit de jaren '30. Men vloog op het Militair Oefenterrein te Heverlee, ook genaamd "Plaine d'Exercices" of "Nieuw Exercitieterrein". Het plein helde enigszins af in de richting van de Abdij van Park, waardoor men langere glijvluchten kon maken. De lengte van het terrein was 600m van het kruispunt Hertogstraat/Kerspelstraat tot aan het kruispunt Milseweg/Vinkenbosstraat. Gespreid over dit traject was er 20 meter hoogteverschil. Op dit zelfde terrein kwam ook de Brusselse studentenclub (CUCVSM) vliegen. Tijdens de oorlog gebruikten de Duitsers het bovenste plat gedeelte als noodvliegveld. Na de oorlog vloog de "Dijlezwaluw" er. Tot in de jaren '70 werd er ook aan modelvliegen gedaan. In de jaren '30 bereikte men vanuit Leuven het plein via de Parkpoort, de Geldenaaksebaan, de Milseweg (toen genaamd Zavelstraat), en dan een steil omhoog lopende toegangsweg naar rechts. Deze toegang bestaat heden nog altijd maar is met betonblokken afgesloten.

Nota: Van 1968 tot 2020 werd in allerhande publicaties geschreven dat de vooroorlogse club op het militair oefenterrein aan de Parkpoort vloog — heden de plaats van de Philipssite. Dit was gebaseerd op een tekst geschreven voor de Leuvense Luchtvaart-Expo van 1968 en een verkeerde interpretatie van een tekst van André Goethals uit 1979. Aan de Parkpoort bevond zich sinds de 19de eeuw weliswaar het oorspronkelijke militair oefenterrein van Leuven, maar dit werd in de jaren '20 gesloten en de militairen verhuisden naar een nieuw terrein in Heverlee, een kilometer verderop. Pas eind van de jaren '30 werd daar ook een kazerne gebouwd. De oefenterreinen dienden tot in de jaren '30 vooral voor de artillerie van de kazerne Sint-Maartensdal. De kanonnen werden getrokken door paarden en deze manoeuvres werden op het plein geoefend. De Rijsschool in de Rijsschoolstraat was een indoor locatie (manège) voor de dressuur van de paarden, zonder de kanonnen.

Wie waren de mensen die zich toen met zweefvliegen bezig hielden?

Deze zweefvliegverenigingen waren studentenclubs. Maar laat ons niet vergeten: zowel zweefvliegen als hogere studies, dat was vooral iets voor de elite in die tijd. Frans was in de meeste gevallen de voertaal. De hierboven vermelde mensen kwamen uit begoede en invloedrijke families, waren katholiek geïnspireerd, hadden de juiste connecties, bij velen stroomde blauw bloed door hun aderen, ze kenden mekaar goed en ze waren in een aantal gevallen zelfs familie van elkaar. Velen beschikten over een wagen en konden zich dus gemakkelijk verplaatsen. Dat was zeker geen

evidentie in die tijd! Interesse in zweefvliegen, carrièregerichtheid en avontuurlijk bloed, dat gaat blijkbaar goed samen. Velen hebben dan ook een markant leven geleid. Enkele biografieën:



Professor Albert Coppens (1885 - 1966, 46j. oud in 1931): medeoprichter van beide zweefvliegverenigingen (CUCVSM en UULVV), en voorzitter van de UULVV. Coppens verhuisde op jonge leeftijd naar Oostende omdat zijn vader daar vrederechter was. De jonge Coppens studeerde Grieks en Latijn aan het plaatselijke college. In 1904 ging hij over naar de Universiteit van Leuven. Hij behaalde in 1909 het diploma Burgerlijk

Bouwkundig Ingenieur en in 1911 het diploma van Elektrotechnisch Ingenieur. Coppens was ondertussen door de Leuvense universiteit in 1910 tot docent en het daaropvolgende jaar tot buitengewoon hoogleraar benoemd en was één van de eersten die in het Nederlands doceerde. Hij doceerde werktuigdynamica. In de oorlogsjaren, toen het universiteitsleven stilviel, werkte hij als Designer and Assistant Engineer bij de afdeling stoomturbines van de British Thomson-Houston te Rugby (1915 tot 1918). In het laatste jaar voor de Wapenstilstand leidde hij de proeven aan de motoren van het Consortium des Constructeurs d'avions in Levallois-Perre in Frankrijk. In 1919 keerde Coppens naar de Universiteit van Leuven terug. Tegelijkertijd leidde hij het onderzoekslaboratorium voor motorrijtuigen van F.N. in Herstal. Deze post zegde hij al in 1926 op wegens niet te combineren met zijn nieuwe functie als hoofd van de Thermotechnisch Laboratorium. De machinecollectie die in dat labo stond werd lange tijd gebruikt voor de opleiding van ingenieursstudenten. In 1932 werd Coppens decaan van de Faculteit Wetenschappen. Hij was lid van de Rectorele Raad, voorzitter van de Speciale Scholen, werkend lid van de Klasse der Wetenschappen van de Koninklijke Vlaamse Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, lid van Institution of Mechanical Engineers in Londen, lid van Society of Automotive Engineers in New York en voorzitter van de Wetenschappelijke Commissie van de injectiemotoren van de Belgische Vereniging van Werktuigkundigen.

E.H. **Marcel Buysse**: mede-oprichter en schatbewaarder van de UULVV. Deze jezuïetenpriester was tot 1934 secretaris-generaal van AUCAM (Association Universitaire Catholique pour l'Aide aux Missions / Academia Unio Catholicas Adjuvans Missiones), een organisatie die als uiteindelijke doel had om een intellectuele elite te vormen in Afrika. AUCAM creëerde instellingen die in 1954 hebben geleid tot de oprichting van Lovanium, een katholieke universiteit in Leopoldstad (nu Kinshasa) in Belgisch-Congo en een voorloper van de Universiteit van Kinshaha. Vanaf 1934 was Buysse prefect van de Facultés de Notre-Dame de la Paix in Namen, de huidige Université de Namur (we vermoeden sterk dat dit dezelfde Marcel Buysse was, vermits 1934 zowel het einde van het Leuvense mandaat van secretaris-generaal was als de start van de Naamse functie van prefect).

Ridder **Jean de Wouters d'Oplinter** (1905 - 1973, 26j. oud in 1931): mede-oprichter en instructeur van beide zweefvliegverenigingen (CUCVSM en UULVV), en ondervoorzitter van de UULVV. Zijn vader was politicus en gedurende een korte periode minister van economische zaken (in 1920). Hij en zijn tweelingzus wa-

ren de jongste van zeven kinderen. Hij was zeer intelligent: op dertienjarige leeftijd gedurende WO I bouwde hij zijn eigen radio ontvanger. Werd luitenant tijdens zijn militaire dienst. Studeerde economie maar werd bekend als vliegtuigontwerper, uitvinder (met verschillende patenten op zijn naam) en watersportliefhebber. Leerde zweefvliegen in Duitsland op de Rhön en werd instructeur. Rond 1938 werkte hij voor Avions Topsy en bouwde verschillende Topsy vliegtuigen. In 1938 ontwierp en bouwde hij zijn eigen sportvliegtuig (Wouters W.4 met immatriculatie OO-ARV). Hij was uitvinder van een vleugelconcept waarin de Belgische overheid niet geïnteresseerd was maar dat later door de Duitsers gebruikt werd voor de Stuka bommenwerpers. Na de oorlog wilde hij niets meer met luchtvaart te maken hebben en trok naar Zuid-Frankrijk. Hij werd een vriend van Pablo Picasso. In de haven van Nice had hij een zeilboot liggen. Daar leerde hij Jacques-Yves Cousteau kennen. Hij bouwde voor hem o.a. een onderwater scooter en duikboot. Hij was ook de uitvinder van de Nikon onderwater camera. Nog later hield hij zich bezig met het verbeteren van de aerodynamica van koersfietsen en het ontwikkelen van turbozeilen voor vrachtboten. Op het einde van zijn leven verdiepte hij zich vooral in filosofie. Jean de Wouters was via zijn tweelingzus oom van graaf Didier de Meeûs d'Argenteuil, LUAC lid vanaf 1967 en bij de splitsing van de club in 1977 overgegaan naar de ACUL. Via zijn oudste zus (14 jaar ouder) was hij ook oom van baron José de Vinck met wie hij samen in de zweefvliegclub zat. Hij is tevens verre familie van Marlene de Wouters (televisiepersoonlijkheid, presentatrice, auteur en voormalig tennisspeelster). Haar over-over-grootvader Alphonse was ook de overgrootvader van Jean.

Jonkheer **André Goethals** (1909 - 1979, 22j. oud in 1931): lid van de "Section Aéronautique Universitaire de Louvain" en leverde ondersteuning bij de vluchten van Wolf Hirth op de Kesselberg in 1930; vervolgens mede-oprichter van beide zweefvliegverenigingen (CUCVSM en UULVV), en secretaris van de UULVV. Werd burgerlijk ingenieur. Zijn vader was arrondissementscommissaris voor Kortrijk. De familie Goethals was een notabele familie uit die stad. Vanaf de tweede helft van de achttiende eeuw traden verschillende leden van deze familie op het voorplan. De daaropvolgende generatie leverde meerdere voormannen tijdens de Belgische Revolutie. De hoofdactiviteit van heel wat leden van de familie bevond zich in de textielindustrie. Verschillende takken van de familie verkregen opname in de Belgische adel. Heel wat leden van de familie, zowel mannen als vrouwen, traden in het huwelijk met edellieden. Zo waren er ook banden met de familie de Wouters d'Oplinter. Hoogstwaarschijnlijk was Goethals dus verre familie van Jean de Wouters. Na zijn initiële zweefvlieg exploitatie was Goethals overgestapt naar motorvliegen: van 1936 tot aan de oorlog bezat hij een Breda 15 met immatriculatie OO-ALI, gestationeerd in Wevelgem; van 1948 tot 1958 een Globe Swift (eveneens geïmmatriculeerd OO-ALI, thuisbasis Gent), en vanaf 1966 een Piper Comanche (OO-GOE). Hij is ook blijven zweefvliegen (bij Aéro-Club du Hainaut): vanaf 1962 bezat hij een Austria SH1 Standard (OO-ZLI) waarmee hij aan verschillende Belgische kampioenschappen deelnam. Hij werkte na de oorlog bij de Regie der Luchtwegen (RLW): zijn naam komt voor in de lijst van piloten die met de Piper Cubs van de RLW hebben gevlogen. Na zijn pensioen is hij in Zuid-Frankrijk gaan wonen. Van 1972 tot 1977 had hij een Cessna Centurion (OO-HGO) in Cannes, en een zwever in Fayence (een Nimbus 2 OO-HZG). Hij overleed in België eind 1979. Zijn zoon jonkheer François Goethals (1955-1988) was eveneens burgerlijk ingenieur: hij was CEO van Aviasud Engineering, ontwerper en bouwer van lichtgewichtvliegtuigen (Mistral, Sirocco, Albatros).

Baron **José de Vinck** (1912 - 2012, 19j. oud in 1931): technisch secretaris van CUCVSM. Was een neef van Jean de Wouters (de oudste zus van deze laatste was de moeder van José de Vinck). Behaalde de graad van doctor in de rechtsgeleerdheid aan de universiteit van Leuven. Emigreerde voor de oorlog naar de Verenigde Staten, en vestigde zich in New Jersey waar hij professor filosofie en theologie werd. Hij was ook schrijver, dichter, vertaler en uitgever van een groot aantal filosofische en theologische werken. Hij werd 100 jaar oud.

Maurice Lebbe (1910 - 1959, 21j. oud in 1931): medeoprichter van CUCVSM. Studeerde rechten aan de universiteit van Leuven. Hij werd in 1942 benoemd tot substituut-procureur in Nijvel en werd wegens zijn patriottische activiteiten in het verzet naar Engeland overgeplaatst waar hij werkte als substituut-militair procureur. Na het einde van de vijandelijkheden keerde hij terug om in 1945 tot substituut-procureur in Brussel benoemd te worden. In december 1951 werd hij benoemd tot vrederechter in het kanton Edingen. Tijdens de oorlog was hij lid van een inlichtingen netwerk (Carol) en een netwerk dat vluchtroutes voor geallieerde piloten organiseerde (Comète). Hij ontving meerdere eretekens: Ridder in de Orde van Leopold II, het oorlogskruis met palmen, en het Kruis der Ontsnapten.

Jacques Carlier (1912 - 19??, 19j. oud in 1931): administratief secretaris en penningmeester van CUCVSM. Studeerde rechten aan de universiteit van Leuven. Wij vermoeden sterk dat dit de Jacques Carlier was die diende bij de Belgische Militaire Luchtvaartdienst, in de Luchtmachtschool toen de Duitsers België binnenvielen in 1940. Eind van de jaren '30 was hij onderluitenant observator en boordschutter. In 1940 had hij net zijn brevet van burgerpiloot behaald en was bezig met zijn opleiding van militair piloot. Gevacueerd naar Marokko, in Oujda, toen Frankrijk zich overgaf, voegde hij zich bij Engeland met een groep studenten die onder leiding stonden van kapitein Cajot. Zij kwamen op 5 augustus 1940 in Groot-Brittannië aan en traden allen toe tot de RAFVR. Na de gebruikelijke training voor nieuwe rekruten te hebben voltooid, werd Jacques op 20 november 1941 bij 135 Sqn en daarna bij 350 Sqn geplaatst. Op 8 januari 1942 raakte F/Lt J.A.M.J.G. Carlier, B- Flight leader vliegend met Spitfire IIa P8702, aan het hoofd van de linkersectie van een groep van 12 toestellen onder leiding van S/Ldr Thompson, per ongeluk gewond toen een Lysander (V9604) door de formatie vloog en het toestel van Carlier raakte. Carlier slaagde erin een noodlanding te maken met zijn zwaar beschadigde vliegtuig, maar raakte ernstig gewond en bracht verscheidene maanden in het ziekenhuis door met een aanvankelijk onzekere prognose. Hij eindigde de oorlog als testpiloot en sloot zich aan bij Squadron 24 toen hij volledig hersteld was.

Antoine Soenens: voorzitter van CUCVSM. Voorzitter van de "Section universitaire de vol à voile". Studeerde rechten aan de Universiteit van Leuven. Was in 1932 ook aanwezig op de inhuldigingsplechtigheid van de UULVV op het oefenterrein te Heverlee, en vloog daar met "zijn" toestel (misschien de Sabca Junior van CUCVSM?). Wij vermoeden dat dit dezelfde Antoine Soenens is die in 1965 raadsheer was aan het hof van beroep te Gent.

Marie-Thérèse Soenens (1913-1997, 18j. oud in 1931): ondersecretaris van CUCVSM. Wij vermoeden dat dit de Marie-Thérèse Soenens was die later huwde met Adelin Vermer (1905 - 1977, 26j. oud in 1931), die promoveerde tot doctor in de rechten en tot licentiaat in de politieke en diplomatieke wetenschappen aan de universiteit van Leuven. Hij vestigde zich als advocaat in Dinant. In 1936 werd hij verkozen tot Rex-volksvertegenwoordiger voor

het arrondissement Dinant-Philippeville en vervulde dit mandaat tot in 1939. In 1941 werd hij benoemd tot substituut van de procureur des Konings in Neufchâteau en werd in 1945 in dit ambt bevestigd. In 1949 werd hij bevorderd tot procureur des Konings bij dezelfde rechtbank.

Baron **Louis de San** (1909 - 1995, 22j. oud in 1931): studeerde aan de universiteit van Leuven en leerde er begin van de jaren '30 zweefvliegen met Jean de Wouters als instructeur (onduidelijk of dit via de CUCVSM of de UULVV was). Exploreerde in de periode 1934-1936 de zweefvlieg mogelijkheden om langs de Belgische kust te zweven (De Panne). Experimenteerde met autosleep op het strand als opleidingsmethode. Werde eind 1935 voorzitter van de pas tot "L'Arian" hernoemde zweefvliegclub "Les Ailes Wavriennes". Op dat ogenblik was hij diplomatiek stagiair bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken te Brussel. Op 17 april 1936 maakte hij een recordvlucht van meer dan 3 uur op het strand van De Panne, gebruik makend van hellingstijgwind op de duinen. Op 30 augustus 1937 slaagde hij er tijdens een oefenweek in Saint-Hubert in om met een "Rhönadler" het Belgisch hoogterecord van 125 op 1.210m te brengen. In 1939 kreeg hij als lid van de Belgische ambassade te Berlijn de kans om de Duitse rijkszweefvlietschool Grunau, in Oberschleziën in het Reuzengebergte (thans Polen) te bezoeken. Hij behaalde er het officieel erkend zilveren C-brevet en maakte een vlucht van 6 h 21 min, alsook een hoogtevvlucht tot 3.900m (4.900m volgens een andere bron).

Later in 1939 nam Louis de San de boot naar China om er zijn diplomataat te vervullen. In 1940, in volle oorlogstijd, zag hij in Chungking hoe de Chinese militairen twee prachtige nieuwe zwevers van het type "Rhönsperber" geleverd kregen. Tijdens de eerste vlucht liet een Chinese piloot zich tot 2.000 meter opslepen om dan een mooie stuntdemonstratie te geven. Jammer genoeg dook zijn toestel vanop zowat honderd meter hoogte, om een onverklaarbare reden direct naar de grond en knalde neer. Er bleef niets over... Enkele uren na dit tragische ongeval kreeg Louis de San een telefoontje van het ministerie van Defensie, met verzoek of hij met de overblijvende zwever een demonstratie wilde geven. Zonder een ogenblik te aarzelen aanvaardde hij dit voorstel. De dag nadien, op 25 april 1940, stond hij op het vliegveld. Toen hij met de door een Curtiss jachtvliegtuig opgetrokken zwever opsteeg was dit voor een vlucht van meer dan vier uur. Zo werd hij recordman van Azië. Na de aanval op Pearl Harbour slaagde hij erin, onder de bommen uit Hong-Kong te vluchten en om Zuid-Afrika te bereiken. Daar verwoegde hij de RAF en slaagde hij in de proeven van motorpiloot. Luitenant de San ging toen naar Kongo waar hij tot het einde van de vijandelijkheden allerlei opdrachten en verbindingen realiseerde aan boord van Oxford en SV 4 toestellen. Na de oorlog nam hij zijn diplomatieke taken opnieuw op en bekleedde consulaire posten in verschillende landen. Van 1949 tot juni 1951 was hij zaakgelastigde in Bangkok. In 1952 was hij Belgisch ambassadeur in India. In 1958 was Louis de San Belgisch consul-generaal in Damascus, ten tijde van grote politieke spanningen. Hij werd toen op 11 mei aan de Syrisch-Libanese grens gearresteerd met zijn autokoffer vol wapens, munitie en bommen die zouden bestemd zijn voor een terroristische aanslag in Beirut. Hij verklaarde niet te weten wat de inhoud van de koffer was en dat dit materiaal door onbekenden in zijn wagen zou zijn geplaatst. Zijn diplomatieke immuniteit werd niet erkend en hij werd in juli in Beirut door een militair tribunaal ter dood veroordeeld. Zijn advocaten gingen daartegen in beroep, en de straf werd veranderd in 20 jaar gevangenisstraf. In september werd hij ontslagen uit de gevangenis van Beirut, nadat de president van Libanon een amnestiebesluit had ondertekend. Hij sleet zijn oude dag in Syrië en in 1995 overleed hij er op 86-jarige leeftijd.

Suzanne 'Suzy' Lippens (1903 - 1985, 28j. oud in 1931; erfde na de dood van haar vader in 1956 de titel van gravin): zij was nooit lid van een zweefvliegclub, maar verzorgde wel de doop en de inhuldigingsvluchten van eerste zwevers van CUCVSM en de UULVV. Haar vader was in de periode 1929-1931 minister van Transport. Ze leerde motorvliegen bij Jean Stampe in Antwerpen (1927-1928), en zweefvliegen bij Wolf Hirth en andere bekende piloten op de Rhön (1930). Bezat van 1930 tot 1932 een blauwe Gipsy Moth (De Havilland DH60G Moth, immatriculatie OO-AAA), van 1932 tot 1935 een De Havilland DH80A Puss Moth (OO-AMN), van 1935 tot eind 1937 een De Havilland DH85 Leopard Moth (OO-AVD). Had vanaf 1930 ook een eigen zweefvliegtuig (type "Professor"), een cadeau van haar vader. Met deze zwever brak zij verschillende zweefvliegrecords in Engeland. Ze zette ook een aantal opmerkelijke motorvluchten op haar naam: eerste solo kanaal overtocht door een vrouw; eerste vrouwelijke pilote die het traject Brussel Stockholm vloog. Ze schreef stukjes in de kranten over het vliegen. Zij was vurig ambassadeur van het zweefvliegen, gaf er vele spreekbeurten over (ook in Leuven, in het Hotel Métropole) en was ook mede-organisator van de demonstratievluchten in 1930 op de Kesselberg en in de duinen van Het Zoute. Ze was tevens oprichtster van de zweefvliegschool in Het Zoute, waar in 1930 het eerste zweefvliegekamp van België plaats vond. Enkele maanden voordien, op 18 oktober 1929, was zij aangesteld als ondervoorzitster van de zweefvliegcommissie die toen opgericht werd in de schoot van de Aeroclub van België onder

het voorzitterschap van majoor Massaux. In 1931 was zij mede-oprichtster en presidente van de "Section Gantoise de Vol sans Moteur" (SGVSM). Op zondag 22 maart 1931 huldigde zij de club in met een glijvlucht van meer dan 50 meter op het Sint-Denijsplein te Gent. Dit was een maand vóór de inhuldigingsvluchten van VOLCEP en CUCVSM in Evere. Vanaf 1936 (op 33-jarige leeftijd) verschoof haar aandacht van vliegen naar het gezinsleven en trad zij op de achtergrond, nadat zij met haar achterneef Léon Lippens huwde. Haar man Léon werd na de oorlog burgemeester van Knokke en lag als ornitholoog en natuurliefhebber aan de basis van het Zwin natuurreservaat. Ze kregen vier kinderen: Mary (1937), in eerste huwelijk met kunstschilder Roger Nellens; Elisabeth (1939), getrouwd met Ferdinand Fürst von Bismarck-Schönhausen; Leopold (1941-2021), burgemeester van Knokke-Heist; Maurice (1943), voormalige voorzitter van de Fortis-groep. Haar logboek vermeldde reeds voor WO II meer dan 400 uren op zweef- en motorvliegtuigen. Zij heeft zich in België na de oorlog onbaatzuchtig voor sociale belangen ingezet. Vele decoraties werden haar toegekend. Als succesrijke zweefvliegster, met wereldrecord als pionier zweefvliegen, heeft men haar ten onrechte min of meer vergeten, wat zeker met haar bescheidenheid te maken heeft. In 1980 ontving zij het ereteken "compagnon d'honneur" van de Fédération Aéronautique Internationale, in aanwezigheid van minister Herman De Croo.

Hartmut Koelman

Verkrijgbaar via het secretariaat:



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



Logboekje
 formaat 13 x 20,5 cm
 prijs € 2,50 (4,50)*



Sticker 'Zilveren' brevet
 prijs € 1,75 (2,50)*

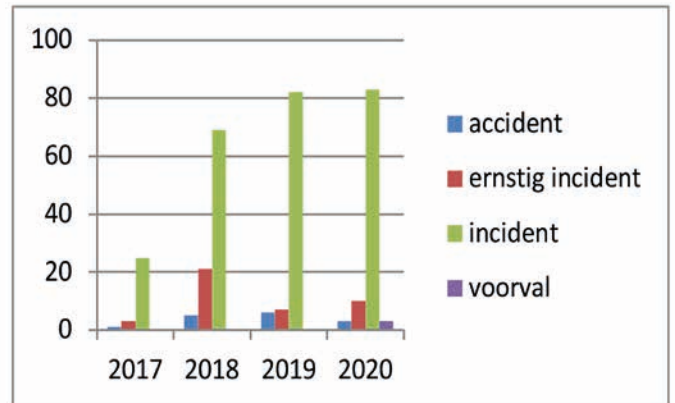
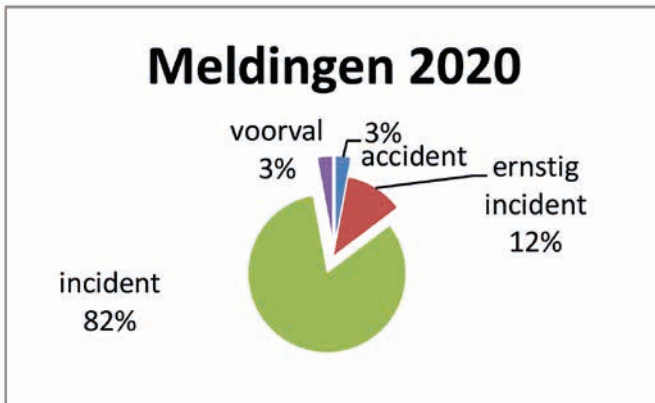
* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2300 Turnhout)

Het veiligheidsoverzicht 2020 geplukt uit AIR



Wat cijfers

Het vliegseizoen 2020 was een bijzonder seizoen, een kort seizoen waarin de clubs toch nog 101 meldingen introduceerden in het Accident en Incident Register van de Liga. Vijftien maal ging het over een schadegeval, 87 keer liep alles gelukkig zonder schade af.



Vergeleken met de vorige jaren bleef het aantal meldingen ongeveer gelijk en zoals alle jaren deelden sommige clubs al ijveriger hun ervaringen met de gemeenschap dan andere. Helaas noteerden we in 2020 ook een dodelijk ongeval. Daarnaast werden het verlies van een cockpit tijdens de start, een beschadiging van een Twinvleugel, een botsing van de staart met de betonnen boord van de piste, grondschade, buiklandingen, schrammen en blutsen ...gemeld. Overige meldingen gingen over: runway-incursions: (11 in totaal) tijdens het terugbrengen van toestellen naar hun startplaats, 4 keer was er sprake van een luchtruimschending en daarnaast vonden er ook een aantal near miss incidenten plaats. In ons nummer 164 werden al een paar van deze zaken besproken en kwamen Sunrise vluchten en het openvliegen van een cockpit ruim aan bod. Op het eerste gaan we niet verder in. Het tweede onderwerp geeft een van de twee cases vorm die we in dit artikel wat verder willen toelichten door ze met name met wat meer cijfermateriaal te illustreren.

Casestudy 1: de cockpitkap vliegt er tijdens de start af

Het vliegseizoen was nog maar amper gestart of het gebeurde al. Tijdens de lierstart verloor een Twin Astir zijn cockpitkap. Wat ging aan dit accident vooraf? Men stond in de startlijn te wachten om te starten met open cockpit. Omdat het erg waaide vroeg de instructeur om die voorlopig te sluiten. Toen het startmoment aanbrak werd de checklist niet meer overlopen en startte men zoals men aan de startlijn stond, namelijk met een niet vergrendelde cockpit. Resultaat: de kap vloog er in volle lierstart af en raakte de staart. Gelukkig veroorzaakte ze daarbij geen fatale beschadigingen aan de staart en kon het toestel normaal landen. De kap was total loss.

Was dit een alleenstaand geval? Zeker niet. Tussen 2018 en 2020 werden niet minder dan 12 soortgelijke situaties gemeld. Gelukkig zonder een dramatische afloop. Vijf keer vloog de kap in volle vlucht open, zeven keer kon de start net op tijd gestopt worden. In 9 gevallen gebeurde het tijdens een lesvlucht of een initiatievlucht, 3 keer zat een ervaren piloot aan de stuurknuppel. Het is duidelijk dat alleen een zorgvuldig doorlopen van de checklist soortgelijke incidenten kan voorkomen. Een checklist is namelijk de laatste barrière om vergetelheden op te vangen. Wanneer het

overlopen ervan om de een of andere reden onderbroken wordt of veranderingen voor de start plaatsvinden, moet alles van voraan terug overgedaan worden. Met luchtdopen moet men dubbel voorzichtig zijn. Deze mensen hebben geen ervaring met het sluiten van de cockpit en die taak moet steeds door een clublid gebeuren en grondig gecheckt worden.

Casestudy 2: het staartwiel

Een Instructeur neemt de dolly er af in afwachting van zijn volgende start. Omdat hij twijfelt of hij nog wel zou opstijgen, plaatst iemand de dolly opnieuw op de romp om het toestel van de startplaats te verwijderen. Er wordt echter toch beslist om op te stijgen. Een in der haast genomen beslissing zo blijkt want in



de verwarring wordt niet gelet op de staardolly die zich terug op het toestel bevindt. Omdat hij hem er zelf afgenomen heeft, is de instructeur gerust in de zaak. Onterecht zoals blijkt. Zowel de start als de landing verlopen uiteindelijk zonder problemen en zonder schade.

Is dit een alleenstaand geval? Zeker niet. Tussen 2018 en 2020 steeg men 3 keer op met de dolly er nog aan. In 5 gevallen kon de startprocedure net op tijd gestopt worden.

In onze gevallen liep alles goed af, maar zeker kan men daar nooit van zijn. Hoe kunnen soortgelijke incidenten vermeden worden? Een in een opvallende kleur geschilderd staartwiel kan ons al een flink stuk op weg helpen en dan zijn er ook nog de volgende aanbevelingen die voor beide cases gelden:

- De checklist is uw laatste barrière.
- Een onderbroken checklist moet steeds overgedaan worden.
- Wanneer de fase voor de start wijzigt, moet de ganse flow terug doorlopen worden.
- Aan een omstaander vragen of het staarwiel er af is, kan nooit kwaad.

Zowel in het ene als het andere geval dat we hier bespraken zat het gevaar niet louter in de potentiële schade die de kap kon aarichten of de verschuiving van het zwaartepunt dat de staardolly kon veroorzaken. De mogelijkheid bestond ook dat bij de piloten het zogenaamde **Startle effect** hen tot een verkeerde beslissingen zou aanzetten. Wat houdt dit effect in? Het **Startle effect** kan omschreven worden als een oncontroleerbare en automatisch reflex die gegenereerd wordt door het onverwacht optreden van een intense gebeurtenis. Niemand blijkt immuun te zijn voor dit effect. Het kan er de oorzaak van zijn dat een op het eerste zicht



beheersbare situatie op een drama eindigt. Op bepaalde hevige gebeurtenissen, bijv. een kabelbreuk tijdens de lierstart, kan men trainen om het effect te verminderen. Sommige zaken kunnen niet getraint worden, en deze moet men dan ook proberen te vermijden.

Zorgvuldigheid en concentratie in de fase net voor de start is van cruciaal belang voor het veilige verloop van de start/vlucht. Dit is dan ook het veiligheids topic voor dit jaar.

Neem zeker de tijd om de affiche eens grondig te bekijken en bij elk item zelf eens de reflectie te maken hoe je het zelf aanpakt.

Het safety team.

JUNIORENWEEKEND
2021
 11 september @ EBWE
 Vliegveld Weelde, 2380 Ravels
 Acro- en demoflights



Beker van Vlaanderen Zweefvliegen

Flanders Soaring Cup

Beker van Vlaanderen 2021

Met de **Beker van Vlaanderen/Flanders Soaring Cup [BVV/FSC]** wordt het wedstrijdvliegen in Vlaanderen gepromoot.

Verleden jaar vond hij niet plaats, dit jaar wel en onder een aangepaste vorm. De beker van Vlaanderen is een internationale wedstrijd BVV/FSC die in samenwerking met de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (LVZC) georganiseerd wordt. Er worden in feite drie wedstrijden betwist, georganiseerd door drie verschillende vliegclubs. Het zijn de Kempencup, de Kiewit Cup en de Keiheuvelcup. Het concept van deze wedstrijden is eenvoudig: de deelnemers verdienen hun punten op elk van de drie wedstrijden. Vervolgens wordt een nieuw klassement opgesteld door de wedstrijddagen samen te voegen tot één BVV-wedstrijd. Elke afzonderlijke wedstrijd behoudt zijn eigen unieke karakter, hiervoor is er een uniforme klasse-indeling overeengekomen, rekening houdend met de transponderinvoering.

De *Kempencup* en de *Kiewit Cup* vonden al plaats. Wie wil kan de uitslagen consulteren op **Soaringspot**. De Keiheuvelcup is gepland en zal op 28 en 29 augustus plaatsvinden.

Nieuw in 2020/2021

Er is een nieuwe puntentelling voor de BVV (zie reglement A.4.1) uitgewerkt die aan de volgende punten voldoet:

- Geen verplichte deelname aan alle drie de cups.
- Mogelijk krijgt men een voordeel indien alle drie de wedstrijden gevlogen zijn. (je beste 2 resultaten tellen)
- De regelgeving is vereenvoudigd.
- Het is **niet** mogelijk om de BVV resultaten in de dienen in de Belgian Ranking.

De voorwaarden van de Friendly klasse:

- Waterballast is niet toegestaan.
- De maximale DAeC-index is 105.
- Indien gewenst kunnen toestellen met een hogere index deelnemen buiten competitie.

Centrale inschrijvingen

Alleen de Keiheuvelcup wordt, zoals reeds gezegd nog betwist. Er zijn 50 inschrijvingen toegelaten, momenteel zijn alle plaatsen echter bezet, maar de organisatoren hebben een reservelijst geopend waarop eventuele geïnteresseerden zich nog kunnen inschrijven.

Klasse-indeling

De BVV kent de volgende klassen:

Klasse	Doel	Voorwaarden
Friendly	Een klasse zonder transponderverplichting, met als doel het wedstrijdvliegen te promoten, voor opleiding en voor gezelligheid,	Handicap maximaal 105 Zonder waterballast
Sport-XPDR	Een klasse met transponderverplichting,	Transponderplicht Handicap maximaal 108
Open-XPDR	Een klasse met transponderverplichting,	Transponderplicht Handicap minimaal 108

Vliegtuigen met handicap 108 kunnen kiezen of zij in de Sport-XPDR of Open-XPDR-klasse deelnemen

Zweefvliegtuignieuws

DG Flugzeugbau

Op aanvraag van vele eigenaars biedt DG nu ook voor de LS-4 een goedgekeurde aanpassing van de Mandl-luchtafzuiging (TM4050).

Dit biedt een nieuwe mogelijkheid om een kleine verbetering van de prestaties van de LS-4 te bekomen. Via dit systeem wordt de lucht van de cockpitverluchting op een doeltreffende manier uit de romp gezogen en wordt de luchtstroom in het bijzonder ter hoogte van de kaprand verbeterd.



Jonker Sailplanes



Uys Jonker, CEO van het bedrijf, heeft op 26 maart jl. de zelfstarterversie van de 18/21 m JS2 Revenant ingevlogen. De start met de 65 pk injectiemotor verliep vlekkeloos. De Revenant biedt een ruimere cockpit waarvan de tweekleurenafwerking goed overeenstemt met de externe decoratie. De JS2 is ook beschikbaar als zuiver zweefvliegtuig of met de bekende straalmotor als thuisbrenger.

Schempp-Hirth Flugzeugbau



De eerste vlucht van de Duo Discus xL met het FES- Systeem vond plaats op 16 april. De start gebeurde op de Hahnweide, met Schempp-Hirth CEO Tilo Holighaus en LZ-Design vertegenwoordiger Luka Znidarsic aan de knuppel.

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

Het hoekje van de boekenvreter

We zullen ditmaal nog eens de historische toer opgaan met twee publicaties uit de reeks « Vieilles plumes », boekjes die jaarlijks verschijnen onder de auspiciën van de geschiedkundige commissie van de Franse zweefvliegfederatie.

Laten we beginnen met het werk van **Jean BARNÉRIAS**, *Les planeurs Wassmer*, Vieilles Plumes n°24, Commission Historique de la FFVV, Parijs 2015, 90 blz. A4, slappe kaft, talrijke foto's en schema's in kleur en Z/W. De Franse producties van zweefvliegtuigen na WOII zijn bij ons niet helemaal onbekend, maar toch ook niet zo vaak voorkomend. Daarbij heeft het bedrijf Wassmer uit Issoire (Centraal Massief) het grootste deel van de productie geleverd. Deze toestellen, die bij de Franse clubs tussen pakweg 1958 en 1975 het grootste deel van de vloot uitmaakten, zijn in België slechts mondjesmaat vertegenwoordigd geweest.



Benjamin Wassmer kocht in 1905 het schrijnwerkersbedrijf van zijn baas op, en vanaf 1910 leverde hij houten onderdelen, o.a. propellers, aan de prille luchtvaartindustrie. In het interbellum kwamen daar onderhoudswerkzaamheden bij, voornamelijk voor de Caudron Luciole. Na WOII begon Wassmer met de licentiebouw van o.a. Jodel-toestellen. En zo komt het in 1955 tot de studie van een eerste eigen type zweefvliegtuig, de WA-20 Javelot, ontworpen door ingenieur Maurice Collard.

Het prototype vliegt in 1956 met een tweedelige vleugel en 16,08 m spanwijdte. Een reeks van 10 toestellen wordt besteld door de Franse staat, maar net dan komt de OSTIV op de proppen met de standaardklasse, en Collard moet holderdebolder zijn ontwerp aanpassen. Dat levert de op 15 m teruggebrachte WA-21 Javelot II op, met een glijhoek van 1/28. De vleugel is nu driedelig, met een vlak middenstuk en gemakkelijk demonteerbare buitenvleugels met v-stelling. In totaal worden er 62 exemplaren van dit "lelijke eendje" (de lijn valt echt tegen)

gebouwd. Begin jaren 60 zal Collard het toestel verbeteren met een mooiere cockpitlijn en verbeterde prestaties (glijhoek 1/30): deze WA-22 Super-Javelot zal in 100 exemplaren naar de Franse clubs gaan.

Ondertussen heeft Collard ook een tweezitter ontworpen, de WA-30 Bijave (Biplace Javelot). Het toestel doet mee aan een ontwerpwedstrijd gelanceerd door de Franse staat. De winnaar wordt de Breguet 906 Choucas, maar Breguet zit in financiële moeilijkheden, wordt overgenomen door Dassault die de zweefvliegafdeling meteen sluit. Wassmer krijgt een opdracht om de Choucas te bouwen, maar weigert en lanceert zijn eigen toestel. 282 Bijaves rollen van de band. Het toestel bezit dezelfde driedelige vleugelstructuur als de Javelot II, de achterste zit is verhoogd t.o.v. de voorste, ten voordele van het zicht van de instructeur. De glijhoek is ook hier 1/28.

De Bijave, hoewel aan de zware kant, is een goed opleidingstoestel, maar het noodlot slaat toe en zal zijn carrière kortwieken. Een eerste dodelijk ongeval is het gevolg van het ontgrendelen van een buitenvleugel. Daar wordt een eenvoudige oplossing voor gevonden, door een bijkomende blokkering te voorzien. Maar kort daarop breken er twee middenvleugels. De ligger vertoont zwakke punten o.a. ter hoogte van de bevestigingsbouten van de beslagen. De kwaliteit van het gebruikte hout wordt betwijfeld. De toestellen worden aan de grond gezet of voorlopig terug toegelaten met te weinig laadvermogen... De clubs halen hun oudere kisten weer uit de zolder of kopen ASK-13's die net een Franse importeur gevonden hebben (Centrair). Uiteindelijk worden alle middenvleugels versterkt door glasvezel toe te voegen aan de ligger. Maar de zwever blijft een kwalijke reputatie dragen en wordt enkel nog gebruikt in de kleinere clubs met weinig financiële middelen.

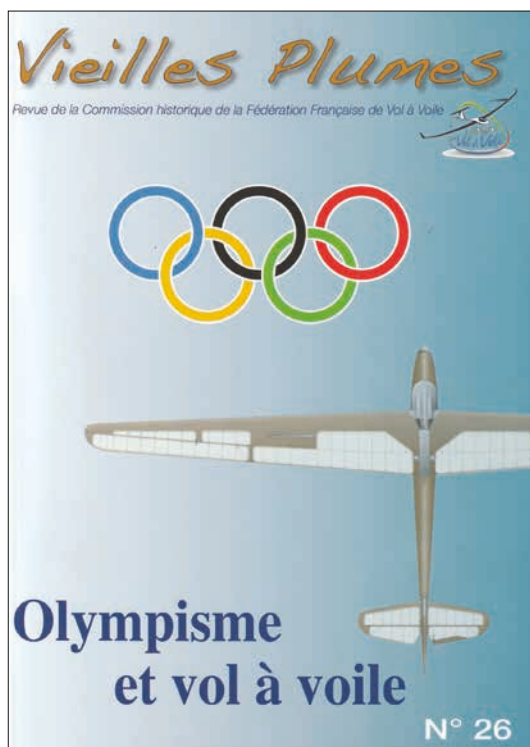
Wassmer heeft in de jaren 60 ook ingezet op motorvliegtuigen en zal ook de eerste zijn in Frankrijk om structureel belaste onderdelen te maken uit glasvezel/polyester. En zo wordt er ook een prestatie-eenzitter ontworpen voor de standaardklasse, de WA-26 Squale. Door tijdsgebrek wordt enkel de romp in composieten gebouwd, de vleugel blijft een houten structuur. Maar op de WK 1968 te Leszno moet het prototype opboksen tegen de reeds verder ontwikkelde Duitse toestellen zoals de Standaard Libelle. Er wordt nog een verbeterde versie gebouwd speciaal voor de WK 1970 te Marfa, Texas, maar ook dat mag niet baten. De prestatie-achterstand is te groot. Het toestel zal toch in 85 exemplaren gebouwd worden, waaronder 10 in de "Marfa"-uitvoering.

Als laatste type zal Wassmer uiteindelijk een volledig in glasvezel/polyester gebouwde Squale op de markt brengen onder de naam WA-28 Espadon. Maar het is te laat om nog concurrentieel te zijn t.o.v. de Duitse producties. Wassmer zit overigens in financiële moeilijkheden. Het bedrijf wordt overgenomen door Siren en gaat nog enkel onderdelen vervaardigen onder de naam Issoire Aviation.

Deze ganse ontwikkeling wordt met veel interessante details beschreven, en het boek wordt afgesloten met een lijst van alle geproduceerde zweefvliegtuigen en een korte bestaansgeschiedenis ervan. Dit boek vult dus een gapende leemte in de geschiedenis van de zweefvliegtuigbouw.



Bekijken we nu het werk van **Michel DELABURGADE, Olympisme et vol à voile**, Vieilles Plumes n°26, Commission Historique de la FFVV, Parijs 2017, 80 blz. A4, slappe kaft, talrijke foto's en schema's in kleur en Z/W. Dit behandelt een oude droom van de zweefvliegwereld, de erkenning als olympische sport. Zonder WO II zou het er wellicht van gekomen zijn: zweefvliegen was demonstratiesport op de Olympische spelen van Berlijn in 1936 en moest opgenomen worden in de olympische spelen van 1940 - die uiteraard niet zouden doorgaan.



In voorbereiding daartoe was er een wedstrijd uitgeschreven voor het ontwerpen van een eenheidszwever. Een internationale evaluatiecommissie kwam samen in 1939. De keuze viel op de DFS Meise, die als Olympia-Meise in alle deelnemende landen kon nagebouwd worden via de gratis verdeelde plannen. Maar dat zou in de meeste landen pas na de oorlog gebeuren. En dan werd het zweefvliegen als "Duitse sport" geweerd uit de volgende olympische spelen... Ondertussen zijn de Olympische spelen zo op het commerciële, het professionele en het mediageile toegespitst, dat we het wel voor bekeken mogen houden. Heeft het trouwens nog zin?

Dit werk bestrijkt echter een veel breder veld dan het ontwikkelen van de olympische drang bij de zweefvliegers. We vinden er ook een ruime aandacht voor de ontwikkeling van de zweefvliegsport in het interbellum, en in het bijzonder in Duitsland. Daarbij wordt er wel heel zwaar gehamerd op de militarisering van de sport na de machtsovername door de Nazi's. Zelfs de periode ervoor wordt al voornamelijk bekeken als een voorbereiding op de heropleving van de militaire luchtvaart. Of de auteur af en toe eens een Duits boek over die periode te hand genomen heeft, durft de boekenvreter betwijfelen. Er staan ook hier en daar lachwekkende beweringen in, zoals het assimileren van de "Akademie" uit "Akaflieg" met een "[comme dans] une académie de billard"!

Ondanks deze schoonheidsfoutjes staat er toch heel wat interessant materiaal in dit boek, dat zeker niet misstaat in de bibliotheek van wie zich voor de geschiedenis van het zweefvliegen interesseert.

Stéphane Vander Veken



Pieter Daems op weg naar Porta Westfalica in 1920.

Homologatie van FAI-Brevetten



ZILVEREN BREVET

1000 m hoogtewinst

Bosmans Koen
Bruyninckx Jan
Curinckx Robbe
Gerrits Jouri
Heyligen Frank
Huybrechts Philippe
Van de Briel Olivier
Van der Vieren Ferre

5 uren duurvlucht

Broux Jan
Ceuppens Robbe
Coesens Indi
Curinckx Robbe
Coumans Hans
De Cordt Ferre
De Palmenaer Lucrece
Durt Dominique
Gerrits Jouri
Heyligen Frank
Huybrechts Philip
Sawicki Tom
Vanautgaerden Mark
Van Brandt Robbe
Van de Briel Olivier
Van der Vieren Ferre
Weise Carsten
Wuyts Helena

50 km afstandsvlucht

Busschots Cedric
Cuyvers Sam
Van de Briel Olivier
Van der Vieren Ferre
Van Peel Michael
Weise Carsten

BEKOMEN HET ZILVEREN KENTEKEN

Busschots Cedric
Cuyvers Sam
Van de Briel Olivier
Van der Vieren Ferre
Van Peel Michael
Weise Carsten

GOUDEN BREVET

3000 m hoogtewinst

Busschots Cedric

300 km afstandsvlucht

Busschots Cedric
Hostens Glenn
Michaux Ruben
Prinsier Alexander

BEKOMEN HET GOUDEN KENTEKEN

Busschots Cedric

300 km doelvlucht

Busschots Cedric
Prinsier Alexander

DIAMANTEN BREVET

5000 m hoogtewinst

Nihil

500 km afstandsvlucht

Peter Bertels

BEKOMEN HET GOUDEN BREVET MET 3 DIAMANTEN

Nihil

FAI AFSTANDBREVET

FAI 750 km

Mathieu Sebastien
Van Gestel Dries

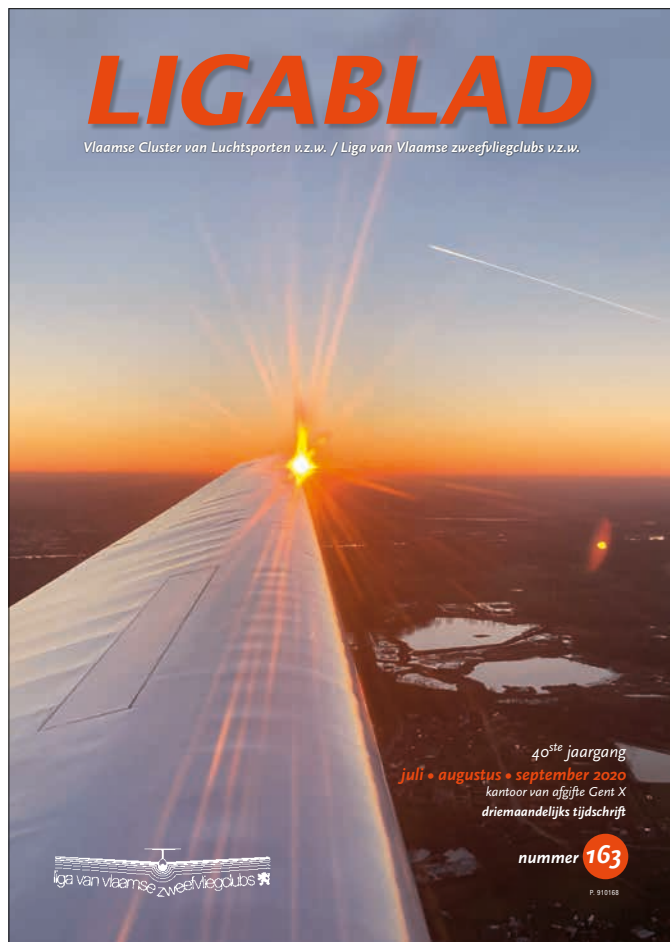
FAI 1000 km

Nihil

FAI 1250 km

Tijl Schmelzer





Klaar voor de start?

Stel jezelf enkele kritische vragen voor het begin van het seizoen of vliegdag:

- Zijn je papieren in orde? Vliegvergunning, medische vergunning, verzekeringen...
- Check je het toestel grondig na winteronderhoud en/of montage?
- Vraag je iemand extra voor de check aansluitig roeren en positieve check?
- Heb je voldoende recente ervaring? Heb je een checkvlucht nodig?
- Heb je voldoende landingen om met passagiers te mogen vliegen?
- Ben je fit-to-fly: vermoeidheid, gezondheid, stress, medicatie?
- Heb je je vlucht goed voorbereid? Weersituatie, luchtruim, NOTAMs, ...?



Als piloot?

Ben je “klaar voor de start”?

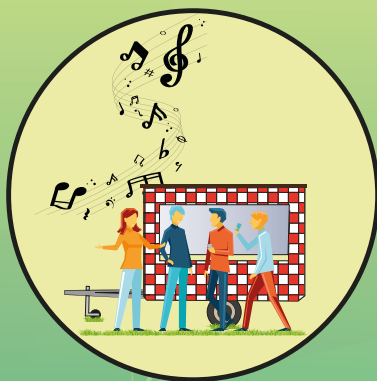
- Zonnebril, hoedje, zonnecreme?
- Voldoende drinken en eten naargelang de vlucht.
- Situational awareness? Wind, andere toestellen, para's
- Altijd klaar zijn voor een kabelbreuk (procedure mentaal overlopen).
- Cockpit flow (niet laten afleiden).
- **Checklist!!**



Als tiploper?

De tiploper houdt niet enkel de vleugel horizontaal.

- Kijk naar het andere verkeer: in het circuit, op de grond, ...
- Kijk eens of het staartwiel weg is.
- Zijn alle “remove before flight” items verwijderd?
- Zijn de remkleppen flush met de vleugel (vergrendeld)?
- Heeft de piloot zijn gordels vast?
- Is de cockpitkap vergrendeld?

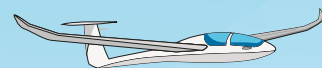


In de startbox?

Doe actief mee, er is veel werk....

- Hou je mee de operaties in de gaten?
- Haal je mee tijdig toestellen van de piste?
- Sta niet met de rug naar het startgebeuren.
- Blijf aandachtig en wees betrokken bij het vliegbedrijf!

Klaar voor de start?



In de startbox?

Als tiploper?



Als piloot?



info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be

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