

# LIGABLAD

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



44<sup>ste</sup> jaargang

april • mei • juni 2024

kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift

nummer 178

liga van vlaamse zweefvliegclubs

# LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



44<sup>ste</sup> jaargang • Nummer 178  
april • mei • juni 2024

### 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  
Paul Windey  
Wil Janssen  
Kris Van Dam  
Bram De Man  
Stéphane Vander Veken  
Tim Bayens

### 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.zweefvliegen.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](http://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 2024

Omslagfoto: AERO 2024 (foto van Wil Janssen)

## Inhoud

- Nieuws van het secretariaat ..... 1
- Na regen komt zonneschijn ..... 2
- Condor ..... 5
- De Aeromesse van Friedrichshafen 2024 ..... 6
- Een dag naar Venlof ..... 9
- Belgische vliegfederaties slaan de handen in elkaar om  
het luchtverkeer veiliger te maken ..... 10
- Zweefvliegtuignieuws ..... 12
- Het hoekje van de boekenvreter ..... 14

## Woordje van de redactie

Beste lezers

Wat er bij de clubs met graspiste te vertellen viel over de start van seizoen 2024.



Ludo

# Nieuws van het secretariaat

## Samenstelling bestuursorgaan LVZC vzw:

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

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

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

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

## BE.DTO.130

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

De jaarlijkse AHoT – OPS en Safety dag zal doorgaan op zaterdag 7 december 2024 te Leuven.

De gezamenlijke FI refresher zal doorgaan op zaterdag voormiddag 25 januari 2025 te Malle.

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

## Safety Management

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

Nick Adriaensen en Jan-Bart Van Erck zijn bereikbaar via: [safety@lvzc.be](mailto:safety@lvzc.be)

## Luchtwaardigheid - BE.CAO.0113

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

Op de ledensectie van onze website [www.lvzc.be](http://www.lvzc.be) is er een sectie Techniek aangemaakt. Daar is informatie terug te vinden aangaande onderhoud en luchtwaardigheid.

De jaarlijkse CS / ARS bijscholing dag is online voorzien in oktober 2024.

## 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 2024.

## Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

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

*Jan Matheussen*



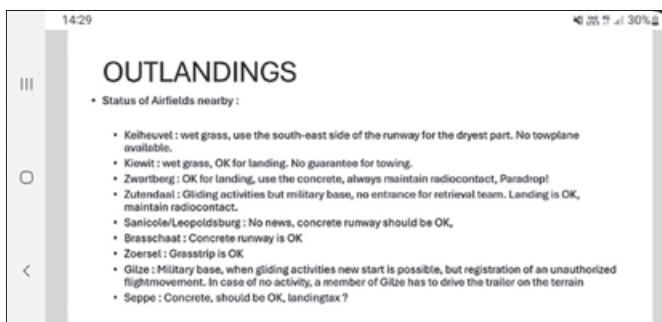
## Na regen komt zonneshijn, de Kempencup 2024

Na regen komt zonneshijn. En dat hebben we geweten. Tijdens de Kempencup 2024 konden we vier dagen lang genieten van zalig weer. Ik keek er al lang naar uit om terug mee te vliegen in Weelde, deze keer in de Sportklasse met B4, de LS4 van onze club.



(Foto: Linde Vandebreeck)

Dat er voordien veel regen is gevallen heeft iedereen geweten. De meeste clubs konden slechts heel beperkt hun seizoen opstarten. Bij ons in Brasschaat leek de betonbaan op sommige vliegdagen wel een vliegdekschip op volle zee. Naast de baan landen was echt geen optie. In Weelde bouwden we dit jaar ten zuiden van de main runway op omdat het daar het droogst was. Ook tijdens de eerste briefing door Bart Leysen en Paul Van den Borne kwam dit naar voor. Het overzicht van de al dan niet toegankelijke (stukken van de gekende) vliegvelden was ontvullend. Ik werd een tikkeltje zenuwachtiger toen ik doorhad dat ook zeer ervaren wedstrijdvlotten zich zorgen maakten om de misschien beperkte buitenlandingsmogelijkheden.



De eerste dag was de task redelijk kort: 150/170 km met een miniem stukje in Nederland. Een goede beslissing denk ik gezien er meer dan één piloot bleek te zijn die dit seizoen nog maar heel weinig had gevlogen. Als absolute newbie in de sportklasse was ik stiekem dankbaar. Ik werd vakkundig opgesleept door Bruno Bedert in de Super Cub van Joost Bertels.

Het was raar weer met soms beperkt zicht, maar de thermiek was goed en zonder veel problemen vloog iedereen rond. De Friendly klasse had iets minder geluk, want zij vertrokken naar het Noorden waar de thermiek duidelijk minder goed dan voorspeld was met veel buitenlandingen tot gevolg. Op de terugweg naar Weelde was er een mooi moment toen we met de Rhönschwalbe van vader en zoon Durt, de Libelle van Peter Bertels en de LS4 even in formatie vlogen. Drie generaties zweefvliegtuigen samen. Er startte die

eerste dag een trend die zich het hele weekend zou doorzetten, namelijk Robbe Van Brandt in zijn ASW 15 tegenkomen, maar zelf bijna altijd iets lager en achter op schema zitten. Ik heb duidelijk nog veel te leren.

Na landing op de zuidelijke taxiway (Hoe zalig is het om op je vlieg-



(Foto: Peter Bertels)

veld zelfs bij al die drassigheid toch zoveel goede landingsopties te hebben?) werd de B4 begroet door mijn top ophaalteam, Julie Bertels en Alec.



Dag twee: Een veel grotere proef van 250k in de sportklasse en 266k in de open klasse. De start van de task ging opnieuw redelijk vlot. Even een kleine wake-up call gekregen toen ik na het keerpunt in Sevenum (NL) een iets noordelijkere route koos om een paar goede cu mee te pikken en prompt de aanstormende Open klasse tegenkwam. Een aantal sets zeer lange vleugels passeerden snel langs en boven me. Eventjes zeer blij dat BZC alle clubtoestellen met ACS ("flitsers") heeft uitgerust en ik in al die haze hopelijk toch goed



zichtbaar was. Richting Zutendaal gaat de grond omhoog en bleek mijn hoogte al snel geslonken tot 520m AGL. Omdat het zicht richting Zutendaal dorp niet optimaal was en ik niet kon inschatten of er daar veel thermiek zou te vinden zijn, probeerde ik voor de bossen en EBSL nog wat extra hoogte te winnen.

Een ander toestel had duidelijk hetzelfde idee. Even begon ik te twijfelen of ik nog kon zweefvliegen. Het leek soms wel of we in twee verschillende bellen draaiden en op een bepaald moment “reversde” mijn collega ook nog eens zijn bocht. Ongetwijfeld leek mijn bochtenwerk even bizar voor hem. Toch maar iets anders gaan zoeken dan... Gelukkig snel iets gevonden, terug omhoog en doorsteken naar de kerk van Zutendaal.



Bij het passeren van Beverlo maakte ik op de terugweg een kapitale fout die mij veel tijd en punten zou kosten. Ik koos een redelijk centrale route door de sector en voelde al snel dat ik mij had vergist. Op WeGlide zag ik nadien dat toestellen die iets westelijke of oostelijke waren gepasseerd meteen goede thermiekbellen vonden. Voor mij werd het krabben. Stapsgewijs geraakte ik uiteindelijk ter hoogte van Oud-Turnhout terug omhoog en kon ik aanpakken bij de betere bellen rond Vosselaar. Een zucht van verlichting toen ik op final glide zat en alle hoogte kon omzetten in snelheid. Home sweet Weelde!

Zaterdag kregen we een AAT van 2u30 voorgeschoteld. Op de geplande starttijd was het weer echter nog niet echt denderend richting noordwesten waarheen iedereen zou vertrekken, dus werd er gewacht. Ook na de launch was het duidelijk dat iedereen ook in

de lucht het betere weer wou afwachten. Met als resultaat een paar zeer impressionante gaggles boven Weelde waar iedereen samen in thermiek probeerde te draaien. Het was een machtig schouwspel om met twintig of meer toestellen samen in één bel te hangen. Kers op de taart was de buizerd die invoege tussen de LS4 van Wouter Bakker en mij.



(Foto: Edwige Colson)

Na genoeg hoogte te hebben getankt startte de Sportklasse in zeer korte opeenvolging. Een eerste foutje maakte ik door – nog met mijn hoofd in de Friendly klasse, denk ik – het Nederlands lucht-

ruim richting Wuustwezel te mijden. Gevolg: Terwijl ik aan de bocht van het Kempisch kanaal op zoek was naar broodnodige hoogtemeters zoefde een stuk van de Friendly klasse al hoog over mij naar het tweede keerpunt. Gelukkig vond ik ter hoogte van Turnhout industrie (Dank voor die tip jaren geleden, Joost Bertels!) een goede "pomp" die mij meteen tot 1.400m omhoogstuwde. Door daarna die hoogte in snelheid om te zetten kon ik toch iets van mijn achterstand inlopen en een redelijk tempo aanhouden. Na het keerpunt in Nederland leek alles terug "on track" voor minstens nog een aanvaardbare tijd.

Maar richting Lommel Wind waren er in de haze echter nog maar weinig wolken te bespeuren... Die laatste cumulus waarop ik mijn hoop had gevestigd werd kleiner naarmate ik dichterbij kwam en loste voor mijn ogen op. Het werd dus weer krabben, dit keer in het blauw, en voor ik het wist hing ik boven Sunparks op 570m. Even moeten zoeken om een deftige bel te vinden en die bracht me maar net tot 700 m.

Ik moet toegeven dat ik even heb getwijfeld om richting Keiheuvel te verleggen, maar uiteindelijk toch maar de meren overgestoken richting Dessel. *Alea iacta est*. Ondertussen besepte ik dat ik toch teveel tijd had verloren en dus best alle mogelijke hoogtemeters bijeenprokkelde voor het geval er richting Weelde niets meer te vinden zou zijn. Gelukkig lukte dat. Mijn keerpunt dan maar iets dieper dan gepland in de laatste sector rond Merksplas Kolonie gelegd voor wat extra kilometers en hoola, huiswaarts! Wat deed het goed om terug grond onder mijn voeten te voelen en te ontspannen in afwachting van de traditionele BBQ. Geen evidente dag denk ik, dus zeer tevreden dat ik terug in Weelde was geraakt. Zoals steeds konden we in de zon voor de grote hangar genieten van een heerlijk diner.

Zondag kon ik door familiale verplichtingen niet vliegen, maar zou mijn gewoonlijke partner-in-crime Michael Van Peel inspringen. Toen ook die echter last minute verstek moest laten, bleef de B4 éenzaam op de grond achter. Vanop afstand kon ik volgen hoe er nog een pittige race task werd uitgeschreven en iedereen zich klaarmaakte voor een laat vertrek. Ik reed naar Weelde om B4 op te gaan halen en desgevallend ophaalploeg te zijn voor de moedigen. Maar hoe dichterbij Weelde naderde, hoe meer berichten er op Whatsapp verschenen over buitenlandingen. Online kon ik zien dat Jelle Vandebecq en Peter zich met de hun gekende vastberadenheid op de taak hadden gesmeten, maar toch steeds lager en lager kwamen. In Weelde aangekomen kwam dan het telefoontje van Jelle dat de ASW24 zijn strijd met de zwaartekracht had verloren. Terug in de auto en richting Bree dan maar. Ik vond Jelle terug in een prachtige landingswei in het goede gezelschap van Peter Bertels en Edwige Colson. Een veld verder stonden Robin Selfslagh en Alexandre Melot.

Na een zeer vlotte afbouw ging het Weelde- en vervolgens huiswaarts. Geen geldige vierde wedstrijddag dus. In de Open klasse ging de titel zoals verwacht naar Tijn Schmelzer met een knappe tweede plaats van Frédéric De Groote in zijn nieuwe LS8. In de Sport klasse werd de strijd tussen de ontwerpen van Wolf Lemke en Eugen Hänle uiteindelijk gewonnen door Robin Selfslagh met Peter Bertels op de tweede plaats. De friendly klasse werd gedomineerd door de houten Schleichers, met een knappe overwinning van Durt sr. en Durt jr. in de Ka 2.

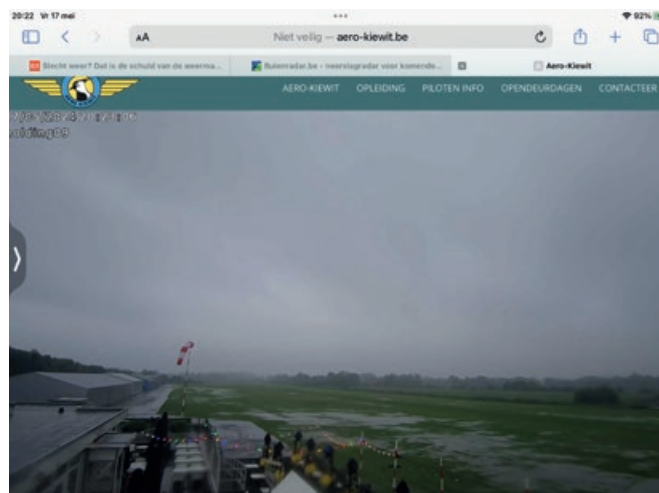
Wat een zalig weekend! Hartelijk dank aan KAC voor het organiseren van alweer een fantastische Kempencup, aan het bestuur van BZC voor het gebruik van OO-YBL en aan Gert Denhaene voor de Oudie N IGC.

Hopelijk tot volgend jaar!

Bram De Man (BZC)

*Naschrift* : Kiewit, waar tijdens het verlengde Pinsterweekend de tweede manche van de Beker van Vlaanderen moest doorgaan, had minder geluk. Het was regen na zonneshijn en zo schreef Wil Janssen naar de redactie van het Ligablad: dit jaar dus geen spectaculaire finishfoto's van de Kiewit Cup.

De dag voor de wedstrijd moest starten zag het terrein er zo uit.



# Condor

**Vlieg simulatoren zijn al decennialang ingeburgerd als training tools voor zowel de militaire als commerciële luchtvaart. Ondertussen is het bijna 20 jaar geleden dat Condor verscheen als de eerste, realistische zweefvlieg simulator voor PC, maar het gebruik ervan, met name in zweefvlieg clubs, laat nog veel te wensen over.**

Simulatoren hebben zowel grote voordelen als inherente beperkingen t.o.v. echt vliegen. Sommige zaken kan je niet simuleren, andere zijn moeilijk of duur. Neem de G-krachten die je ervaart in vlucht. Ervaren piloten zijn gewend om die te voelen, en gebruiken die onbewust. BV als je sneller wil vliegen, duw je de stick naar voren. Maar hoeveel centimeter je de stick beweegt, of hoe hard je er tegen moet duwen, daar denk je niet echt over na, maakt weinig uit en is niet waar je op voort gaat. Je voelt in een echt vliegtuig het effect van stick bewegingen ogenblikkelijk, als een rotatie, of een toe- of afname van G krachten, en dat gevoel is hetzelfde in elk vliegtuig en dat is waar je op vliegt. In een (normale) simulator heb je dat niet. Ervaren piloten vinden het daarom initieel vaak heel moeilijk om in een simulator te vliegen. Ik heb wedstrijd piloten met enorm veel ervaring gezien die moeite hebben om een sleper te volgen in Condor. Ervaren piloten hebben de neiging om in een simulator te veel stick uitslag te geven omdat ze wachten op een gevoel dat niet komt en daarom onbewust meer en meer stick uitslag geven en dan overcorrigeren. Ze zullen je vertellen dat het niet realistisch aanvoelt. Terecht. Het voelt idd niet realistisch aan. Maar dat wil niet zeggen dat Condor onrealistisch is. Condor's vliegmodel simulatie is nog steeds onovertroffen. Het is enkel dat een ervaren piloot zijn of haar primair vlieginstrument (binnen oor) niet kan gebruiken. En vliegen zonder dat instrument vereist gewenning.



Het omgekeerde is echter niet waar. Een simulatorpiloot met weinig of geen echte vlieg ervaring, kan leren vliegen op basis van wat hij of zij ziet, en instrumenten en geluid. In het echt komen de g krachten er bij, en dat maakt het eerder makkelijker dan moeilijker.

Een ander groot verschil is "field of view". In het echt geven je ogen je bijna 180 graden zicht, en je kan je hoofd bewegen om ~360 graden zicht rondom te verkrijgen. Een simulator heeft meestal een relatief klein scherm dat voor je neus staat en niet beweegt en misschien 30-40. graden van je gezichtsveld vult. Om te zorgen dat je toch iets ziet, wordt het beeld "uitgezoomd" en ook dit is vaak wat vreemd voor ervaren piloten die nu ineens door een brievenbus gleuf naar een vervormde wereld moeten kijken. Hier zijn echter goede oplossingen voor, heel betaalbare oplossingen zoals head-tracking (bv TrackIR) of iets duurdere en complexere als VR brillen. Maar ook dit zijn zaken die enige gewenning vereisen.

Maar simulatoren bieden vooral enorme voordelen. Je kan er elke dag (of nacht!) mee vliegen, weer of geen weer. Instructeurs heb-

ben volledige controle over de omgeving van leerlingen en kunnen bijvoorbeeld crosswind simuleren, of kabel breuken, en buitenlandingen. 100-en keren per dag, zonder risico en zonder poespas en met een verwaarloosbare minuten prijs. Je kan het gebruiken voor luchtruim oriëntatie, om te leren werken met je oudie of XCsoar, je kan (berg) landschappen verkennen en leren kennen voor de prijs van een paar bierjjes.



Als het vliegveld onder water staat. Condor in Kiewit (Wil Janssen)

En wat misschien nog het meest onderschat wordt: je kan met condor leren (beter) overland en wedstrijd te vliegen. Wedstrijden in condor zijn wat anders, maar de lessen die je er leert zijn daarom niet minder nuttig. Bijna elke dag kan je online vliegen met of tegen absolute wereldtoppers en je met hen meten en van hen leren. Arne-Martin Guettler besliste op zijn 32<sup>e</sup> te leren zweefvliegen. Hij begon met Condor en na meer dan 1000 simulator uren en wedstrijd vluchten op donkere winterdagen, werd hij FAI kampioen in condor. In het echt deed hij het niet veel slechter; het jaar na zijn eerste solo werd hij Noors kampioen met amper 110 uren solo; de volgende 5 jaren finishte hij steeds op het podium en inmiddels behoort hij tot de absolute wereldtop, zowel in condor als in het echt.

Tot slot; condor vliegen, vooral online wedstrijd vliegen, is gewoon een heel toffe uitdaging. Hoeveel van ons kunnen op een andere manier ooit in Nieuw Zeeland een wedstrijd vliegen met een JS3 tegen meer dan 100 top piloten van over heel de wereld.. met een bierdje in de hand?

Voor videos en meer praktische informatie over condor, scan de QR code hiernaast die linkt naar een presentatie die ik eerder gaf op het symposium.



Tim Baeyens

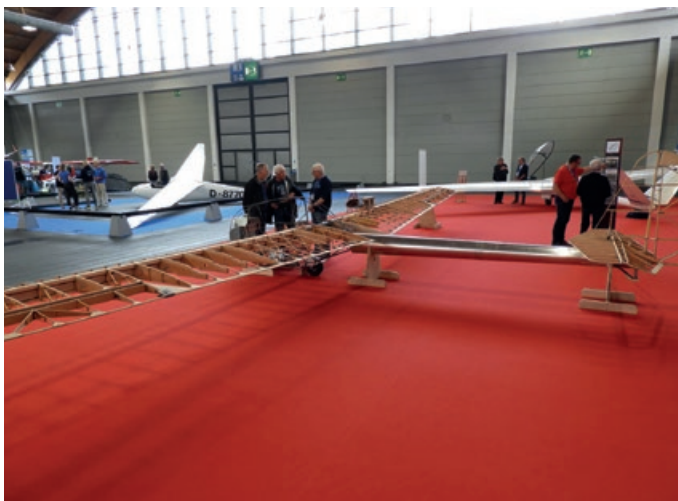
## De Aeromesse van Friedrichshafen 2024

Tussen 17 en 20 april vond in het voor Zeppelinliefhebbers sacrale Friedrichshafen de 30<sup>ste</sup> Aeromesse plaats. Voor het eerst was er een zeer duidelijke aanwezigheid van de zweefvliegerij en die mocht zich in de grootste hal op het beursterrein: Zeppelin CAT Hall A1 tonen. Voor het eerst voorzagen de organisatoren ook een speciale conferentieruimte waarin presentaties en panel-discussies over het zweefvliegbedrijf plaatsvonden. Volgens Tobias Bretzel, directeur van AERO 2024 was die speciale aandacht terecht. De luchtvaartclubs behoorden 46 jaar geleden niet alleen tot de eerste exposanten op het première-evenement, de zweefvliegerij is tot op de dag van vandaag nog steeds het belangrijkste onderdeel van de sportvliegerij. Het verheugde Bretzel dan ook ten zeerste dat meteen verschillende toonaangevende zweefvliegtuigfabrikanten positief op zijn initiatief

reageerden en zo kwamen in Hall 1 uiteindelijk 45 exposanten uit 11 verschillende landen hun vliegtuigen, navigatiesystemen, instrumenten, parachutes, weerssoftware enz. aan het publiek presenteren.

En er was dit jaar nog een primeur, maar ditmaal een Belgisch primeur. De collega's luchtporters van de VMMV charterde speciaal voor een bezoek aan AERO2024 een vliegtuig bij Tui en boden 136 leden van de Vlaamse cluster van luchtporters de kans op een heen-en terugvlucht naar de Messe. Wil Janssens maakte daar geen gebruik van, maar hij zorgde wel voor een foto-reportage die we onze lezers niet willen onthouden. Het is maar een deel van de foto's die hij maakte, maar zoals we kunnen zien, verwierf dit jaar zowel oud als nieuw een plaatsje in de Halle 1.

### Hout en vakwerk



## Nieuwe technologie



## Nieuwe oude bekende



## Rare vogels



## Een dag naar Venlo

**In onze club geven we de leden een degelijke vliegopleiding om uiteindelijk een vergunning te behalen. Maar een banaal ongeval met een aanhangwagen deed me nadenken waarom we hen geen lessen geven om hier veilig mee op de openbare weg te gaan rijden. Op een Liga vergadering deed ik een rondvraag of er clubs zijn die hier mee bezig zijn.**

Slechts enkele konden hier positief op antwoorden. Er werd al eens op het vliegveld rond gereden, één club gaat oefenen op een nabijgelegen oefenterrein van een rijsschool maar dan stopt het meestal. Maar iemand wist dat er in Venlo wel een degelijke opleiding wordt gegeven.



De volgende dag zocht ik op de website van Venlo Eindhoven Zweefvliegclub hun contactgegevens en vroeg ik om eens te komen kijken. Van hun secretaris, Joop Duijs werd ik in contact gebracht met de twee mensen die zich bezig houden met de rijopleiding.

Op 4 februari gaat het dan richting Venlo. Martin en zijn echtgenote Chantal vergezellen me. We worden verwelkomt door Marc Wolters en Luc Stalman (foto). Marc neemt Martin en Chantal onder zijn hoede en ik krijg een briefing van Luc. Dan gaan we naar de hangaar en duwen twee aanhangers naar buiten. Luc laat mij de aanhanger aanpikken en ik merk dat de kabel van de rem op de grond sleept. Zoals ik gewoon ben haal ik de kabel terug van het oog van de trekhaak om die ergens rond te draaien. 'Dat is nergens voor nodig' zegt Luc me. Luc neemt de kabel vast en geeft die enkele draaiingen. Ik zie de kabel opspannen en deze kan zonder de grond te raken terug in het oog vastgemaakt worden.

Nu vlieg ik al 44 jaar en rijd al bijna even lang met aanhangers maar van deze simpele maar geniale truk stond ik toch even

versteld! Na nog een suggestie over hoe je het wielje van de dessel moet zetten (iets naar rechts zodat in geval de aanhanger toch loskomt deze lichtjes naar de vluchtstrook of berm rijdt) gaan we op pad. Ik mag met Luc zijn Volvo rijden. We vertrekken en Luc laat me langs kleine wegen rijden en geeft praktische tips die ze tijdens hun opleiding gebruiken. We steken een spoorweg over en dit gebeurt aan lage snelheid. De schokken die een aanhanger krijgt zijn niet al te best voor het zweefvliegtuig dat er in zit. Hij stuurt me op zeker moment een rustige wijk in. Hier komen we aan bij een bocht van meer dan 90°. We ronden de bocht en Luc vraagt om te stoppen. Hij stapt uit en vraagt me om achteruit de bocht terug te nemen. Hierbij moet ik de aanhangwagen evenwijdig aan de kant van de weg houden. Zo'n 30cm. Het resultaat is dat de aanhangwagen bijna in het midden van de weg staat. De schuldige is volgens mij een auto die ik niet gewoon ben met een combinatie van regenweer. Volgens Luc niet... Luc en Marc houden ook veel rekening met andere weggebruikers zoals wandelaars, fietsers en andere kwetsbare weggebruikers omdat die niet bekend zijn met de combinatie auto-zweefvliegtuigaanhanger daarbij wel met inachtneming van de geldende regels. We vervolgen onze weg en we gaan nog tanken in een station met kleine uitrit. Ook hier krijg ik de nodige tips. Daarna gaan we nog de snelweg op om uiteindelijk na een uur terug aan te komen op het vliegveld van Venlo.

Een kwartier later komen ook Chantal, Martin en Marc aan. Chantal en Martin hebben beide gereden en stonden ook versteld van de nuttige tips die ze hebben gekregen.

Wij reden elk ongeveer een uur. Maar Marc en Luc rijden zo'n 3 uur rond als ze met iemand een test afleggen. Als dat goed is krijgen ze pas hun 'ophaalvergunning'.

De dag in Venlo was bijzonder nuttig en leerrijk. Hun opleiding gaat veel verder dan in de meeste clubs. Ik wil hier graag iets mee doen in onze club. Er zijn dagen waarop we niet kunnen vliegen en die hier erg nuttig mee ingevuld kunnen worden. Binnenkort stuur ik de eerste leerling achteruit door de bocht. Hopelijk voor hem of haar regent het niet.

Kris



## Belgische vliegfederaties slaan de handen in elkaar om het luchtverkeer veiliger te maken



In januari 2024 startten vliegclubs verenigd in de drie federaties van de Vlaamse Cluster van Luchtsporten en de ULM Federatie met de installatie van een netwerk grondstations dat het mogelijk moet maken om het niet-commerciële vliegverkeer voor alle piloten in de lucht elektronisch zichtbaar (EC: eConspicuous) te maken. Het doel van dit initiatief is drievoudig. Op de eerste plaats willen de federaties het risico op botsingen in de lucht verkleinen. Ten tweede willen zij nieuwe uitdagingen aanpakken zoals het toenemend drone-verkeer. Tenslotte is het de bedoeling om de look-out (situational awareness) van alle piloten te verbeteren.

### Een Belgisch en een Europese primeur

Het is de eerste keer dat diverse vliegdisciplines samen een eigen netwerk uitbouwen. Een tweede primeur is dat het project zijn weg vond naar Spanje, Noorwegen en Frankrijk. EASA (de Europese Veiligheidsorganisatie voor de luchtvaart) heeft al aangekondigd dat ze nog meer landen wil motiveren om zich op het netwerk aan te sluiten. Voor Vlado FOLTIN van de EASA is het project "an important masterpiece of the 'Coalition for electronic Conspicuity'". Het systeem werd overigens ook al voorgesteld op Aero 2024 Friedrichshafen en kreeg de gelukswensen van voorzitter ANESI van Europe Airsports.



### Uitbreidend Belgisch netwerk

Met de 15.000 euro die voor het project in Vlaanderen vrijgemaakt werd, zijn in een eerste stadium 21 stations aangekocht. Safesky zelf schafte materiaal voor nog eens drie stations aan en het vliegveld van Midden-Zeeland en dat van Kortrijk kochten een eigen station. Hierdoor kunnen op dit ogenblik 26 stations actief



worden. Het uiteindelijke doel is uiteraard om heel het Belgische luchtruim tot op een hoogte van 5000 m te bestrijken, maar daarvoor zouden ook nog enkele stations buiten de perimeter van de bestaande vliegvelden geplaatst moeten worden.

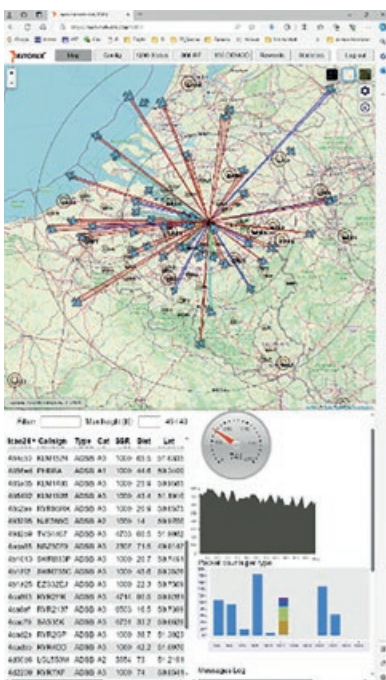
## Grondstations : betaalbaar, state-of-the-art en 'plug and play'

Een grondstation bestaat uit antennes en ontvanginstallaties. De antennes zijn van de nieuwste generatie en kunnen volgens de nieuwste EASA standaarden acht verschillende soorten EC signalen opvangen. Zeven stations zijn daarenboven uitgerust om RID (Remote ID) van drones te ontvangen. Tot nu toe werden al die signalen op zeer verschillende manieren via toestellen die onderling geen gegevens uitwisselden ontvangen en verwerkt waardoor slechts een klein deel van alle luchtverkeer zichtbaar was. Met dit project willen zweefvliegers, ULM-piloten en paragliders de gegevens van hun verschillende EC systemen groeperen en voor iedereen ter beschikking stellen in meer dan tien soorten software en toestellen.

## Hoe werkt het?



De installatie



Wat de antenne op de loods te Schaffen ziet



Als muze voor het project werd het 10 jaar oude **OGN – Open Glider Network** gebruikt dat zich zoals de naam het al laat vermoeden tot nu toe uitsluitend op de zweefvlieggemeenschap richtte. Het nieuwe, **Aero Network** web, wijzigde dit door het systeem aan te vullen met grondstations die gezamenlijk door Avionix, SafeSky en experts van OGN ontwikkeld zijn. Het resultaat is 'state of the art' en 'plug and play' apparatuur die alle signalen zoals ADS-B, FLARM, OGN-Tracker, PilotAware, FANET, ADS-L en zelfs Remote ID van drones kan ontvangen en via het internet naar het netwerk stuurt. SafeSky bewerkt vervolgens deze gegevens op basis van een nieuwe Europese standaard (ADS-L) en maakt het resultaat daarna bruikbaar en toegankelijk voor een hele reeks toestellen, apps en toepassingen die piloten op een gewone smartphone of tablet kunnen downloaden. Dankzij een app ontwikkeld door **SafeSky**, (een Belgische firma opgericht door zes piloten) worden de gegevens via een speciaal internetprotocol ook toegankelijk in de lucht. Door het gebruik van apps zoals SafeSky of compatibele software en toestellen (SKYTRAXX, Gaggle, Syride, EasyVFR, AirNavPro, XC Track) kunnen piloten bovendien hun eigen verkeersdata via internet doorsturen en daardoor het netwerk voeden.

## Piloten krijgen er een extra paar - elektronische - ogen bij

'Goed en permanent naar buiten kijken om botsingen te vermijden' is en blijft het devies van alle luchtruimgebruikers, maar ogen 'zien' niet alles. Met dit project worden de nieuwste technologieën beschikbaar voor piloten van alle luchtvaart disciplines: zweefvliegen, sportvliegen, ULM, paramotoren, vrije vlucht (paragliding, hanggliding), ballons, helikopters....en wordt het luchtruim bijgevolg veiliger. Helaas zal toch niet meteen alles zichtbaar worden, want het systeem toont alleen wie zelf zendt. Naast een uitbreiding van het netwerk staat dus ook een tweede stap op de to do list en moet iedereen overtuigd worden om zich in de lucht te tonen.

Voor meer informatie kan men terecht bij de projectcoördinator paul.windey@telenet.be (BULMF) of bij Mathieu Denecker- matthieu@denecker.be voor LVZC,- Michel Sinove michel.sinove@vmmv.be voor de VMMV en Dirk Spitaels van VCL dirk.raac@gmail.com.



## Zweefvliegtuignieuws

### Allstar PZL Glider

De SZD-54-2 Perkoz is al geruime tijd in de handel. Vanaf het begin was er sprake van een aangepaste versie met handstuur voor rolstoelpatiënten, maar dan werd het stil rond die mogelijkheid. Op de AERO 2024 was er echter een exemplaar van de zwever aanwezig, die aangeprezen werd in de 17,5-m-versie voor kunstvlucht en in de 20-m-versie voor overland. In de cockpit was het handstuur gemonteerd, en PZL verklaart dat de tests aan de gang zijn en dat de goedkeuring nog dit jaar voorzien is.



Verder laat Allstar weten dat het nu mogelijk is om een nieuw remsysteem van TOST, type BZT2 5R, te installeren op de Perkoz. Dit vereist geen enkele aanpassing aan het bestaande hoofdlandingsgestel. De dubbele remcilinder geeft een grotere remkracht, waardoor de uitrol van het zweefvliegtuig bij de landing aanzienlijk verkort.

### Avionic

De Diana 4 ER met in eigen beheer ontwikkelde elektroaandrijving voor zelfstart werd oorspronkelijk (en nog steeds op de website!) voorzien voor levering vanaf het voorjaar 2023. In de praktijk werd het eerste prototype van deze 18-m-zwever pas



onlangs feestelijk voorgesteld tijdens een gala ter ere van de 40ste verjaardag van de Kolasinski Kliniek. Kunstlicht, rook en muziek... Het toestel ondergaat momenteel statische proeven en zal weldra de eerste vlucht kunnen maken.

### DG Aviation



De DG-300neo heeft onlangs de eerste proefvlucht ondergaan. Nu al kan elke DG-300 worden uitgerust met de nieuwe neo-winglets, maar moet dan wel tijdelijk vliegen met een "Permit to Fly". De EASA-goedkeuring wordt tegen eind 2024 verwacht. Tot het zover is, kunnen de neo-winglets alleen rechtstreeks door DG zelf worden gemonteerd.

### HpH Sailplanes

De tweezitter TwinShark heeft op 6 maart 2024 de EASA-typegoedkeuring ontvangen, dit is precies 60 jaar nadat de eerste Libelle 301 haar eerste vlucht ondernam. HpH gaat er prat op dat de firma de erfenis van Glasflügel in ere houdt, aangezien hun zweefvliegproductie begon met een voortzetting van de H-304. Op de AERO 2024 heeft HpH overigens een nieuwe versie van de eenzitter Shark voorgesteld, de HPH 304 RES Shark. RES staat



voor Retractable Electric System. De zelfstarter kan opstijgen bij een startgewicht 590 kg. Het hoogspanningssysteem wordt gevoed door 2 verwijderbare accu's in de romp. De RES is ontwikkeld door SOLO Aircraft Engines en werd in samenwerking met hen aangepast. De controle gebeurt via een geautomatiseerd systeem, instelbaar via een draaiknop op het bedieningspaneel.

### Schempp-Hirth Flugzeugbau

Schempp-Hirth heeft op 25 april 2024) op de Hahnweide voor het eerst met de volledig geëlektrificeerde Ventus E gevlogen. Ook dit steunt op het Solo systeem RES, maar Schempp-Hirth heeft naar

eigen zeggen een aantal belangrijke componenten aanzienlijk ge-upgraded om de prestaties en de efficiëntie van het systeem te verhogen. SH-ingenieur Andy Lutz, die overigens eigenaar is van het vliegtuig, nam de eer waar voor de eerste vlucht, die gebeurde met een sleepstart. Het motorsysteem werd dan in de lucht getest. Het toestel vloog in 18-meterversie zonder water. Het motorsysteem werkte zoals gepland, maar de afsluitkleppen van het motorcompartiment dienden te worden afgesteld. De tweede start in de namiddag gebeurde dan met de elektrische zelflancering en verliep zonder problemen. Volgens PR-man Benjamin Néglaix klimt de Ventus E met 4 m/s op vol vermogen met een zeer laag geluidsniveau.



### Sportine Aviacija IR KO

De LAK-17C FES, de zelfstartversie van de LAK 17, is sinds 2 februari II. EASA-gecertificeerd en bestaat in 15 m, 18 m en 21 m versies. Er bestond al een LAK 17B FES thuisbrenger in deze drie versies, en een zelfstarter LAK 17B FES mini in 13.5 m klasse.

Stéphane Vander Veken  
Alle illustraties zijn bedrijfsdocumenten



**RASSEMBLEMENT DE PLANEURS ANCIENS**  
**15,16,17 ET 18 AOUT 2024**

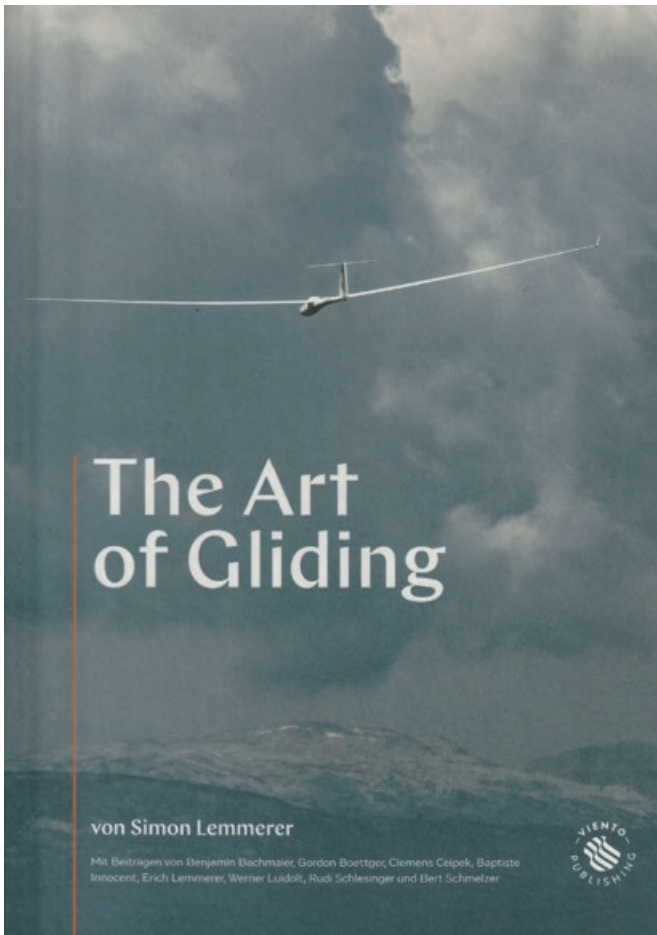
Inscription :  
Henrard Firmin  
0477 76 71 50  
henrard.firmin@gmail.com

EBTY  
ROYAL TOURNAI AIR CLUB

Royal Tournai Air Club  
Rue de Bitremont, 1/2  
7640 Maubray (Antoing)  
Téléphone : 069/77.16.52  
<https://rtac.be/>

## Het hoekje van de boekenvreter

Met ons eerste werk - **Simon LEMMERER, *The Art of Gliding***, Viento Publishing, Weinitzen (AT) 2023, ISBN 978-3-200-09220-4, ingebonden, 402 pagina's 225 x 310 mm mat papier, waaronder 8 uitklapbare, talloze kleurfoto's, vele kaarten waaronder 1 grote (140 x 59 mm) uitneembare recto-verso geprinte, en enkele schema's, - hebben we werkelijk te maken met een kanjer van een boek: 2,5 kg! Natuurlijk beoordeelt men een boek niet op zijn gewicht, gelukkig maar. Maar het zegt al iets over de rijkdom van de inhoud.



De tekst is tweetalig Duits-Engels, een plus voor wie het Duits onvoldoende machtig is. Als men tenminste goede ogen heeft, want het magere lettertype en de oranje-rode kleur van het Engels zijn toch duidelijk minder leesbaar dan de Duitse versie die in het zwart gedrukt is. Alle titels van hoofdstukken zijn overigens gedrukt in datzelfde oranje-rood, enkel de grote onderdelen krijgen een eigen behandeling: Duitse titel zwart (of zeer donkergrijs) en vet gedrukt, Engelse titel oranje-rood en mager.

De eerste indruk is dat het vooral gaat om een enorm fotoboek, gezien de omvangrijke illustratie, vaak paginabreed of zelfs uitlopend op de vorige of volgende pagina, waarbij de vouw dan wel het bekijken van de foto stoort. De lezer zal dan ook meestal het boek doorbladeren voor die foto's alvorens te duiken in de tekst zelf. En dan stelt men toch vast dat het in de eerste plaats gaat om de redactionele inhoud. En die is zo uitgebreid dat men dit boek niet echt van voren naar achteren leest. Men gaat eerder grasduinen in de tekst, zoeken naar stukjes die je in het oog springen. Pas in een volgende fase gaat men dan over naar een meer systematische aanpak.

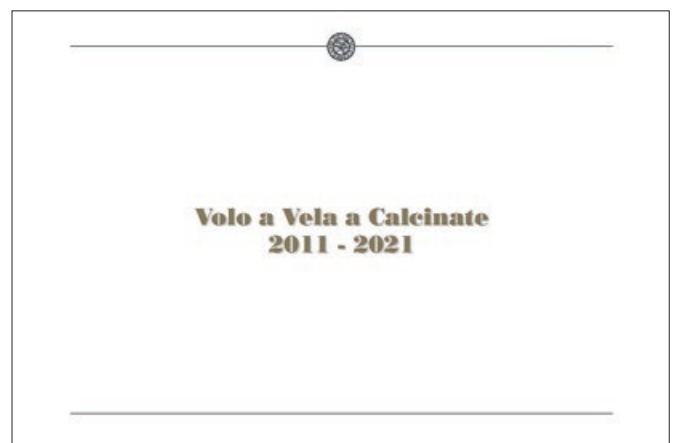
De hoofdbrok van dit boek handelt over bergvliegen. Er wordt uitgebreid ingegaan op technieken voor bergvliegers in de oostelijke Alpen, met veel aandacht voor het vliegen in de zuidfohn. Engadin en Zuid-Tirol worden gedetailleerd beschreven. Simon Lemmerer geeft ons zoveel mogelijk mee van zijn ervaringen als bergvlieger, met stap-voor-stap beschrijvingen van zijn meest merkwaardige vluchten, waarbij je voor het volgen kan steunen op de uitvouwbare kaarten, op de foto's waarop de bergen en andere merkwaardige punten geïdentificeerd worden.

Zo op stap gaan met iemand die van kindsbeen af in de Alpen vliegt (zijn vader was zweefvlieger en instructeur in Aigen in Ennstal en had als vrienden Jochen von Kalkkreuth, Harro Wödl en Hanna Reitsch, om er maar een paar te noemen) is natuurlijk bijzonder leerrijk voor een – actieve of would-be – bergvlieger, welke ook zijn ervaring is in deze materie. Bij het bergvliegen is het aforisme “als je niet meer bijleert, is het tijd dat je stopt met zweefvliegen” nog meer waar dan anders. Merkwaardig genoeg leidt dit tot een uitgebreide disclaimer in het Impressum, waarbij geduid wordt op het toepassen van deze technieken onder eigen verantwoordelijkheid en op eigen risico. Een teken des tijds voorwaar; iets dergelijks was temporibus illis niet te vinden in Segeln über den Alpen van Kalkkreuth dat men als voorloper van dit werk kan beschouwen!

“The Art of Gliding” wordt verrijkt door bijdragen van bekende zweefvliegers. Baptiste Innocent, die een FAI-driehoek vloog over de Middellandse Zee naar Corsica, en Gordon Boettger, die 3 059 km vloog in de golfstijgwinden van de Sierra Nevada in de VS, zijn daar voorbeelden van. Daarnaast is er Werner Luidolt's terugblik op de Barron Hilton Cup 2008, Benni Bachmaier's vlucht naar de Matterhorn en andere verhalen van Clemens Ceipek, (onze) Bert Schmelzer, Rudi Schlesinger en Erich Lemmerer, vader van de auteur.

Een boek dat dus zeker niet misstaat in de boekenkast van elke zweefvlieger, en nagenoeg onmisbaar is als je zelf in de bergen vliegt of wenst te vliegen. Een mooi boek ook, dat je op een tafel kan leggen en dat dan zeker aanleiding zal geven tot een interessant gesprek.

Om te compenseren wordt het tweede boek ditmaal veel korter en lichter. Het gaat om een bundeltje van de **AERO CLUB ADELE ORSI, *Volo a Vela a Calcinante 2011-2021***, een extra uitgave van het tijdschrift *Volo a Vela*, s.l., september 2021, geen ISBN, 288 x 204 mm horizontaal, 84 pagina's met talloze kleurfoto's, enkele kaarten en facsimile's.



Deze bundel is te beschouwen als een complement tot het eerder (in Ligablad 174) besproken Cinquant'anni di Volo a Vela a Calcinate e ottantacinque di Volo a Vela in provincia di Varese, die de periode tot 2010 behandelde. En behalve een korte hommage aan de in 2012 overledene Giorgio Orsi, drie regels over de inhuldiging in 2015 van een monument ter nagedachtenis van Adele en Giorgio Orsi, en een halve pagina inleidende tekst, bestaat het werk bijna uitsluitend uit foto's met korte bijschriften.

Kortom, het gaat hier om een mooi uitgegeven veredeld clubblad, dat niet echt op het niveau staat van het voorafgaande werk. Indien je geen lid bent van de ACAO of niet minstens de club en zijn leden kent, zal je weinig hebben aan deze bundel, behalve enkele interessante foto's. Er is zelfs geen omslagfoto! Zeker leuk om te hebben als je wel een clublid bent...

De thema's zijn nogal uiteenlopend: de clubinfrastructuur, een natuurherwaarderingsproject van de zone tussen het vliegveld en het meer, de vloot (clubzwevers en TMG's, sleeptoeisten, brandweervoertuig), de zweefvluchtsimulator, het team dat de club gaande houdt (de "steunpilaren" in het bijschrift), het clubleven, een heleboel speciale evenementen in de betrokken periode (bij de "leukere" zijn er foto's van drie waterlandingen: een sleepvliegtuig en een LAK17 in het naburige meer van Varese, en een ASK21 bij Como), portretfoto's van bijzondere vrienden, nationale en internationale kampioenschappen ter plaatse, deelname van clubleden aan internationale competities, grote vluchten vanuit Varese of elders door clubleden, het planten van een roos voor elk record gevlogen door Adele Orsi of een ander clublid, enz.

Stéphane Vander Veken

### Verkrijgbaar via het secretariaat:



#### KNVvL-Elementaire vliegopleiding

Formaat: 15 x 21 cm

Prijs: € 5,00 (7,00)\*



#### Logboekje

Formaat: 13 x 20,5 cm

Prijs: € 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)

# Is jouw vliegconditie o.k.?

# TRAINING-BAROMETER

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

## Zo gebruik je deze barometer:

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

## Ervaring ...

Het totaal aantal starts en vlieguren geeft je ervaring weer,

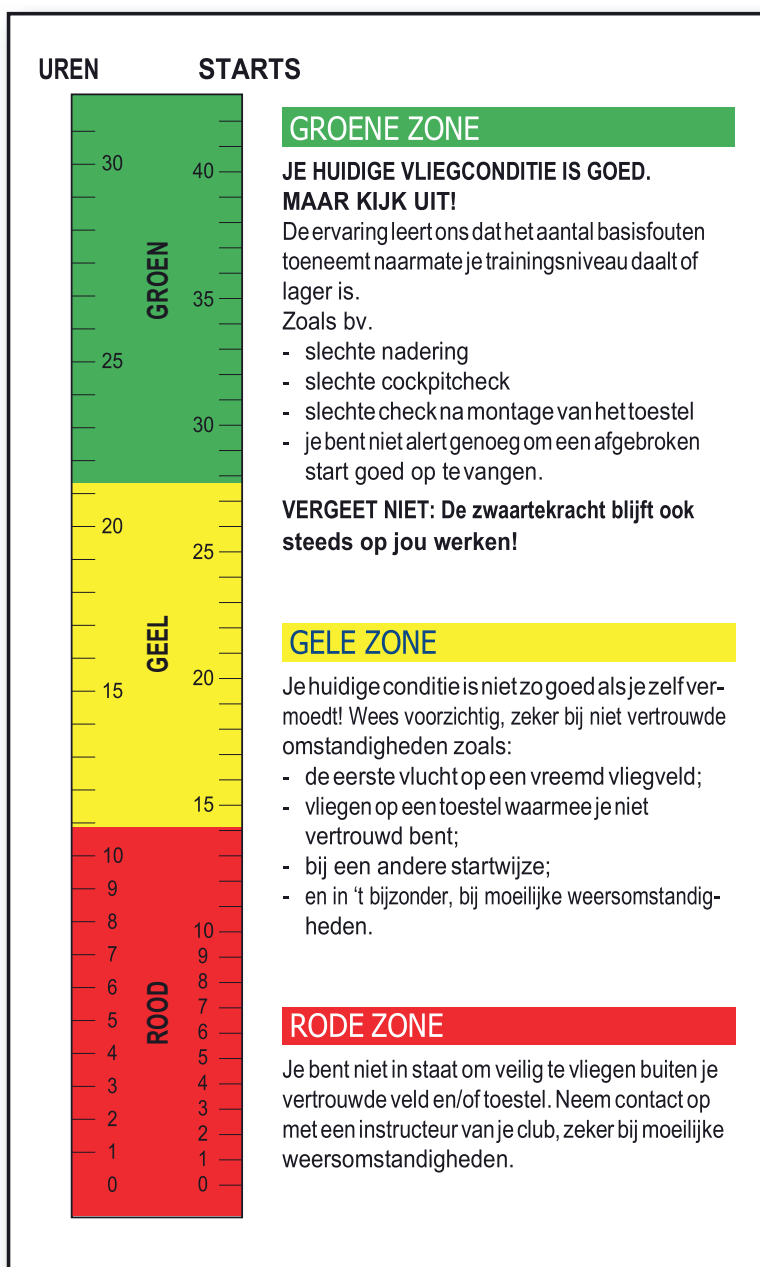
**DOCH ...**

**je huidige vliegconditie is belangrijker!**

## Weersomstandigheden die het vliegen bemoeilijken:

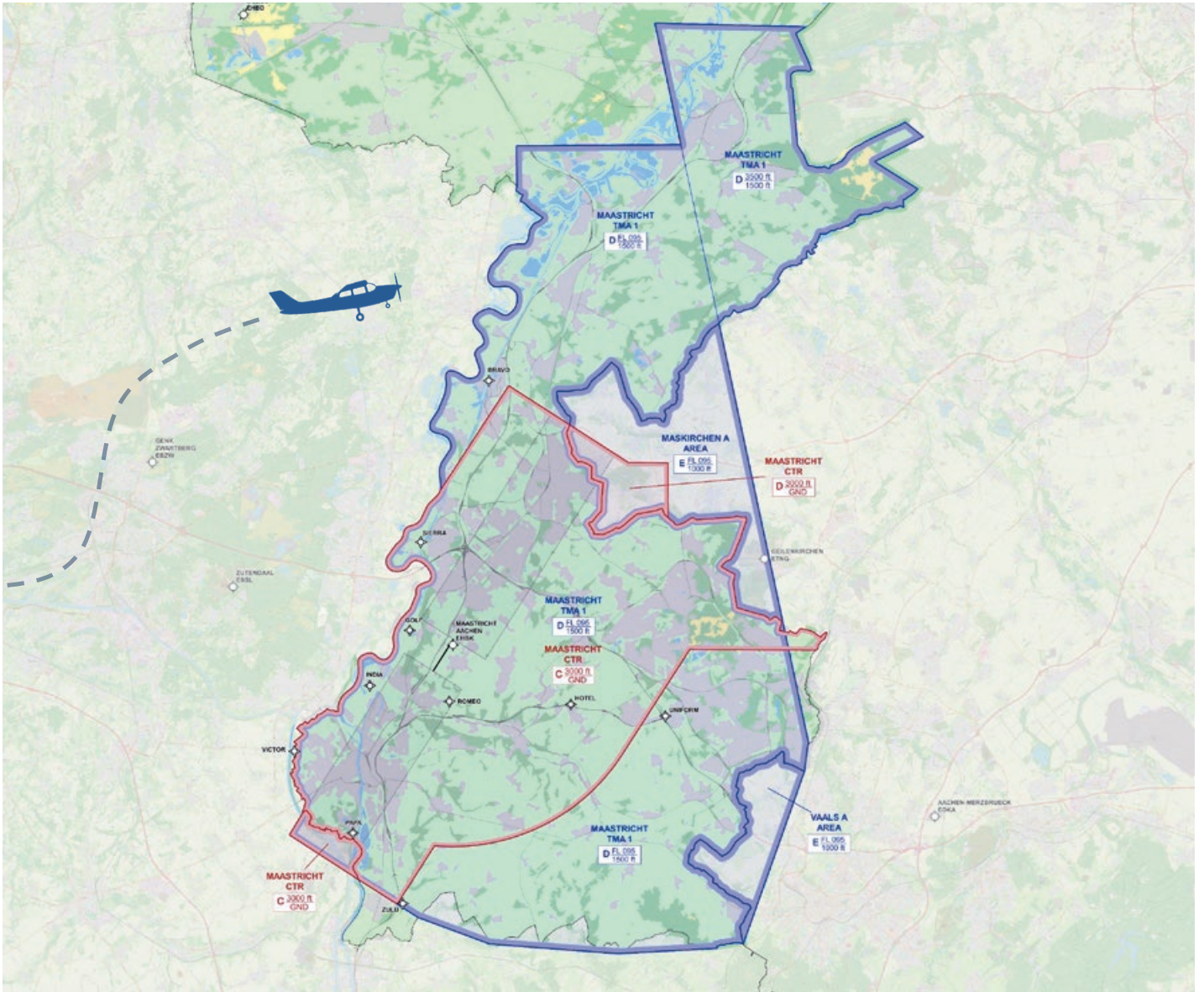
- regenbuien
- sterke wind (meer dan 25km/uur)
- zijwind bij start en landing

*Veilig  
zweefvliegen!*



info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be

Verantwoordelijke Uitgever: Secretariaat, Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs v.z.w., Drieskensstraat 46, 2300 Turnhout



## REDUCING RISK OF AIRSPACE INFRINGEMENTS EHBK/MAASTRICHT AIRSPACE

### Are you flying near or in Dutch controlled airspace?

Please keep in mind that it is mandatory to establish two way radiocontact and receive entry clearance from Dutch ATC before entering Dutch controlled airspace.

Adequate flight planning, preparation and accurate navigation technologies are necessary to prevent Airspace Infringements. Also, a good situational awareness improves safety at all times. Keep your transponder on and contact EHBK Approach on 123.980 or EHBK Tower on 119.480 before entering Dutch airspace.



See the animation on preventing Airspace Infringements in EHBK area

For more information on Dutch airspace, see AIS the Netherlands on 'en.LVNL.nl'



# Alles gemonteerd? Alles aangesloten?



VLAAMSE CLUSTER VAN LUCHTSPORTEN



SPORT.  
VLAANDEREN



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

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