

LIGABLAD

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

43^{ste} jaargang

juli • augustus • september 2023

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

nummer **175**

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijkse tijdschrift van de



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



43^{ste} jaargang • Nummer 175
juli • augustus • september 2023

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
Nick Fremereu
Ferre De Cordt
Kris Van Dam
Koen Peeters
Robbe Van Brandt
Brett Tobback
Ferre De Cordt
Siger Zeischka
Stéphane Vander Veken

Abonnementen:

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

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

Betalingen:

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

Druk en opmaak:

Drukkerij Graphius NV - www.graphius.com

Kantoor van afgifte Gent X

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

Omslagfoto: Xxx

Inhoud

Nieuws van het secretariaat.....	1
De Victor Boin Challenge	2
EGC 2003 Leszno-Poland.....	5
Henry Blum Meteorologie für Segelflieger	6
Alfred Alfery	7
Het Europees Kampioenschap voor Junioren	9
De M van monteren: is jouw vliegtuig fot-to-fly?	12
Mult-Engin Instrument Rating.....	14
Een overlandweekend in Saint-Hubert	16
Zweefvliegtuignieuws	18
Het hoekje van de boekenvreter	19

Woordje van de redactie

Beste lezers,

er zijn slechts drie rubrieken in het Ligablad die een vaste plaats kunnen claimen. De aandachtige lezer kent ze zonder twijfel al. Het zijn: "Nieuws van het secretariaat", "Zweefvliegnieuws" en het "Hoekje van de boekenvreter". Het plaatsen van alle andere artikels vraagt soms wat denkwerk. Maar soms gaat dat moeilijk en wat is dan de oplossing? Laat de computer de beslissing nemen. En zo geschiedde in dit nummer. Zie hier het resultaat.

Tijdens de periode die deze editie overspant, kreeg niet alleen een zestigjarige traditie zijn tweede adem, er vonden ook twee Europese kampioenschappen plaats. In Denemarken stond de titel van Europees kampioen bij de junioren op het spel. Er was één Belgische deelnemer. Hij zorgde voor een boeiend verslag van zijn avontuur. In het Poolse Leszno ging het Europese Kampioenschap voor senioren door. Onze vier deelnemers behaalden geen podiumplaats, maar als team klasseerden ze zich wel in de top vijf.

Kris Van Dam interviewde in het door een hittegolf geteisterde Spanje Alfred Alfery, een veelvlieger die een drukke carrière met veel vliegen weet te combineren en zijn hand niet omdraait voor een 1000 km.

Zoals we in het eerste nummer van deze jaargang aankondigden, gaan we ook in op een M van onze veiligheidsposter en we vragen ons af of ons vliegtuig wel altijd (zoals dat ook voor ons hoort) fit-to-fly is.

Zijn eerste stappen in de richting van professioneel piloot kwamen in een vorig nummer al aan bod. Nu volgen we Brett Tobback tijdens de volgende etappe op zijn weg van zweefvlieger naar piloot van een Boeing 737.

In de loop van de zomer togen een drietal jonge leden naar Saint-Hubert om daar aan een overlandweekend deel te nemen. Ze hadden tegenslag met het weer, maar hielden er vriendschapsbanden met onze Franstalige collega's aan over. Een veel betere meteo had voor meer kunnen zorgen.

Siger Zeischka recenseerde een boek dat Henry Blum over meteorologie schreef. Ten slotte houdt Stéphane Vander Veken ons up-to-date over wat er zoal beweegt in de zweefvliegerij en wat daarover te lezen valt.

Veel leesgenot

Ludo Vrancken

Nieuws van het secretariaat

Nieuws van het secretariaat

Samenstelling bestuursorgaan LVZC vzw:

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

EU-Vliegvergunningen (EU-S-FCL)

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

BE.DTO.130

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

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

De gezamenlijke FI refresher zal doorgaan op zaterdag voormiddag 27 januari 2024 te Malle.

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

Om een snelle SPL aanvraag te garanderen bij DGLV is het belangrijk na de geslaagde skill-test het volledige leerlingendossier met de nodige bijlage en volledig ingevulde en ondertekende application form spoedig te bezorgen aan het secretariaat.

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 online voorzien op zaterdag 21 oktober van 9u tot 12u30.

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 begin november 2023.

Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

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

Fotowedstrijd – filmpjeswedstrijd 2023

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

Symposium 2024

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 27 januari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft er een refresher plaats voor de instructeurs, in de namiddag is er een programma dat openstaat voor **alle** leden. Meer informatie volgt in het nummer van december.

Jan Matheussen



De Victor Boin Challenge

La Conquête de l'Air

(52^{me} année)
Comité de Rédaction : Victor BOIN (Président)
Charles SILLEVAERTS, Willy GRANDJEAN,
Administrateur : Ernest MANTEL.

Revue Officielle
DE
l'Aéro-Club Royal de Belgique

(55^{me} année)
Affilié à l'Association des Journaux Périodiques belges et étrangers
53, Avenue des Arts, Bruxelles

DIMANCHE

15 JUILLET 1956

AÉRODROME
DE
NAMUR-TEMPLoux

Compétition
Internationale
de

VOL A VOILE

pour le

“ Challenge VICTOR BOIN ”

avec le concours du Journal « LES SPORTS »
et de l'Aéro-Club de la Meuse

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège daignera
rehausser de Sa présence cette importante manifestation.



Le Challenge International Victor Boin,
œuvre du statuaire Alfred Boucher.

LES PREMIERS ENGAGEMENTS REÇUS

A la date du 30 juin, voici quels étaient les premiers engagements reçus :

Pays	Pilote	Insigne	Planeur
Allemagne	R.-E.-M. Horst	argent	Kranish III
	Hans Blank	argent	Rhönspërber
France	Six planeurs engagés par l'Aéro-Club de France. — Nous attendons les noms des pilotes.		
G ^{re} -Bretagne	H.U. Midwood	argent	Olympia IV
Pays-Bas	Ordelman	or n° 1	Sky
	Michielsens	argent	Olympia
	Van der Wegen	argent	Skylark 2
	Van Noorden	or n° 5	Skylark 3
	Kaay, J.	argent	Rhönlerche
Suède	P.A. Persson	argent	Weibe
	Silesmo, Ir.	argent	Breguet 901
Belgique	Gildemyn	or n° 1	Sohaj
	Debauche, M.	argent	Spalinger
	Debauche, F.	argent	Ka 2
	Lafosse, P.	or n° 2	K.6
	Litt, A.	argent	Sohaj
	Xhaet, A.	argent	Olympia
	Monchamps, F.	argent	Spatz
	de Sauvage, F.	argent	Mu-13E
	Genet, G.	argent	Rhonbussard
	Ruhling	argent	Weibe
	Mahy	C	Ka 2
	Gaye	C	Ka 2
Mojet, H.	argent	Weibe	
Pissoort	argent	Spatz	
Van Cottbem A.	C	Spalinger	

Ongeveer negen maanden geleden legde ik per toeval de hand op het boekje *Victor Boin, sport as a Lifestyle*. During the early post-war years, zo schrijft de auteur van dit werkje, *gliding (something which Victor had already discovered some years before the outbreak of the war) became enormously successful in Belgium. For some years now, Victor no longer flew hydroplanes but he loved gliding. He set up a prize which still carries his name: the Victor Boin Challenge, which is presented to the winners of the distance competition involving three gliders per group. The Challenge cup is in bronze and was created by the sculptor Alfred Boucher. The trophy is awarded to the national aeroclub's winning pilot.*

Wat is ons geheugen toch kort. Wie zijn Ligabladden niet meteen samen met het oud papier op straat zet, zal kunnen vaststellen dat tot 2017 binnen onze zweefvlieggemeenschap inderdaad een challenge Victor Boin op het wedstrijdprogramma prijkte. Stefan Bovin (een ex-winnaar) wijdde er in het Ligablad nummer 106 van 2006 een uitgebreid artikel aan. Bert Schmelzer sr. nam de tekst ervan in 2010 onder een bewerkte vorm in het boek *Zweefvliegen in Vlaanderen* over.

In 2017 kon helaas geen geldige proef gevlogen worden, het jaar daarop vond geen wedstrijd plaats en daarna verdween de challenge wat van de radar. Er waren dus maar vijf jaar nodig geweest om een traditie die op 61 jaar slechts 5 maal zijn jaarlijkse afspraak met de geschiedenis mistte uit de geheugens te wissen. Daar kwam in 2023 verandering in.

De eerste editie van de Challenge vond in 1956 op het vliegveld van Temploux plaats onder het voorzitterschap van Victor Boin die het

jaar voordien voorzitter van het Belgisch Olympisch comité geworden was. Boin verbond niet alleen zijn naam aan de wedstrijd, hij schonk ook een monumentale bronzen trofee, een wisselbeker van niet minder 30 kg die de overwinnaar voor één jaar mee naar huis mocht nemen. Voor de eerste editie schreven piloten uit zes landen zich in. Hun opdracht was simpel: *...le vainqueur de l'épreuve sera le pilote qui aura parcouru en planeur monoplace ou biplace, la plus grande distance libre*. Hiermee nam de *Challenge International de Vol à Voile* de fakkel over van de vooroorlogse *Gordon-Bennett cup*, de vooroorlogse afstandscompetitie die de F.A.I. organiseerde voor luchtballons en nu door omstandigheden niet meer kon doorgaan. Wat die omstandigheden precies waren, liet het tijdschrift *La Conquête de l'Air* in het midden, maar in het artikel waarmee de nieuwe competitie aangekondigd werd, lieten we wel dat zweefers voor volwaardige opvolgers van de vrije luchtballonnen konden doorgaan.

De wedstrijd stond open voor iedere zweefvliegpiloot die een door de F.A.I. afgeleverd C brevet bezat, specificeerde het reglement en dat leverde voor de eerste editie 25 piloten uit 6 verschillende landen op. De eerste jaren kwam de trofee hoofdzakelijk in het buitenland terecht. Vanaf 1961 draaide de Challenge op een match België-Nederland uit die vooral door Nederland gewonnen werd. De Nederlandse hegemonie werd op een gegeven moment zo groot dat in 1977 de aanwezigheid van één Duitse deelnemer er nog een internationale wedstrijd van maakte. Het duurde tot 1980 eer de Nederlanders fatsoenlijk tegenwerk ondervonden. De rollen keerden nu om en de trofee ging vanaf dat jaar vooral naar Belgische en meer bepaald naar Vlaamse winnaars. Voor de club van de winnaar had dit gevolgen want de winst van haar lid betekende dat zij de

Is Gents zweefpiloot politieman Mees in Oost-Duitsland geland?

De spanning steeg met de minuut op het hoofdkwartier van de internationale zweefvliegwedstrijd voor de beker «Victor Boin» te Brustem, beloning voor de piloot die het verst zou vliegen. De ideale weersomstandigheden maakten fantastische vluchten mogelijk, en niet minder dan 7 internationale diamanten-kentekens met bovendien 7 piloten die verder vlogen dan het rekord van winnaar 1964 Baeke met 401 km beloonden de zweefpilooten die gestart waren tussen 11 en 12 u. 30 van Brustem.

Wie landde verst van de startplaats? De beide Nederlanders Reparón en Van Bree behaalden hun doel: Lubeck, 505 km. Eerste Belg werd de grote zweefbelofte Michel Bluekens, met 445 km, iets verder dus dan Marijnus Baeke, met bijzondere vermelding voor Van Assche (Gent) en Dr. Smet (Antwerpen), en de jongste deelnemer Gustje Vrancken, over wie men lang in twijfel verkeerde, of hij niet aan de andere kant van het IJzeren Gordijn geland was: hij bleef er een tiental kilometer voor!

Van politieman Mees van Gent: nog steeds geen nieuws. De Oost-Duitse autoriteiten werden verwittigd, en nu heet het «wachten». Vermoedelijk is hij inderdaad iets meer oostwaarts gegaan dan de meesten van zijn concurrenten, en kwam daardoor in de Oostzone terecht.

Onderstaande uitslagen zijn

voorlopig, daar ze door het Kartografisch Instituut nog moeten nagemeten worden... en daar men nog wacht op de door politieman Mees afgelegde afstand. Doch het was een prachtige wedstrijd in ideale weersomstandigheden betwist.

G. VAN DEN BROECK.

Het verhaal dateert uit een periode dat de Koude Oorlog volop woedde. Wie het volledige relaas van deze spectaculaire vlucht wil lezen moeten we naar het boek van Bert Schmelzer sr. verwijzen. Na ingrijpen van de Russische militaire attaché in België werd Freddy Mees na vier dagen vrijgelaten. Zijn toesel kon hij na 6 weken aan de Oost-Duitse grens gaan ophalen. Hij werd twee maal door de Oost-Duitse Volkspolizei opgepakt. Een eerste keer na zijn landing een tweede keer toen hij te vroeg opdaagde om zijn in beslag genomen Ka6 ter te recupereren. Freddy Mees kwam nooit te weten waar hij precies geland was en zag zo een 500 km aan zijn neus voorbij gaan.

organisator van de volgende editie werd. In 1962 en 1990 kreeg het reglement een update. Niet alleen bestond voortaan ook een Nederlandstalig versie van het document, naast een zilveren FAI brevet werd nu ook een sportvergunning aan de deelnemers gevraagd. De K.B.A.C was nog steeds de hoofdorganisator maar de aeroclub kon zijn taak naar de Belgische Zweefvliegfederatie delegeren die op zijn beurt de organisatie in handen van de Vlaamse, de Waalse federatie of een club uit een van beide landsdelen kon geven. De wedstrijd zelf was ook geen zuivere free-flight meer maar nam het karakter aan van wat men toen een Post-opdracht noemde. In de plaats van een zo groot mogelijke vlucht in rechte lijn moesten de piloten nu keerpunten uit een door de jury vastgelegde lijst kiezen en die punten binnen een vooraf bepaald tijd ronden. Het uiteindelijk doel bleef nog steeds om zo veel mogelijk kilometers bij elkaar te vliegen, maar nu dus wel binnen een vooraf bepaald tijdsbestek. De challenge werd bovendien afwisselend tussen de verschillende klassen betwist in de schoot van een andere competitie. De traditie dat het vliegveld van de vorige winnaar de arena werd voor de volgende geraakte ook in onbruik. De trofee die op het spel stond, bleef nog steeds die van Victor Boin.

In het boek *Zweefvliegen in Vlaanderen* publiceerde Bert Schmelzer sr. een lijst met winnaars. Het boek verscheen in 2009 waardoor er negen jaar op het palmares ontbreken. Dankzij Patrick Pauwels kon het Ligablad de lijst verder aanvullen.

Het palmares van de "VICTOR BOIN"

Jaar	Datum	Plaats	Winnaar	Klasse
1956	15-07	Temploux	C. COTTARD (F)	
1957	14-07	Pont-St.Vincent	J.P. WEISS (F)	
1958	--			
1959	05-07	Gosselies	D.H.G. INCE (GB)	
1960	--			
1961	09-07	Temploux	R. LEFEBRE	
1962	08-07	Balen	E.F. VAN BREE (NL)	
1963	06-07	Woensdrecht	G. ORGELMAN (NL)	
1964	09-05	Teuge (NL)	M. BAEKE E.T. REPARON/E.F. VAN BREE (NL)	
1965	26-06	Brustem		
1966	30-04	Teuge (NL)	A. DEKKERS (NL) E.R. WESSELIUS/G. GULDEMOND (NL)	
1967	29-04	Hilversum (NL)	E. REPARON (NL)	
1968	27-04	Eindhoven (NL)		
1969	25-05	Balen	B. ZEGELS	
1970	07-05	Balen	H. STOUFFS	
1971	15-08	Temploux	D. REPARON (NL)	
1972	07-05	?	D. REPARON (NL)	
1973	28-08	Eindhoven (NL)	J.W.H. LANGELAAN (NL)	
1974	22-06	Eindhoven (NL)	R.J. KUIL (NL)	
1975	23-08	Weelde	T. VAN T'ROOD (NL)	
1976	26-06	Enschede (NL)	G.H. VAN DEN BERG (NL)	
1977	07-05	Twente (NL)	D. PARE (NL)	
1978	10-06	Terlet (NL)	J.J. KOLPA (NL)	
1979	15-08	Weelde	R.J. KUIL (NL)	O/R
1980	26-05	Gent	E. DE WACHTER	S
1981	16-08	Zwartberg	P. SCHOK (NL)	C/T
1982	15-08	Gent	B. KUYPER (NL)	O/R
1983	18-06	Weelde	G. PEETERS	S
1984	18-08	Zwartberg	J. THYS	C/T
1985	29-06	Weelde	C. TAEYMANS	O/R
1986	09-08	Balen	F. DAMEN (NL)	S
1987	--			
1988	14-05	Zwartberg	G. PEETERS	C/T
1989	24-06	Weelde	T. DE BRUINE (NL)	O/R
1990	24-06	Weelde	E. HUYBRECKX	S
1991	24-08	Balen	H. JANS (NL)	C/T
1992	--			
1993	--			
1994	11-06	Balen	M. VAN BREE (NL)	O/R
1995	24-06	Weelde	D. TEULING (NL)	S
1996	17-08	Zwartberg	A. AGEMANS	C/T
1997	24-05	Zwartberg	?	O/R
1998	27-06	Weelde	W. GEENEN	S
1999	26-06	Weelde	D. KLIJNSMA	C/T
2000	02-06	Weelde	E. HUYBRECKX	O/R
2001	24-05	Weelde	B. DE KROCK	C/T
2002	09-05	Weelde	geen geldige proef	(S)
2003	29-05	Weelde	Dennis HUYBRECKX	S
2004	21-05	Weelde	Wim AKKERMANS	O/R
2005	21-05	Zwartberg	Stefan BOVIN	C/T
2006	03-06	Kiewit	Eddy DE CONINCK Antoon KERKHOF/Ton DE	S

Het palmares van de "VICTOR BOIN"

2007	19-05	Weelde	KORT (NL)	O/R
2008	10-05	Kiewit	Bart DE KEERSMAECKER	S
2009	27-06	Zwartberg	Daan SPRUYT/Nick REDANT	C/T
2010	12-06	Overboelare	Jelle VANDEBEECK	O/R
Sportklasse				
2011	31-07	Goetsenhoven	Thomas DE BRUYN	C/T
2012	17-05	Weelde	Wim AKKERMANS	O/R
2013	17-04	Overboelare	Koen Vanderputten	S
2014	26-04	Overboelare	Geert De Palmenaere/Raf Jarno	C/T
2015	25-04	Overboelare	Daan Spruyt	O/R
2016	23-04	Overboelare	Dennis HUYBRECKX	STD
2017	19-08	Keiheuvel	geen geldige proef	
2018	18-08	Keiheuvel	Afgelast	

De revival

Tijdens de voorbereiding van dit artikel sijpelde het gerucht door dat de wedstrijd binnen de Liga terug op de agenda stond en inderdaad op 26 augustus 2023 werd na een half decennium weer een editie georganiseerd. Het werd een eendaagse wedstrijd georganiseerd op het vliegveld van Brasschaat. De vorm van de wedstrijd bleef grofweg hetzelfde als voorheen. Er werd een startcirkel met een radius van 3km gebruikt. Op die manier konden de deelnemers vertrekken in de richting die ze zelf kozen zonder het verkeer rond het vliegveld te storen. Daarna werd het een vrije vlucht waar ze de grootste afstand moesten vliegen. Indien ze terug op het vliegveld geraakten, lag er een bonus van 10% in het verschiep.

Het weer was niet super goed maar uiteindelijk presenteerde zich een venster waarin alle deelnemers omhoog konden gelierd worden. Sommigen hadden het wat lastig om weg te geraken en stranden terug op het vliegveld of ergens in de Kempen, maar een kopgroep vertrok direct moedig richting Duitsland waar Jelle als verste, zijn keerpunt bij Dinslaken voorbij de Rijn legde. Daan en Koen gingen iets minder ver maar slaagden erin langer te blijven vliegen en gebruik te maken van een convergentie op het einde van de dag. De BBQ begon om zou dus maakte Koen handig van zijn turbo gebruik om die afspraak exact na te komen. Voor Daan werd het iets later, hij landde buiten op Zwartberg maar was nog ruimschoots op tijd om na de vluchten tijdens de bbq gezellig te kunnen napraten. Enkel Jelle en Frederic moesten noodgedwongen gebruik maken van de McDonalds omdat het weer op het einde van de dag Jelle niet toeliet om terug richting Brasschaat te vliegen.

Na de bbq werd de Victor Boin trofee, na 5 jaar, opnieuw uitgerijkt. De overwinning ging, voor de derde keer, naar Daan Spruyt!

Ludo Vrancken & Nick Fremeau



Daan Spruyt met de trofee



 liga van vlaamse zweefvliegclubs



Tussen 26 juli en 11 augustus 2023 betwistten 74 piloten uit 21 landen het 21ste Europees kampioenschap zweefvliegen. De deelnemers vlogen in drie klassen, in twee daarvan waren ook Belgische deelnemers en zo vonden we in de 18 meter Bert Schmelzer jr. en Dennis Huybreckx, in de 20m multi-seat het team Bielen & Snyers terug. In totaal vlogen de piloten van de 18 m klasse 7 proeven (8 in feite, maar de uitslag van de 5de proef werd geannuleerd), in de multi-seat en de open klasse vonden 8 geldige proeven plaats. In de 18 meter klasse eindigden Bert Schmelzer op de 8^{ste} en Dennis Huybreckx op de 11^{de} plaats. Het tweezittersteam finishte in zijn allereerste internationale wedstrijd op de 9^{de} plaats. Als team eindigde de Belgische delegatie op de 5^{de} plaats en nestelde zich in het algemeen klassement zo tussen Groot-Brittannië en Frankrijk. Hoe de campagne van de Belgische delegatie verliep is terug te vinden op de Facebook pagina van het Belgian Gliding Team. <https://www.facebook.com/GlidingTeam>



Uitslag in de 18 meter klasse

#	CN	Contestant	Glider	Total
1	8L	Łukasz Wójcik	Ventus 3T	5.836
2	PM	Peter Millenaar	JS3 RES	5.804
3	S	Sebastian Kawa	Ventus 3T	5.794
8	21	Bert Schmelzer	Ventus 3TS	5.300
11	HX	Dennis Huybreckx	Ventus 3TS	5.190

Uitslag open klasse (geen Belgische deelnemer)

#	CN	Contestant	Glider	Total
1	FE	Markus Frank	EB29R	6,178
2	P	Tomasz Rubaj	JS1 C	5,952
3	72	Sylvain Gerbaud	EB29R	5,945

Uitslag 20 m multi-seat

#	CN	Contestant	Glider	Total
1	AM	Kettunen & Sorri	Arcus M	6,358
2	5	Harvey & Dawes	Arcus M	6,356
3	I10	Coppin & Jones	Arcus M	6,196
4	DX	Borgmann & Wolff	Arcus 20T	6,125
5	HLB	Müller & Hörber	Arcus T	5,988
6	V8	Gmelin & Grote	Arcus T	5,935
7	HUX	Gulyás & Korom	Arcus T	5,827
8	MG	de Péchy & Boudierlique	Arcus 20T	5,809
9	CR	Bielen & Snyers	Arcus T	5,643

Teamklassement

#	Team	Total
1	Netherlands	899.59
2	Germany	881.41
3	Poland	864.29
4	United Kingdom	859.86
5	Belgium	847.19

Recensie *Meteorologie segelflieger*

Henry BLUM, *Meteorologie für Segelflieger*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 2017, ISBN 978-3-613-04022-9, 174 x 246 mm, harde kaft, 416 p, kleurenillustraties.



Om de zoveel tijd verschijnt er in de Duitstalige zweefvliegliteratuur een werk over thermiek dat achteraf min of meer als een standaardwerk van zijn tijd kan gelden. De publicaties van onder andere Georgii (1956), Reichmann (1975) en Müller en Kottmeier (1984) hebben ondertussen een zeer respectabele leeftijd verworven. Met *Meteorologie für Segelflieger* blaast Henry Blum de traditie dus enigszins nieuw leven in. Blum is zweefinstructeur en bouwde ruime ervaring op als wedstrijd-

meteoroloog. Hij pende zijn kennis over het onderwerp aanvankelijk neer in een reeks kleinere artikelen en bijdragen die voor het eerst gebundeld verschenen in 2014. Drie jaar later rolde een nog uitgebreide versie van de persen.

De auteur kiest voor een tweeledige aanpak. Het eerste deel groepeerd een zestiental hoofdstukken die een exhaustieve behandeling van het verschijnsel thermiek bevatten. De rode draad hierbij is de vaststelling dat temperatuurverschillen tussen omgevingslucht en de eigenlijke bel slechts in de onderste paar honderd meter van een pomp de lucht omhoogstuwt en dat met toenemende hoogte de luchtvochtigheid almaar meer als 'motor' functioneert.

In de loop van dit deel passeren voorts een aantal factoren die invloed hebben op het ontstaan en op de sterkte van thermiek. Te denken is bijvoorbeeld aan elementen als wind, wateroppervlakten, verschillen in luchtmassa's, koeltorenthermiek, luchtdrukverschillen,... die elk op hun manier thermische activiteit bespoedigen dan wel afremmen. In wezen bevatten deze hoofdstukken een laagdrempelige weergave van bestaande kennis, zonder in al te wetenschappelijke of te gedetailleerde uiteenzettingen te verzanden. Terloops richt Blum de blik ook buiten het Europese continent (Australië, Namibië, Texas) om de specifieke thermische eigenschappen van die regio's te verkennen. Naar thermiek in de bergen gaat eveneens enige aandacht. Alle besproken fenomenen worden overigens helder geïllustreerd en geanalyseerd aan de hand van een of meer concrete voorbeelden van vluchten. Hierdoor verkrijgt de gemiddelde zweefvlieger in ieder geval een verfijnder, completer en ongetwijfeld complexer beeld van de manier waarop thermiek werkt.

In het tweede deel richt de auteur zijn blik meer op de praktijk, in het bijzonder op weer- en thermiekvoorspellingen in functie van het overlandvliegen. De centrale vraag waar het om draait: welke zijn de ingrediënten van goed zweefvliegweer? Nadat deze vraag beantwoord is, worden een aantal dagen met 'Hammerwetter' onder de loep genomen om na te gaan wat deze dagen zo uitmuntend maakte. Daarbij komt ook de link met het grotere weerbeeld aan bod. Analyses van een aantal minder gunstige vliegdagen vervolledigen deze insteek. In de rest van het exposé volgen nog een aantal hoofdstukken over de bronnen die men kan gebruiken om het zweefweer zelf in te schatten en over de voordelen en/of beperkingen die al dan niet aan die bronnen kleven.

Zeker de beginnende overlandvlieger kan met dit tweede deel zijn/haar voordeel doen: waar is welke relevante informatie te halen? Hoe moet die vervolgens geïnterpreteerd worden? Wat zijn de

modellen waarop voorspellingen en sites als bijvoorbeeld Top-meteo of Skysight gebaseerd zijn? Zelf ervaring opbouwen is en blijft de sleutel, maar Blum geeft alvast een kleine aanzet met een soort 'snelcheck' voor thermiek. Soms staat de veelheid van onderwerpen een grondiger behandeling van bepaalde aspecten in de weg of maakt Blum wat vreemde redactionele keuzes. Zo spendeert hij twintig bladzijden aan de analyse van temps om uiteindelijk tot de conclusie te komen dat die weinig meerwaarde hebben. Vervolgens haspelt hij de bespreking en evaluatie van (veelgebruikte) weermodellen en -prognoses op gespecialiseerde sites op een luttele vijf bladzijden af. Desalniettemin, *Meteorologie für Segelflieger* biedt heel wat concrete en handige aanknopingspunten om eigenhandig aan de slag te gaan bij het inschatten van zweefweer. Dit laatste is zonder twijfel de grootste verdienste van deze publicatie.

Het boek is helaas niet vrij van een aantal stilistische en structurele manco's (onnodige herhalingen, minder relevante zijsprongetjes), maar ze staan al bij al een vlotte en aangename lectuur niet in de weg. Het is zonder meer een aanrader voor al wie zich (nog eens) wil verdiepen in het veelzijdige wezen van thermiek. De geïnteresseerde lezer mag zich daarbij zeker niet laten afschrikken door het aantal bladzijden aangezien de vele illustraties het lezen immers licht verteerbaar houden. Eenzelfde toegankelijkheid geldt overigens ook voor het taalgebruik, al blijft een degelijke (basis) kennis van het Duits natuurlijk onontbeerlijk. Het is bijgevolg jammer dat zulke literatuur onvertaald blijft.

Siger Zeischka



Fotowedstrijd 2006

Alfred Alfery



Alfred Alfery met zijn vader en mentor in de backseat

Ik zie plots overal krasjes op mijn toestel. Nu pas zie ik waar ze van komen. Ze komen van mijn trouwring. Ik ben twee weken geleden getrouwd. Het is Alfred Alfery die me dat verteld terwijl hij zijn ASG29 klaar maakt voor een volgende overlandvlucht. Het is mijn derde jaar op rij dat ik naar Garray bij Soria in Spanje ga vliegen. Het derde jaar dat ik er Alfred ontmoet. De vluchten die hij maakt, behoren tot de grootste die je op OLC of Weglide vindt. Vandaag is het geen super weer en we zetten ons aan tafel in het clubhuis. Zijn trouwring hangt nu aan een ketting rond zijn hals.

Waar en wanneer ben je begonnen te zweefvliegen?

Ik ben begonnen met zweefvliegen in 1994 bij De Gelderse Zweefvliegclub op Terlet. Ik was toen 13. Ik vloog er 2 jaar lang. Daarna ben ik gaan vliegen bij de Amsterdamsche club voor zweefvliegen op Soesterberg, waar mijn vader in 1955 ook met zweefvliegen is begonnen. Sinds twee jaar ben ik ook weer lid geworden op Terlet; op de Veluwe het mooiste zweefvliegveld van Nederland.

De laatste jaren vlieg ik maar 20 procent in Nederland, de meeste vluchten maak ik op trips / safari's van 4-5 dagen door Duitsland, Frankrijk en Tsjechië. Daarnaast vlieg ik in de zomer vaak enkele weken in Spanje (Garray) en in de winter vaak in Zuid-Afrika (Kuruman/Douglas) of Namibië (Kiripotib).

Alleen?

Soms alleen, maar vaak met enkele vliegmaten. Meestal vlieg ik samen met Mark Leeuwenburgh, maar ik maak ook veel trips met Jeroen Oostendorp en incidenteel met Sikko Vermeer en Bart Berendsen. Zo zijn we ooit teruggevlogen van Tsjechië naar Soesterberg. Je kan dan in het goeie weer blijven.



Je hebt ook al een indrukwekkende professionele carrière uitgewerkt. Hoe combineer je dat met zweefvliegen?

Ik werk bij ING als COO credit risk. Ik stuur een team aan van ongeveer 250 mensen. Vaak werk ik 60 uur per week. Gelukkig kan ik mijn werk vaak flexibel invullen. In de maanden mei, juni probeer ik mijn agenda vrij te maken op de maandagen en vrijdagen. Ik probeer zweefvliegen prioriteit te geven in deze maanden. Na mijn reguliere vakantie in Spanje ga ik meestal enkele weken / dagen terug naar Spanje en dan werk ik vaak van 8-13 en daarna ga ik vliegen. In de avond lees ik mijn mails en werk ik dan verdere stukken uit. Maar dat vergt uiteraard een hoop planning, coördinatie en tijd.

In 2012, 2014 en 2016 vloog je WK's mee in. Wat was je ervaring daar?

Ik heb 10 Jaar in het nationale team gezeten en heb aan WK's deelgenomen in Argentinië (2012), Finland (2014), en Australië (2016). Maar ik stak niet boven de rest uit, mijn beste klassering was 10^e op de WK en vaak valt het weer tegen, zijn opdrachten kort en zijn de kosten erg hoog. Wedstrijden zijn een tactisch spel, ik geniet er meer van om lange vluchten te plannen. Als je ziet hoeveel uur ik toen vloog gedurende mijn actieve wedstrijd carrière en hoeveel ik nu vlieg, dan zie je een groot verschil. In die jaren vloog ik vaak maximaal maar 150 uur per jaar. Maar wedstrijd vliegen houdt je wel scherp...

Hoeveel vlieguren en overlandkilometers staan er dan al in je vliegboek?

Afgelopen jaar was wel een record jaar; ik vloog in 2022 ruim 520 uur en meer dan 65.000 km overland. In total heb ik nu zo'n 4300 uren en ik schat zo'n 350.000 km overland.

Hoeveel verder kan je nog vliegen in Spanje?



De Spaanse convergentiezone

Mijn grootste vlucht tot nu was 1190km met 148 km/u en mijn snelste vlucht hier was met 164 km/u over 1030 km. Als ik met een openklasse toestel zou vliegen denk ik dat 1500km mogelijk is.

Denk je er dan aan om een open klasse te kopen?

De performance lijkt me fantastisch maar de handeling op de grond is minder. Een zelfstarter is wel heel aantrekkelijk. Het lijkt me heerlijk, de vrijheid die het geeft. Maar aan de andere kant zijn de kosten voor een zelfstarter nog extremer.

Zou je vanuit Fuentemilanos verder gevlogen hebben?

Wellicht wel iets ja, aangezien je in Fuentemilanos soms 1 tot 1.5 uur eerder kan starten. Maar hier in Garray is de convergentie veel beter richting het Zuidoosten (Teruel), waardoor je gedurende de dag regelmatig meer snelheid kan maken. Ik heb hier regelmatig vluchten met 150-165km/u gemiddeld gemaakt over meer dan 1000km.

Met zoveel overland ervaring zal je ook wel een aantal bijzondere vluchten hebben gemaakt. Welke zijn je het meest bijgebleven?

Dat is een lastige vraag aangezien er zoveel mooie vluchten zijn. Een gedeclareerde heen en terug (retour) van 1025km vanuit Nederland in 2020 naar Neubrandenburg staat zeker in die lijst – in vrije vlucht vloog ik toen 1125km. Zelfde vrije vlucht van 1000km ongeveer ook van uit Australië in 2016, daar was de desolaatheid indrukwekkend met een ondergrond die steeds roder werd door het woestijnzand. Maar verschillende vluchten met mijn vader zijn voor mij ook erg belangrijk. Van een mooie thermische vlucht op vrijdag 13 augustus in 1992 op Terlet toen ik 11 was, van 5 uren vluchten samen, tot aan een landing op Emmerich tijdens een overland en de recente vluchten met de Duo en de Nimbus-4 tot aan September 2019. De vluchten met mijn vader blijven me het meeste bij, dat is een combinatie van passie delen en intrinsieke liefde voor elkaar en de hobby die samenkomen.

Zijn er ook mindere ervaringen?

In 2019 heb ik een buitenlanding gemaakt in Normandie, tijdens een safari met Mark Leeuwenburgh gedurende het Paasweekend.

We waren vertrokken vanaf Rheims met lastige condities deels in het blauw en uiteindelijk moesten we rond 19u de motor starten. Mijn motor kwam er maar enkele cm uit. Ik probeerde met oscillerende vliegbewegingen met negatieve G-krachten de motor er uit te krijgen. Dat lukte niet en op 250 meter besloot ik te landen... 700km van huis. Anderhalve dag later moest ik voor mijn werk naar Singapore vertrekken. Tot 1u 's nachts hebben we geprobeerd met behulp van een andere aanhanger de zwever op te halen, dat ging niet. Daarna heb ik een WhatsApp bericht gestuurd naar twee vrienden. Frans Guise is me toen de ochtend daarna komen ophalen (nota bene op zijn verjaardag) en om 8u is hij beginnen te rijden. Om 18u was hij bij mij, waarna we rond 20.00 zijn gaan rijden en tot 03.00 hebben doorgereden. De volgende ochtend om 07.00 zijn we weer vertrokken en uiteindelijk was ik rond 14.00 de dag erop thuis. Daarna snel een douche genomen, spullen pakken en uur later was ik op weg naar Schiphol voor mijn vlucht naar Singapore. Frans nogmaals dank voor je gouden actie!

Zijn er nog plaatsen waar je wil gaan vliegen?

Zeker, Marokko (Atlas gebergte), West Amerika (Florida). Ik zou graag ook eens een safari doen vanuit Narromine naar Alice Springs. Maar ook China, in de Goby woestijn. Plaatsen waar nog niemand heeft gevlogen vind ik een uitdaging.

Wat is je drijfveer?

Ik vind het bijzonder dat we zo'n mooie hobby hebben. Ik geniet nog altijd van zowel grote en kleine vluchten. Je bent heel dicht bij de natuur met het vliegen! Ik geniet van de onvoorspelbaarheid van de natuur en het weer, de uitzichten, de vriendschappen en de mooie ervaringen, de focus om elke dag beter te worden en het verveelt letterlijk nooit - ik blijf enthousiast! Alleen als je zelf vliegt begrijp je de passie en de schoonheid, één zijn met de natuur, de dans in de lucht en de continue spanning en uitdaging! En dat ik dat ook zoveel met mijn vader heb mogen doen maakt het extra bijzonder!

Alfred laat me tot slot nog een film zien waar hij in Namibië een stuk van 500km vliegt in 2,5 uur. Ik word ook enthousiast. Van Namibië...

Bedankt voor dit gesprek

Kris

Apalfers@hotmail.com

Alfred-Paul.Alfers@ing.com



Het Europees kampioenschap voor junioren 2023



Hoewel het luchtruim in Denemarken volgens de meeste deelnemers complex leek, was het lang niet zo uitdagend als wat we in België gewoon zijn. Vanaf februari hadden we maandelijks minstens één vergadering met de organisatie en andere deelnemers om alle aspecten van het wedstrijdgebeuren te bespreken. Dit zorgde voor een soepele aankomst en een uitstekend verloop van de competitie.



*v.l.n.r Stijn Broeckx, Jan Matheussen, Dries Vermeiren.
Robbe Van Brandt in het vliegtuig*

Uiteraard was het ook van enorm belang om een goede grondcrew en een toegewijde teamcaptain te hebben die me wilde vergezellen. Zij zorgen voor de nodige rust op de startgrid en voor goede communicatie met de wedstrijdleiding.

Toen bleef er alleen nog maar inpakken over en begonnen we aan onze avontuurlijke rit.

Na een rit van ongeveer 12 uur met talloze tussenstops, bereikten we eindelijk Denemarken. Het viel ons al snel op dat het terrein op sommige plekken behoorlijk heuvelachtig was en dat de gewassen nog vrij hoog stonden. Nadat we ons Belgische kamp hadden opgezet en de vlag hadden gehesen, stonden we de volgende dag als eersten op de lijst voor de scruteneering. Het zweefvliegtuig onderging een korte technische inspectie en er werd gecontroleerd of we het toestel veilig en snel konden verlaten in geval van problemen. De weersomstandigheden waren erg wisselvallig en winderig, met af en toe regenbuien, maar tussen de buien door kregen we de kans om alvast een oefenvlucht te maken. Het viel meteen op dat er voldoende alternatieve landingsmogelijkheden beschikbaar waren rondom het vliegveld. Dit was alvast een geruststelling.



Het Europees kampioenschap voor Junioren vond deze zomer voor de zesde keer plaats, dit jaar was Denemarken de gastheer. Het evenement werd gehouden op Arnborg, het Zweefvliegcentrum van Denemarken, dat beschikt over een prachtige grasbaan van 1340 meter. In de eerste week van augustus verwelkomde het toernooi 56 junior deelnemers uit 16 verschillende landen, waarvan 36 deelnemers in de clubklasse en 20 in de standaardklasse.



Een goede voorbereiding is vanzelfsprekend cruciaal voor een internationale wedstrijd. Het zweefvliegtuig, de auto en de aanhanger moeten allemaal in uitstekende staat verkeren. Door enkele avonden te besteden aan het analyseren van proeven op Weglide en het WWGC-evenement van 2015, dat ook in Arnborg plaatsvond, kon ik me beter voorbereiden op de proeven die mij in Denemarken te wachten stonden.

Tijdens de laatste twee officiële oefendagen hadden we zo ongeveer het beste weer van de hele competitie. Op de tweede dag kregen we een AAT voorgeschoteld die ons richting de westkust leidde, het wolkendeek daar reikte niet hoger dan 1000 meter. Op de derde dag kregen we een task richting het Oosten met een plafond tot soms wel 1500m!

Nu was het tijd voor het serieuze werk. Het Europees kampioenschap opende met een ceremonie in het nabijgelegen stadje Herning. Helaas werden de eerste twee wedstrijddagen geannuleerd vanwege aanhoudende regen. Uiteindelijk konden we slechts vier wedstrijddagen voltooien, en elk van die dagen bracht uitdagingen met zich mee, gezien het lage plafond dat niet boven de 1000 meter uitkwam. Op de voorlaatste wedstrijddag werden we zelfs getraakteerd op windsnelheden van meer dan 50 km/u! Het Deense weer zorgde dus voor veel onzekerheid en uitdagende momenten, maar gelukkig geen buitenlanding.

Na het afsluitende feest volgde een korte slotceremonie en de prijsuitreiking, wat het einde betekende van een geweldige wedstrijd. Wat een onvergetelijke ervaring!

Het was een behoorlijke uitdaging voor de organisatie om vier geldige wedstrijddagen te hebben om de competitie als geldig te kunnen verklaren. Deze uitdaging werd erg professioneel aangepakt door de organisatie en de nauwkeurige weersvoorspellingen. Niels Thomsen, de meteoroloog, leverde de meest gedetailleerde en vooral accurate weersvoorspellingen die ik ooit heb gezien tijdens een wedstrijd. Niels maakt gebruik van gegevens uit RASP, die hij zelf verwerkt. Hij hanteert een ander geografisch model dan het standaardmodel dat in de RASP-voorspelling wordt gebruikt, met een grid van 800x800 meter. Dit resulteert in aanzienlijk complexe berekeningen. De weersprognoses worden uitgevoerd op de speciale server van DSvU, een volledige prognoseberekening neemt ongeveer drie uur in beslag. Niels begon zijn dag om 04.00 uur en maakte een voorlopige voorspelling. De definitieve prognose was gereed om 08.00 uur en vormde de basis voor onze uiteindelijke proef.

Op dagen waarop Skysight aangaf dat het onvliegbaar was, bevonden we ons nog steeds in de grid met een proef in onze logger... en ja, het werkte!

Al bij al kan ik terugkijken op een geweldig avontuur waar ik ontzettend veel van heb geleerd. Het was niet alleen geweldig om te vliegen boven het prachtige Deense landschap, maar ook het sociale aspect en het netwerken met andere teams waren bijzonder waardevol. Tijdens een JEGC vervagen de nationale grenzen volledig, behalve tijdens de wedstrijd. Het voelt als één grote multiculturele familie, en het is prachtig om dit te mogen ervaren. De WhatsApp-groep op het EK werd veelvuldig gebruikt voor het regelen van gezamenlijke feestjes en uitstappen.

Tot slot wil ik graag mijn dank uitspreken aan de organisatie voor het creëren van een veilige en uitstekend georganiseerde wedstrijd! Mijn waardering gaat ook uit naar alle deelnemers voor het scheppen van al die prachtige herinneringen.

Uiteraard wil ik Nathan, Dries en Stijn niet vergeten, die elk een aantal dagen zijn komen helpen en ons hebben aangemoedigd.

En last but not least, een speciale dank aan Team captain Jan, die ervoor heeft gezorgd dat alles altijd op rolletjes liep.

Dankjewel allemaal!

Robbe Van Brandt



Links: Nathan Hillaert Midden: Robbe Van Brandt Rechts: Jan Matheussen



Een sfeerbeeld vastgelegd door Hangar Flying in het Brussels Air Museum met een deel van de collectie zweefvliegtuigen. Het museum bevindt zich in het Jubelpark te Brussel.

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)

De M van monteren: is jouw vliegtuig fit-to-fly? —

Dit jaar veroorzaakten slecht uitgevoerde montages in het buitenland al verschillende incidenten/accidenten. In België liep het gelukkig niet zo een vaart, maar er werd al wel één toestel beschadigd toen men het tijdens het monteren liet vallen. Dat montagefouten in ons bedrijf veel ongevallen/incidenten veroorzaken, is een overdreven statement. Dat elke fout er een teveel is, is dat niet want één enkele fout kan namelijk een mensenleven kosten. De *British Gliding Association* bekeek 44 werkingsjaren en stelde vast dat in die periode foutief gemonteerde vleugels/staart en niet of slecht aangesloten stuurorganen 138 incidenten/accidenten veroorzaakten. Daarbij kwamen 11 piloten om het leven en liepen er 8 zware verwondingen op. De overige 119 piloten hadden geluk en kwamen er met de schrik van af. Andere incidenten zoals plots openvliegende remkleppen, een niet beveiligde ballast, rondvliegende voorwerpen, niet verwijderde dolly's en in vlucht openvliegende cockpits kostten in dezelfde periode nog eens 1 piloot het leven en lieten er vijf zware verwondingen oplopen. De B.G.A. stelde ook vast dat ondanks het toenemend aantal toestellen met automatische aansluitingen, montageongevallen nog steeds blijven voorkomen.

Twee grote aandachtspunten

Montagefouten worden grosso modo door twee fenomenen geïnitieerd en die kunnen samengevat worden met de woorden gebrek aan *know how* en verlies aan focus. Van onwetendheid kan men spreken als de persoon die het toestel in elkaar zet, in feite niet echt weet hoe hij dat moet doen, afleiding duidt op als de aandacht van de *rigger* tijdens het monteren afgeleid wordt en hij als gevolg hiervan iets belangrijks over het hoofd ziet. Het in acht nemen van een paar essentiële regels kan veel voorkomen. In onze cursus menselijke factoren staan ze opgesomd:

Voor wie intuïtief wil werken:

- Lees vooraleer je aan de slag gaat toch maar eerst de handleiding van het toestel;
- blijf kritisch voor jezelf en doe nooit een werk als je niet weet hoe;
- vraag bij twijfel hulp aan iemand die wel weet hoe het moet;

Het gebrek aan ervaring en *savoir faire* leidde dit jaar in onze Liga tot het volgende



De ploeg die het bewuste toestel monteerde had niets abnormaals gemerkt.

Concentratieverlies kan dan weer aan de hand van de volgende boodschappen voor de volgende bestemmingen vermeden worden: Aan het adres van buitenstaanders: onderbreek nooit de montage, de dagelijkse inspectie of de pre-flight check van een toestel.



De ploeg die het bewuste toestel monteerde had niets abnormaals gemerkt.

Aan het adres van degene die de montage uitvoert:

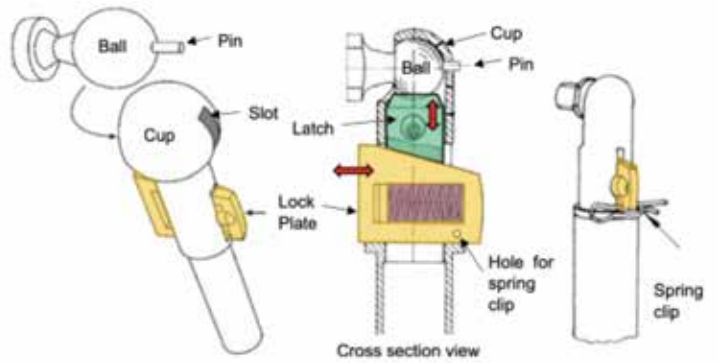
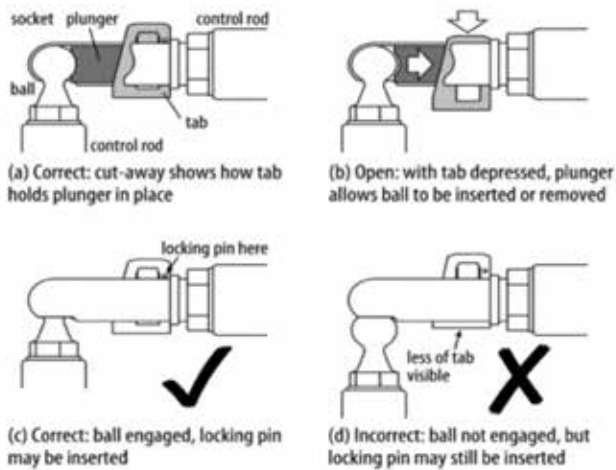
- als je een toestel monteert en aangesproken wordt door iemand die niet helpt, stuur hem dan weg.
- Wordt je gestoord, gestopt of afgeleid, start alles terug van nul;
- zet je GSM op stil, of leg hem in de auto!! Je GSM is een even grote zo niet grotere stoorzender dan een buitenstaander.
- Voer steeds een positieve check uit (essentieel voor zwevers die niet over automatische aansluitingen beschikken, aanbevolen voor zwevers met automatische aansluitingen);
- verlies na de montage ook niet de dagelijkse check uit het oog.
- Als de montage door een team gebeurt, leg de leiding in handen van één persoon. Die persoon is eindverantwoordelijke, hij controleert ook of er in de cockpit geen losse voorwerpen achterblijven.
- Veronderstel nooit dat iemand iets gedaan heeft, controleer het!
- Tenslotte: Vraag aan een derde om een controle op het eindwerk te verrichten. Het vierogenprincipe kan veel onheil voorkomen.

Aan het adres van de clubs: draag als clubverantwoordelijke of instructeur bij tot de ontwikkeling van een gezonde clubcultuur op dit vlak;

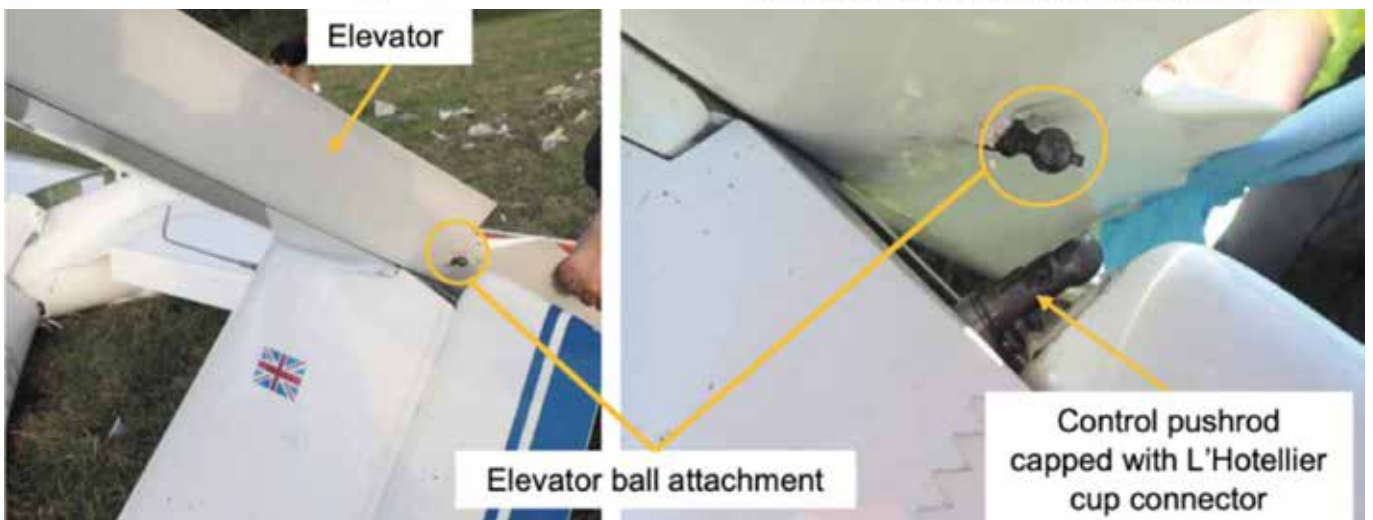
Aansluitingen als achilleshiel

Bij welke vliegtuigen is een montagefout snel gemaakt? Volgens de Britse statistiek zijn vooral vliegtuigen zonder automatische aansluitingen bijzonder kwetsbaar. Slecht aangesloten rolroeren of remkleppen zijn dan misschien nog te overleven, een slechte aansluiting van het hoogteroer is, zoals uit een dodelijk ongeval dat in 2022 met een Britse ASW20 plaatsvond blijkt, een KILLER. Het hoogteroer van dit toestel had via een l'Hotellier aangesloten moeten zijn, maar dat was het niet. Een l'Hotellier koppeling is nochtans een veilige koppeling, maar een fout bij het aansluiten ervan is snel gemaakt. Als de koppeling niet gemodificeerd werd (voorzien van een Wedekind-sleeve bijvoorbeeld), moet er steeds een Fokkerspeld door het gaatje dat als borgingsmogelijkheid voorzien is, steken. Soms vergt dat veel handigheid en geduld, maar dat is geen reden om de speld te "vergeten", vooral als men voor ogen houdt wat zulke nalatigheid kan veroorzaken.

Bij veel l'Hotellierkoppelingen is de Fokkerspeld ondertussen vervangen door een Wedekind-borging. Ook deze beveiliging is niet waterdicht, zeker niet als men de borging verkeerd manipuleert.



Diagrams showing details of the L'Hotellier cup and ball connection

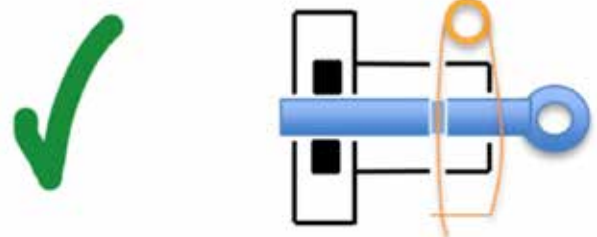


Zo ziet een de beveiliging via een Wedekind er uit.



In veel clubs vliegen nog Ka7's, Ka8's en Ka13's. Allemaal oudere toestellen waarin nog een andere manier gebruikt wordt om de stuurorganen en remkleppen met de stuurorganen te verbinden. Ook hier loert de fout om de hoek. Volgens de Britse studie is het vooral bij deze toestellen nodig dat een Rigger niet op zijn intuïtie vertrouwt, maar dat hij de *manuel* leest vooraleer hij zijn werkzaamheden start. Dat geldt nog meer als hij geen (recente) ervaring heeft.

Is uw vliegtuig fit-to-fly? Ja als het deskundig en in volle concentratie gemonteerd, gecheckt en tegengecheckt is. Wie over deze M van onze veiligheidsposter meer wil weten vindt gemakkelijk informatie terug door "l'Hotellier koppeling" of "Windekind-sleeve" te googelen en vindt via deze weg ook informatie over andere koppelingen.



Met hulp van ons Safety Management en de B.G.A.

Multi-Engin Instrument Rating



De Diamond 42 (fabrieksfoto)

Als vervolg op mijn CPL flight training die ik in Arizona, de Verenigde Staten, heb voltooid, heb ik nu ook mijn instrument rating behaald.

Het doel van deze training was gekwalificeerd te raken om door wolken te vliegen en met lage zichtbaarheid te landen. Hiervoor moest ik puur vertrouwen op alle instrumenten en kon ik dus geen visueel zicht naar buiten toe gebruiken. Ook om te landen zijn er verschillende systemen waarvan we gebruik kunnen maken als we de runway niet kunnen zien, we moeten natuurlijk op de runway terecht komen en niet ergens anders.

Ik heb deze opleiding gevolgd op het vliegveld van Sint-Truiden. Dit vliegveld is enkel voor VFR verkeer, maar wij konden ook IFR verkeer aanvragen vanuit de lucht na het opstijgen. Tijdens deze opleiding ben ik op verschillende grote luchthavens geweest waar ook echte airliners komen landen, plots voelde ik me heel klein toen ik tussen de Boeing 747's moest landen op Luik.

De opleiding begon met een paar verkenningsvluchten op de Diamond 42, het vliegtuig waar ik heel mijn instrument training op moest volgen. Na 3 vluchten was er meteen al de vuurdoop, ik moest direct en voor de eerste keer in Europa approaches gaan vliegen in Luik. Het was voor mij moeilijk te vatten dat ik tussen de grote vliegtuigen aan het vliegen was. Ook op de frequentie was het altijd heel druk, zo zat ik vaak op de frequentie van Brussels approach, Luik approach, en Beek (Maastricht) approach. Elke vlucht was naar een ander vliegveld om daar verschillende procedures te gaan oefenen. Zo ben ik naar verschillende vliegvelden in Frankrijk, Duitsland en Nederland geweest.

In grote lijnen zijn er 2 grote categorieën instrument approaches: de non-precisie en de precisie approaches. Bij de precisie approaches hebben wij een instrument dat ons weergeeft of we links of rechts zijn qua track, maar ook of we onder of boven het gepubliceerde dalpad zaten. Zo konden we met hoge precisie de juiste weg vinden naar de landingsbaan. Bij de non-precisie approaches geeft een instrument ook de afwijking weer tussen links en rechts van de baan, maar helpt ons niet om te weten of de hoogte correct is. Hiervoor hebben wij op de kaart de juiste hoogtes op een bepaalde afstand van de runway. We moesten dus met een bepaalde snelheid zakken en dan elke 1 NauticalMile controleren of we boven, onder of precies op het dalpad zaten. Dit is natuurlijk veel minder precies.

Ook zijn er nu GPS approaches in ontwikkeling op veel vliegvelden waarmee we kunnen landen.

Eenmaal we dit allemaal onder de knie hadden, werd het allemaal een stapje moeilijker: engine failures. Perfect kunnen landen zonder de runway te kunnen zien waarbij maar 1 van de 2 motoren functioneert (we zetten deze maar op IDLE in het geval we ze toch nodig hebben, dus niet volledig uit). Ook bij het instrument vliegen moest ik stalls, steepturns en Upset and recovery doen zonder visueel naar buiten te kunnen kijken. Gevoel volgen zoals bij een zweefvliegtuig zat er niet in. Bij het examen moest ik opstijgen in Sint-Truiden, Luik approach contacteren om IFR te starten, dan doorvliegen naar het vliegveld van Maastricht. In Maastricht moest ik 3 approaches demonstreren. De eerste was een normale precisie approach, maar tijdens de go around kreeg ik een engine failure.



Brett en zijn vliegtuig (foto De Wouw)

Dan was het kwestie deze met memory items uit te zetten en de propeller in vaanstand te zetten, zo was er minder weerstand aan de gefaalde motor. Dan moest ik terugkomen voor een volgende approach maar nog steeds vliegende op 1 motor. Dit was een non-precisie met opnieuw een go around op 1 motor. Tijdens de laatste approach was de motor nog steeds uit en moest ik die ook vliegen op 1 motor, deze keer mocht ik wel effectief landen op die ene motor. Maar eenmaal neergekomen stegen we terug op met beide motoren in werking. Na al deze approaches moest ik nog de manoeuvres doen in de wolken. Ook moest ik onverwachts een holding vliegen, dit is letterlijk wachten in de lucht door cirkels te vliegen. Dit wordt vooral gedaan als er veel verkeer is en we moeten wachten op de vliegtuigen voor ons of mocht de runway tijdelijk gesloten zijn. Wij hebben bij elke vlucht altijd genoeg brandstof mee om een bepaalde periode te kunnen wachten.

Als laatste deel moest ik terug vliegen naar Sint-Truiden en daar een landing maken zonder flaps. Tijdens het uitbollen op de landingsbaan zei mijn examiner dat ik geslaagd was. Hierbij sloot ik dan al het "echte" vliegen van de opleiding af en was het tijd om met een Boeing 737 (in de simulator) te vliegen.



The office (foto Diamand Aircraft)

Brett Tobback, artikels uit Cumulus jg 29, nummer 2 van De Wouw

Een overlandweekend in Saint-Hubert

Naar jaarlijkse traditie vond dit jaar voor de 3^e keer op rij het junioren-overlandweekend plaats in Saint-Hubert. De weersomstandigheden zaten wel niet mee; voor zondag was onweer voorspeld, maar zaterdag gaf mogelijkheden. Ondanks de enkele vliegdag werd het toch een tof, leerrijk en geslaagd weekend.



Wachten in de grid

Zaterdagochtend startte de briefing om 10u30 in het clublokaal van de CNVV. De weercondities in de ochtend waren slecht, een extra lange briefing dus. We kregen les van onder andere François Delfosse over hoe de vlucht best voor te bereiden en over het weer te interpreteren vanop kaartjes en in-flight. De wedstrijdleiding, Nick Fremau & Thomas Leduc, schotelden ons uiteindelijk een flexibele AAT voor, met een minimum van 115km en een maximum van 217km. Gridden dus!

Eens iedereen was opgesleept door de Pawnee of de Cub was het krabben. Na een half uur strijden, had de Arcus reeds 2x zijn motor getrokken en stonden beide Libellen aan de grond. Team Libelle ging samen met Nick nog voor een tweede poging, maar ook die mocht niet baten.



Team Libelle, vooraan Wannes.

Gelukkig verbeterden de weercondities richting het noordoosten, het gebied waar de AAT in lag. Uiteindelijk vloog bijna iedereen de AAT rond, met als winnaar Indi Coesens met een gemiddelde snelheid van bijna 97km/h.



In de grid met op de achtergrond dikke cirrus die binnenkomt vanuit het zuidwesten.



Zicht vanuit de ZZS



Indi in de ASW27

's Avonds werden we uitgenodigd bij de familie Colson voor een gezellige pizza-avond en konden we de verhalen van de afgelopen dag delen. Ondanks één enkele vliegday was het een geslaagd weekend. Bedankt aan Nick & Thomas voor de organisatie, aan de CNVV en Edwige & Mathis voor de gastvrijheid!

Ferre De Cordt



Verbroedering met de Waalse collega's



Gezellige avond bij de Colsons

Zweefvliegtuignieuws



DG Aviation

Vanaf nu worden alle DG1001E zweefvliegtuigen (ook de reeds bestelde) uitgerust met de nieuwe GEN 4 batterijen. De geclaimde voordelen zijn: 2 accu's in serie met elk 84Ah capaciteit, actieradius van ruim meer dan 100 km, max. vermogen ca. 23 kW. Door de hogere accuspanning kan men langer vliegen bij volle belasting, vergeleken met de GEN 2 batterijen. Er is een E-reader display voor het batterijbewakingssysteem (BMS), en er werd een G-belastings-sensor ingebouwd in het BMS om een waarschuwing te geven bij overbelasting, bijvoorbeeld bij een stoot of een laten vallen.

De levensduur van de tandriemen van de DG-500 en DG-800 was oorspronkelijk vastgesteld op 50 bedrijfsuren. Na bijna 3 decennia ervaring is vastgesteld dat een dergelijke beperking van de maximale bedrijfsduur niet nodig is. Daarom kan de riem voortaan "on condition" worden gebruikt. Een grondige inspectie van de distributieriem bij 50 uur en vervolgens om de 25 bedrijfsuren is echter wel voorgeschreven.

Jonker Sailplanes

Met bijna een jaar vertraging ten opzichte van het oorspronkelijke schema, heeft EASA eindelijk de typecertificering van de JS3 aangevuld voor de JS3-RES elektroversie. De keuze voor het elektri-



sche aandrijfsysteem van SOLO voor de JS3 was het gevolg van de certificering ervan als stand-alone Klasse 1 product. Het ontwikkelings- en certificeringsproces voor het aandrijfsysteem nam echter aanzienlijk meer tijd in beslag dan verwacht.

Uiteindelijk kreeg het SOLO-systeem op 14 juni een Type Certificate toegekend door het EASA, waardoor de "Major Change Approval" voor het JS3 RES-vliegtuig op korte tijd kon worden bekomen. Een belangrijke uitdaging tijdens het certificeringsproces was het aantonen dat werd voldaan aan de vereisten betreffende de brandveiligheid van de batterij. Het ontwerp van de batterij diende aangepast met versterkende brandwerende lagen en extra isolatielagen om de verspreiding van vuur vanuit één brandende cel te voorkomen.

Limbach Flugmotoren

Limbach, de fabrikant van de motor van vele TMG's, zit in de problemen en heeft besloten om zijn Part 21 G (fabrikant) en Part 145 (onderhoud) goedkeuringen op te geven, wat betekent dat het niet langer mogelijk is om reserveonderdelen te verkrijgen met Form 1. Limbach zegt in gesprek te zijn met EASA voor Part 21 light (fabrikant) en Part CAO (onderhoud) goedkeuringen, dus deze situatie zou slechts tijdelijk zijn. Een artikel dat eind juli in Aero-kurier verscheen, lijkt echter dit 'voorlopige' aspect in twijfel te trekken, omdat Limbach niet heeft gereageerd op verzoeken van het tijdschrift om opheldering. Blijven uitkijken dus, en hopen dat men ondertussen geen wisselstukken nodig heeft.

*Stéphane Vander Veken
Alle illustraties zijn bedrijfsdocumenten.*



Het hoekje van de boekenvreter

We beginnen ditmaal met een iets andere publicatie: een luchtvaartkaart namelijk. Bij het begin van het vliegseizoen zocht de Boekenvreter eens naar een alternatief op de klassieke "Low Air Belgium", waarvan de beperkingen welbekend zijn: slechts gaande tot 4500 ft AMSL, reeds vervallen luchtvaartinformatie bij publicatie, enz. Op een bekende luchtvaartgerelateerde webshop vond hij een mogelijke kandidaat: de kaart uitgegeven door **EDITERRA, Air Million VFR Chart 1:250.000 - Belgium, Luxembourg & South of the Netherlands**, Editerra, Chantilly, France 2023, enkelzijdig bedrukt op zwaar halfglanzend papier.

Een groot formaat kaart dus, misschien minder handig in een kleine cockpit, maar waar je anderzijds geen risico loopt om je vliegveld net naast de overgang recto/verso terug te vinden, met alle gevolgen van dien voor de vluchtplanning. Kwestie van de kaart degelijk te plooiën voor de beoogde vlucht. En hier stoot je al direct op een rare beperking: volgens een verwitting in een hoekje van de kaart zelf, is die voorzien "for planning purposes only". Of anders (maar niet expliciet vermeld op de kaart) gezegd, niet om in vlucht te gebruiken? Nochtans geven vermeldingen als "ICAO Standard" en "AIRAC 04/2023" wel de omgekeerde indruk.

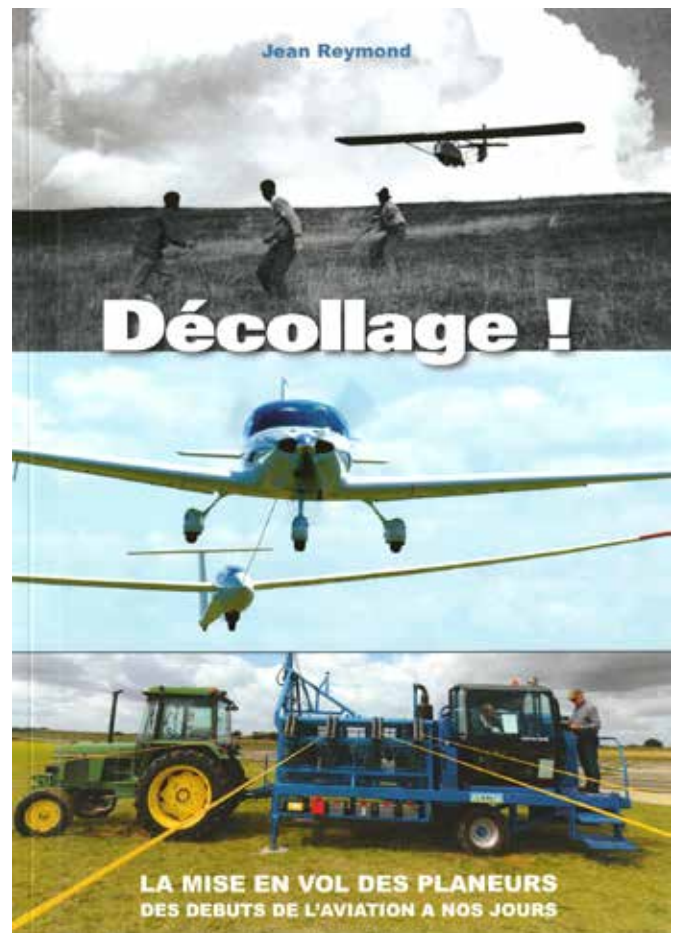


Het colofon geeft enige informatie over de oorsprong van de gegevens: luchtvaartgegevens AIXM 4.5 van Eurocontrol, ©OpenStreetMap contributors, laatste update luchtruimgegevens april 2003 (AIRAC 4/2003 geldig vanaf 20 april 2023) gepubliceerd onder voorbehoud ("under reserve with AIP compliance"). De isogonen daten van 2017-01-01.

Als we de kaart zelf gaan bekijken, zijn er toch een heleboel opmerkingen te maken. Laten we beginnen met een positieve noot: de CTR's, TMA's, ATZ, RMZ en TMZ zijn aanwezig. Maar voor de rest (CTA's, TSA's, enz.) is er blijkbaar een selectie gemaakt. Wat de criteria zijn, is niet direct evident. En hiermee beginnen de problemen. Een ding springt direct in het oog: voor de luchtruimen die eindigen aan de Belgische grens, is er duidelijk teruggegrepen op een bestand met grensgegevens dat helemaal niet aan dezelfde criteria voldoet als die voor de kaartachtergrond. De overdruk wijkt bijgevolg compleet af van die achtergrond, soms verschillende km! Bij de kerncentrale van Chooz bijvoorbeeld is het zelfs lachwekkend, want de gegevens van de FIR Belgium kruisen herhaaldelijk de grenslijnen van het (Franse) verboden gebied waarmee die zouden moeten samenvallen.

Een andere bijzonderheid: het gedeelte Rotterdam – Amsterdam (noordelijkste punt is Castricum) staat op de kaart in de linker benedenhoek, zonder overlappingsstrook. En het gaat slechts over een smal gebied, grosso modo tussen de Noordzeekust en Soesterberg). De rest van "South of the Netherlands" heeft als noordelijkste punt Nistelrode. Een navigatie plannen van of naar Terlet mag je dus vergeten.

Over de keuze van de kleuren voor de luchtruimgebieden kan men uiteenlopende opinies hebben. De topografische achtergrond is volgens de Boekenvreter niet zo goed leesbaar, maar dat ligt misschien aan zijn bril. Beperkt interessant zijn aanduidingen over zones met hogere obstakels, alleen staat de hoogte van die obstakels er niet bij. Ook de aanduidingen voor sportvliegvelden



zijn nogal lukraak geplaatst: zo staat de zweefactiviteit van EBTY (Tournai-Maubray) tweemaal vermeld, die van EBCF (Cerfontaine) helemaal niet. Paradropzones zijn niet altijd vermeld, andere zijn vermeld zonder de bijhorende limieten volgens de AIP, of nog vermeld terwijl ze op de AIRAC-datum al verdwenen waren...

O ja, de F en G gebieden zijn niet opgenomen, waardoor het LFA Golf-systeem uiteraard ontbreekt. Kortom, tenzij je deze kaart zelf ernstig bijwerkt, kan je er voor de vluchtvoorbereiding niet veel mee doen, en ongewijzigd kan het ook geen primair navigatiehulpmiddel zijn.

Laten we het roer even omgooien en een heel ander thema aansnijden met het volgende boek: **JEAN REYMOND, *Décollage ! - La mise en vol des planeurs des débuts de l'aviation à nos jours***, Éditions aeroVFR.com, s.l., april 2023, 170 pagina's halfmat papier, 297 x 211 mm, slappe kaft, talloze z/w en kleurfoto's, ISBN 978-2-9555782-6-1. Dit boek overloopt, zoals de titel het zegt, de diverse startmiddelen die in de loop der ontwikkeling van het zweefvliegen gebruikt werden en worden om onze toestellen in de lucht te brengen. Zowel de geschiedenis als de hedendaagse praktijk komen dus ruim aan bod.

Achtereenvolgens krijgen we dus hoofdstukken – soms zeer beperkt, soms zeer uitgebreid – over de lopende start, de start met spieraandrijving, de gedragen start, de zelfstart via een windstoot, de katapultstart, de getrokken start (zoals een speelgoedvlieger), de sandowstart, de lierstart, de sleepstart door dieren, de sleepstart door auto's, de sleepstart door motorboot, de vliegtuigsleepstart, de start gedragen door een luchtschip of een ballon. Wat gek genoeg ontbreekt, is een hoofdstuk over de zelfstart met een verbrandings- of elektromotor.

Uiteraard zijn de grootste hoofdstukken gewijd aan de meest gangbare: de sandowstart als historische reminder, maar vooral de lierstart en de vliegtuigsleep. Voor wie nooit een sandowstart heeft meegemaakt – de meesten onder de hedendaagse zweefvliegers – wordt er toch vrij veel info meegegeven over het materiaal zelf, de knopen, de inrichting van de startplaats met of zonder mechanisch terughoudsysteem, de zorg voor de rubberen sandow, enz.

Een hoofdbrok is natuurlijk de lierstart. Niet alleen krijgen we hier een beknopt overzicht van de geschiedenis van deze startmethode, maar ook een uitgebreid deel over de ontwikkelingen in Frankrijk, met een ongelofelijk overzicht van liertypes en onderdelen zowel voor als na WO II, met nadruk ook op de heropleving van het lieren vanaf de oliecrisis van 1973-1974, waardoor de toen algemeen verbreide vliegtuigsleep onderworpen werd aan hoge brandstofkosten. De lierstart wordt besproken onder al zijn aspecten, maar hier leidt het overnemen van bestaande teksten wel tot het occasionele hernemen van prijzen in Franse franken!

Ook de vliegtuigsleep krijgt dit uitvoerig overzicht. Na de proefnemingen van de pioniers Espenlaub, Fieseler, Kegel e.a. in Duitsland, komt ook hier weer de ontwikkeling in Frankrijk op de voorgrond te staan. Er wordt geëxperimenteerd met de meervoudige sleep, met de terugsleep uit een veld na een buitenlanding, het slepen met ski's in de sneeuw... Een nagenoeg compleet palet aan sleepvliegtuigen passeert de revue, tot en met de TMG's en ULV's.

Een niet onaanzienlijk deel van het boek is dan nog gewijd aan de taken van de starthelpers en aan de "accessoires": staartwielen en wielkarretjes, aanhangwagens, ophaalvoertuigen, kabelsleepwagens en pistewagens, systemen om kabels en zwevers de helling op te slepen tot het startpunt, parachute en veiligheidsgordels voor de vlieger, lierkabelparachute, trekhaaksystemen...

Hoewel dit boek, ondanks zijn opzet, zeker een aantal leemtes openlaat (zelfstart, start op een draagvliegtuig enz.), mag het toch beschouwd worden als het beste overzicht dat heden ten dage op de markt is in dit verband. Een aanrader dus.

Stéphane Vander Veken



BELGIAN GLIDING TEAM

Alles TIP TOP? dan pas TIP OP!



info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be

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

Alles TIP TOP?



Is de MENS tip top?

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



Is de MACHINE tip top?

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



Is het MATERIAAL tip top?

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



Is de PROCEDURE tip top?

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