

# LIGABLAD

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



44<sup>ste</sup> jaargang

oktober • november • december 2024

kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift

  
liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer **180**

P. 910168

# 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.: +32 (0)470 78 48 03  
e.mail: secretariaat@luchtporten.be



44<sup>ste</sup> jaargang • Nummer 180  
oktober • november • december 2024

## Hoofdredactie, 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:

Sebastiaan Durt  
Kris Vandam  
Lucrèce De Palmaer  
Jens Gemis  
Theo Stockmans  
Stéphane Vander Veken

## Abonnementen:

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

Liga van Vlaamse Zeevliegclubs  
Roklijf 97 • 9300 Aalst  
Tel.: +32 (0) 470 78 48 03  
e.mail: info@lvzc.be  
internet homepage :  
http://www.zeevliegen.be  
of http://www.lvzc.be

## Betalingen:

Op bankrekeningnummer  
BE42 0682 0333 4154  
v.z.w. Liga van Vlaamse Zeevliegclubs  
te 9300 Aalst

## Druk en opmaak:

Drukkerij Graphius NV - www.graphius.com

Kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten is toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. **Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht voor 15 maart 2025.**

Omslagfoto: *Formation flight after the sunset-tow* (Martijn Eerdeken)

## Inhoud

• Nieuws van het secretariaat .....	1
• Juniorenweekend 2024 KAZM .....	2
• Bergvliegstage Saint-Auban 2024 .....	5
• Kris Van Dam, de vliegende reporter van ons Ligablad, onder de loep .....	7
• Overleven onze clubs de 21ste eeuw? .....	9
• Zeevliegtuignieuws .....	12
• Het hoekje van de boekenvreter .....	14

## Woordje van de redactie

Beste lezers

Als juni, juli en augustus voor de zeevliegerij topmaanden zijn dan is wat volgt duidelijk komkommertijd. Voor het Ligablad geldt het omgekeerde. Blijkbaar stimuleert het demonteren van de zwevers de productie van tekst. En van waar kon ditmaal nieuws geraapt worden? Op het nieuwe secretariaat om te beginnen. Daar vond een grote wijziging plaats want vanaf nu verzorgen twee mensen vanop twee plaatsen het secretariaatswerk. Hoe dat allemaal gaat verlopen volgt hierna.

Het initiatief om een jongeren-weekend op poten te zetten, viel dit jaar in handen van KAZM. Wat in Zoersel allemaal gebeurde, wordt geïllustreerd beschreven door Sebastiaan Durt. Een ander verslag komt van De Wouw. In 2024 vloog Jens Gemis voor het eerst solo in de bergen. Hij schreef zijn relaas neer in het clubblad en wij namen het over.

We nemen in dit nummer ook afscheid van onze trouwe vliegende reporter Kris Van Dam. Jaren lang schuimde hij de vliegvelden af op zoek naar goede verhalen. Kris zelf is ook een verdienstelijk piloot en waarom dan hem ook eens niet zijn verhaal laten doen. Lucrèce De Palmaer nam hiervoor, eenmalig (zoals ze zelf schrijft) de rol van vliegende reporter over. De betrekking staat vanaf nu open.

Het einde van het jaar is ook het aangewezen moment om ons ledenbestand eens te bekijken. We deden het met een sociologische bril op onze neus en stootten op een aantal vaststellingen en vragen. Wie een onderwerp voor een masterproef in de sociale wetenschappen zoekt, zie hier uw uitdaging!

Veel leesplezier en de beste wensen voor 2025

Ludo

# 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 representatieve)
- Koen Pierlet (KVDW)	Bestuurder (Head of Training DTO)
- Sebastiaan Durt (KAZM)	Bestuurder (PR-coördinator)

## Secretariaat



Administratie, vergunningen  
lierbedienaar, FAI proeven,  
facturatie & boekhouding:

**Lucrèce De Palmenaer**  
Roklijf 37, 9300 Aalst  
tel. 0470 78 48 03  
e-mail: info@lvzc.be



DTO opleidingen, aanvragen  
vergunningen DGLV,  
aangifte ongevallen:

**Koen Pierlet**  
Stationsstraat 35, 3320 Hoegaarden  
tel. 0496 67 25 05  
e-mail: dto@lvzc.be

## Zetel LVZC vzw

Drieskensstraat 46, 2300 Turnhout

**Bankrekening:** IBAN:BE42 0682 0333 4154 BIC: GKCCBEBB  
t.n.v. Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs v.z.w

## Secretariaat

● Mogen wij nogmaals oproepen om **adreswijzigingen** zo spoedig mogelijk te melden aan het secretariaat. Enkel zo kunnen wij ervoor zorgen dat uw vergunning, Ligablad, post, enz... bij jou in de bus valt. Retour gekomen documenten worden niet meer na gestuurd. Deze kan u afhalen op het secretariaat te Aalst of tijdens het jaarlijkse symposium.

● Alle documenten voor het secretariaat worden enkel aanvaard in een deftig leesbare pdf-bestanden. Foto's van documenten zullen niet meer aanvaard worden. Gelieve drukletters te gebruiken bij invuldocumenten.

● Een kopie van de medische verklaringen steeds doorsturen naar info@lvzc.be.

● Tijdig de verlenging voor de lierbedienaar-vergunningen aanvragen.

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

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

## BE.DTO.130

Uit de interne audits blijkt dat er blijvend aandacht moet worden geschonken aan de administratieve discipline. De actuele documenten en formulieren kunnen instructeurs en clubverantwoordelijke terugvinden op de ledensectie van de LVZC-website.

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 terugvinden 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, ook de nodige stickers kan u daar terugvinden.

## 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!

## Fotowedstrijd – filmpjeswedstrijd 2024

Alle foto's en filmpjes kunnen digitaal ingestuurd worden naar [fotowedstrijd@lvzc.be](mailto:fotowedstrijd@lvzc.be)

## Symposium 2025

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 25 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. Een boeiende workshop volgen, snuffelen door de verkoopstanden, ervaringen uitwisselen terwijl je geniet van een drankje en een hapje dat u wordt aangeboden, het kan allemaal. De uitnodigingen en affiches worden kortelings verspreid in de clubs.

Lucrèce De Palmenaer  
Koen Pierlet

## Juniorenweekend 2024 KAZM

**Op 28 september werd het jaarlijkse juniorenweekend voor het eerst georganiseerd door KAZM. Hoog tijd, want van ongeveer 100 leden zijn er 42 'junior'. De organisatie ging niet zonder slag of stoot. Twee jaar geleden hadden we aangegeven geïnteresseerd te zijn om het weekend te organiseren, maar kort daarop werd onze thuisbasis EBZR verkocht aan Agentschap Natuur en Bos. Dit vroeg vanzelfsprekend extra coördinatie en verlegde onze prioriteiten.**

Tot overmaat van ramp viel dit samen met de vernieuwing van de omgevingsvergunning. Deze procedure werd gaandeweg ingewikkelder dan gehoopt, met een tijdelijke sluiting van ons vliegveld tot gevolg. Dankzij de inzet vanuit de drie clubs op EBZR konden we na een aantal maanden onze operaties weer opstarten. Uit voorzichtigheid naar onze nieuwe huisbaas toe en omdat het te kort dag werd, besloten we het juniorenweekend niet bij ons te laten doorgaan in 2023. Gelukkig hebben onze

vrienden uit Keiheuvel op zeer korte tijd de organisatie kunnen overnemen, met een heel geslaagd weekend als resultaat!

Genoeg over vorig jaar, dit jaar durfden we het aan om het juniorenweekend echt een keer te organiseren. We vonden al snel een hele groep leden die wou helpen met de voorbereidingen. Hoe gaan we dit praktisch organiseren met drie clubs op één veld? Hoe krijgen we iedereen van de kantine naar de gras piste,



*Het bleek een serieuze vergadering*



*Het opentrekken van een oude parachute*





*Aankomst op EBZR na een lange sleep*



*Het was opmerkelijk fris*

nu door de onthardingswerken onze operaties ook anders verlopen? Enzoverder... Er werd een aantal keer vergaderd en de taken werden verdeeld.

Omdat het de eerste keer was dat we het juniorenweekend organiseerden, kozen we ervoor het concept niet te hard te veranderen. We nodigden een aerobatics vliegtuig uit Nederland uit, wat performante tweezitters, een TMG en een aantal oldtimers. Het eten overdag besteedden we uit aan een oud-lid met een pannenkoeken kraam en 's avonds serveerden we onze enige echte BBQ. Dat is iets waar we bij KAZM toch wel echt bekend om staan.

Een moeilijker punt was het kostenplaatje, omdat we op ons vliegveld geen gebruik mogen maken van een lier. Hoe kunnen we er dan voor zorgen dat de sleeprijzen betaalbaar blijven? Het is tenslotte een weekend voor junioren. De BBQ volledig zelf organiseren, bleek uiteindelijk voldoende om de sleeprijzen te kunnen drukken. Het BBQ materiaal hadden we namelijk al in huis van onze kampen.

Vrijdagavond kwamen we samen om onze 'plooiloods' naast de kantine in te richten voor het feestje. Met het vooruitzicht op minder goed weer besloten we om ook ruimte te voorzien voor tafels en stoelen voor de BBQ. We haalden wat vervallen parachutes boven ter versiering. Het opentrekken van die parachutes bleek ook nog eens leerrijk te zijn, maar vooral leuk!

De volgende dag was het tijd voor de briefing. De procedures op EBZR werden toegelicht en het verloop van de dag werd uitgelegd. Wannes bracht de meteo, maar die zag er niet zo goed uit. Er stond een strakke bries, maar het waren vooral de



*Het pannenkoekenkraam*



*Een sfeerfoto van het feestje in de 'plooiloods'*

## Juniorenweekend 2024 KAZM

voorspelde buien waar we bang voor waren. Daarop besloten we de houten vliegtuigen preventief te annuleren. Enkel de Ka4 uit Keiheuvel bleef stand-by voor mocht het weerbeeld nog veranderen. Uiteindelijk bleken er tussen de buien door toch grote gaten te zitten met voldoende goed weer. Daarop sprongen we in de Piper om de Ka4 op te halen op EBKH. Bij aankomst stond Virginia klaar en konden we meteen terugvliegen. Door de stevige wind op hoogte en de lage sleepsnelheid van de Röhnlerche duurde de terugvlucht een pak langer dan verwacht.



Enkele van onze junioren

Eenmaal op EBZR verliep de vliegdag heel vlot. We hebben twee keer een regenbui gezien, maar al bij al viel het weer goed mee, zeker gezien de negatieve voorspellingen! De combinatie van starten op de betonbaan met de zware tweewitters en starten op het gras met de andere vliegtuigen verliep ook vlot.



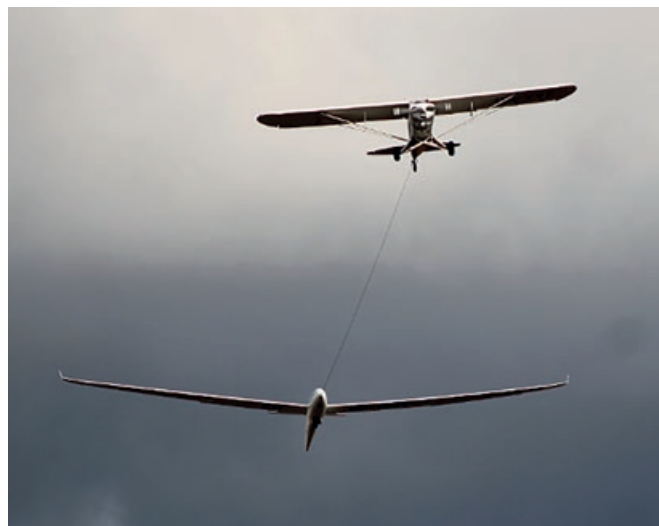
De DG1000

Toen tegen de avond een derde buienlijn naderde, besloten we de vliegactiviteiten te staken en begonnen we te denken aan een frisse pint en de BBQ. We hadden ook cocktails voorzien aan wat achteraf iets te democratische prijzen bleken 😊. We sloten de dag natuurlijk weer af met een geslaagd feestje!

Zondag ontwaakte EBZR met kleine oogjes en was het tijd voor 'den opruim'. Kort samengevat, we hopen het juniorenweekend in de toekomst zeker nog eens te mogen Onze VF in actie

organiseren op EBZR en we zijn ook heel benieuwd waar het volgend jaar zal plaatsvinden!

Sebastiaan Durt



Onze VF in actie

## Bergvliegstage Saint-Auban 2024

### Bergvliegstage viel bijna in het water

Na de Bergvliegstage van vorig jaar in September kriebelde het om terug te gaan. Om te ontsnappen aan het Belgische weer hebben we dit keer een stage in het hoogseizoen geboekt. Enkele dagen na onze inschrijving kregen we een mail van het secretariaat dat die week eigenlijk al volzet is en hun website niet up to date was. Teleurgesteld maar niet ontmoedigd hebben ze na enkele mailtjes en telefoontjes toch nog iets kunnen regelen voor ons.

De heenreis verliep redelijk vlot. Na 10h rijden en 4h laden kwamen we zondagavond aan op het vliegveld met de elektrische wagen van Glenn. Nadat we ons hadden geïnstalleerd zijn we direct het zwembad ingedoken want het was er 35 graden. Heel de week is het rond dezelfde temperatuur gebleven.



Maandag ochtend werden we vriendelijk ontvangen en ontmoette we onze instructeur Olivier Darroze (Wereldkampioen in de 18m-klasse in 2008) Na de meteo briefing volgt een briefing met de instructeur om de intenties van de week te bespreken. Kort daarna werden we al aan de Hangars verwacht voor de eerste vlucht. Glenn was eerst aan de beurt. Na zijn vlucht met de instructeur mocht hij meteen solo vertrekken.

Rond 15h30 was het aan mij om samen met Olivier op pad te gaan in de Arcus. Boven Colette hebben we wat hoogte gewonnen om via de Vaumuse naar Authon te vliegen. Vanwege de zwakke noordelijke wind werkten deze hellingen niet zo goed. Hierdoor kwamen we laag aan bij Authon. Olivier nam de controles over om met grote inclinatie te spiraleren dicht bij de helling. Hij vertelde me om dit nooit te proberen als ik alleen vloog. Eens we hoog genoeg waren konden we onze reis verderzetten richting het parcours. Met als doel om het 'lokale' gebied goed te leren kennen. Zo liet hij mij expres op lagere hoogte komen om te leren optimaal van de hellingen gebruik te maken.

### Dag twee

S 'ochtends worden we na het petit déjeuner zoals gewoonlijk verwacht op de meteo briefing. Waarna we samen met de instructeur de vlucht van de vorige dag bespreken en hij ons wat tips meegeeft over het bergvliegen en overland vliegen. Vandaag werd er gewaarschuwd voor grote onstabiele en onweers in de late namiddag. Om 12h30 vertrek ik als eerste samen met de instructeur. Deze keer met de bedoeling om de vallei van Barcelonnette Sint-Crepin te gaan verkennen. Met een wolkenbasis van 3500m was de oversteek van de Dormillouse naar Grand Bérard vrij eenvoudig. Verder naar het noorden steeg de wolkenbasis nog meer waardoor we hoge snelheden konden halen om via Briançon naar het hooggebergte Les Écrins te vliegen. Het uitzicht op deze ruwe witte bergtoppen o.a. Glacier

Blanc is adembenemend. Gelukkig hadden we zuurstof aan boord en konden we samen met een roofvogel in de pomp klimmen tot 4200m. Op dit punt waren we terug lokaal van Saint-Auban en konden we zonder spiraleren terugvliegen via het parcours tot aan Lac de Saint Croix en daarna terug naar het vliegveld. De performantie van de Arcus blijft mij verbazen. Hierna was Glenn aan de beurt. Er werd mij voorgesteld of ik wilde vertrekken met de Discus. Vanwege de onweerswolken in de verte en de vermoeidheid van de vorige vlucht heb ik dat aanbod uitgesteld naar de volgende dag.



## De eerste keer solo in de Bergen.

Goed uitgerust en na een grondige briefing van de instructeur was het tijd om alleen op pad te gaan met Discus 2C 18m. Zijn briefing over het toestel ging als volgt "C'est un planeur comme un autre." Vanwege de vroege start was het niet gemakkelijk om weg te geraken. Na een tijdje zweten op lage hoogte was het eindelijk gelukt om hoog genoeg te geraken om door te vliegen naar Authon en vervolgens naar de Auribeau. Iedere 20 minuten moesten we oproepen om onze hoogte, positie en intentie door te geven aan de instructeur. Ik kreeg goedkeuring om naar Blayeul te vliegen. Hier was het mogelijk om te klimmen tot 3400m De thermiek was sterk en betrouwbaar. Er hing een eenconfluence richting troisévéchés en wilde de kans niet laten schieten om het parcours solo gevlogen te hebben. Ik kreeg goedkeuring van de instructeur om de oversteek te maken op voorwaarde dat ik lokaal bleef van het vliegveld rekening houdend met een glijgetal van 25. Eerst tot aan de Dormillouse gevlogen en daarna het parcours gevolgd via Serre de Montdenier tot aan Gorge du verdon. Waarna ik over het vliegveld van Puimoisson ben gevlogen om daarna via de vallei terug te vliegen. Het weer was nog te goed om te landen waardoor ik weer hoogte heb gewonnen aan Colette om verder te vliegen naar Malaup (in de buurt van Gap) en weer terug. Glenn heeft die dag een lange vlucht met Olivier gemaakt. Redenen te meer om die dag mooi af te sluiten in een gezellig restaurant in het pittoresk dorp.

## De langste vlucht.

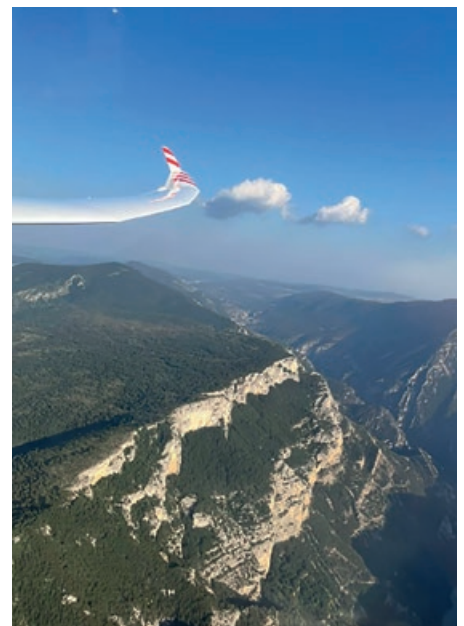
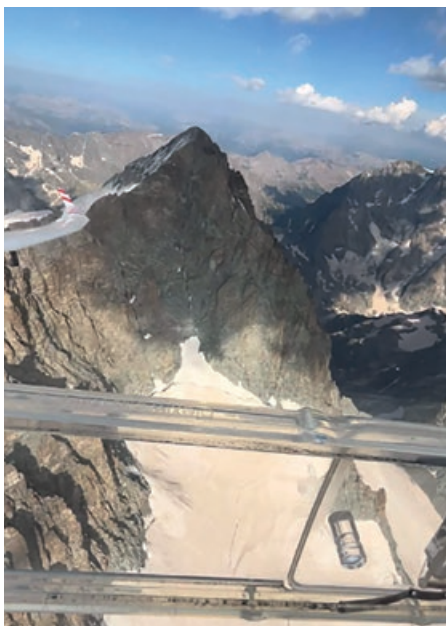
Na een ochtend loopje rond het vliegveld kregen we te horen op de briefing dat Olivier zich vandaag had vrijgemaakt om heel de dag met mij te vliegen. Ook Glenn had ambitieuze plannen. Vroeg vertrokken en na de eerste pomp was snelheid maken de boodschap. We bleven nergens langer draaien dan nodig en verplaatsten ons snel van berg naar berg. Al snel waren we boven de Morgon en het zag er goed uit richting het Zuiden. We vlogen door naar Mont Viso. Net over de Italiaanse grens. Verder boven Italië heerste een heel ander weer systeem met een veel lagere wolkenbasis. Waardoor we besloten om meer naar het noorden te vliegen. Doorvliegen naar de ski gebieden zoals Les Deux Alpes en AlpesD'huez was te onzeker waardoor we besloten om het Ecrins gebergte te doorkruisen naar het Westen richting Pic de

Bure en Aspres. Hier was het wolkendek wat lager maar het lukte ons om via 'lepetite parcours' terug te vliegen naar Saint-Auban en door te gaan tot Lac de Saint-croix. Het was nog te vroeg om te landen waardoor we via het Parcours naar Briançon zijn gevlogen. Op onze terugweg zijn we Glenn tegengekomen wat uitdraaide in een race richting het vliegveld. Weer een geslaagde dag na een vlucht van 570km.

## Het verdere verloop.

De volgende dag heb ik opnieuw solo mogen vliegen met de Discus. Een bespreking van de andere vluchten zou ons te ver leiden. We hebben geluk gehad met het weer waardoor we iedere dag hebben kunnen vliegen en op 6 dagen tijd meer dan 25h gevlogen hebben. Wie wil leren bergvliegen is de club CNVV in Saint-Auban zeker een aanrader. Vriendelijke en professionele begeleiding, een performante vloot en een ideale geografische ligging.

*Jens Gemis*



## Kris Van Dam, de vliegende reporter van ons Ligablad, onder de loep

**Vandaag heb ik een lunchafspraak met Kris. Kris liet me afgelopen week weten dat de visvijver voor de interviews stilaan de bodem bereikt.**



In 2006 leerden Kris en ik elkaar toevallig kennen. Kris liep al langer met het idee rond om mensen, die iets te vertellen hadden over het zweefvliegen, te interviewen voor het Ligablad. Toen ik vertelde dat mijn broer de redactie deed, ging de bal aan het rolen. Samen gingen we aan het werk en "Onder de vleugels van de vliegende reporters" werd geboren.

Ons eerste interview, 18 jaar geleden, was te lezen in het Ligablad nr. 106. We begaven ons naar Puurs. Daar kregen we een warme ontvangst van Jan Vercammen (KAZM) en zijn echtgenote Chrisje.

We hebben ongeveer een jaar fijn samen samengewerkt. Dan heeft Kris de fakkel alleen over genomen. Na enkele jaren wou hij die fakkel doorgeven aan een andere kandidaat. Helaas heeft deze er niets mee gedaan. Bert Schmelzer vond het erg dat dit geen vervolg kreeg. Hij spoorde Kris aan om de Vliegende reporter terug ter harte te nemen. Met Mon Van Gestel begon er een nieuwe reeks interviews.

**Kris, leuk hier met jou te mogen samenzitten.**

**Vanwaar de keuze om de handdoek in de ring te gooien? De interviews zijn een leuk item in ons Ligablad.**

De poel van mensen die iets interessant te vertellen hebben wordt kleiner en kleiner in ons wereldje van het zweefvliegen. Ik ben zelfs af en toe iemand van het buitenland gaan interviewen, Spanje, Nederland, Frankrijk, ...

**Hoe vat je de afgelopen 18 jaar samen?**

Het is altijd interessant dat je mensen leert kennen die toch wel iets te betekenen hebben in het zweefvliegen. Het grote voordeel hierbij was dat ik mezelf kon uitnodigen bij deze mensen (lacht)...



**Welke interviews zijn jou heel sterk bijgebleven?**

Het beste, zonder twijfel, was Bert Zegels zaliger. Bert was altijd een toppiloot op wereldkampioenschappen en is er plots mee gestopt zonder dat iemand wist waarom. Tijdens dit gesprek heeft hij na jaren stilzwijgen verteld waarom. Dit verhaal is terug te vinden in ligablad nr. 116.

Martin Baeke heeft in 1963 aan het WK Argentinië deelgenomen. Zijn ophaling na een buitenlanding was bijzonder, zoals je kan lezen in Ligablad nr. 107. Martin was in de begin jaren van onze Liga ook een drijvende kracht.

Emiel De Wachter kwam ook met een heel fijn verhaal. Heel tof om te lezen in Ligablad nr. 110.

Er waren best nog veel mooie gesprekken met andere mensen. Ik prijs me gelukkig dat ik in totaal bijna 40 mensen heb mogen interviewen over onze geliefde sport.



**Wanneer ben je zelf begonnen met zweefvliegen?**

In 1980 had ik me ingeschreven voor een Bloso kamp te Zwartberg. En zoals velen na een kamp, had ook ik de microbe flink te pakken. En het bijzondere aan dit kamp is dat wij met 2 overgebleven kampdeelnemers nog steeds vliegen, Wil Janssens (ALB) en ikzelf.

**Kan je omschrijven hoe je verdere zweefvliegerven eruit heeft gezien?**

Een week na het kamp in Zwartberg stond ik in Brasschaat. Intussen was het al september en niet meer de moeite om nog lidgeld te betalen om het jaar af te ronden. Gelukkig mocht ik af en toe al eens meevliegen.

In 1981 ben ik voor het eerst solo gegaan op Rhonlerche. Deze vlucht kan ik me, zoals elke solist, nog zo voor de geest halen. In 1982 heb ik mijn legerdienst moeten vervullen en heb ik niet zoveel gevlogen. Het jaar daarop, 1983, was er opnieuw tijd voor het zweefvliegen. Ik nam toen ook deel aan mijn eerste wedstrijd, in Aalst op dat kleine vliegveldje aan De Kluizen (EBAL). Ik behaalde toen een 2<sup>de</sup> plaats. Geen idee hoeveel deelnemers er waren, maar ik was zo blij met mijn behaalde plaats in de Spatz. In 1985 had ik mijn eerste 300 km proef gevlogen in Issoudun (Fr).

In 1988 mocht ik me de gelukkige eigenaar noemen van mijn eerste toestel, een Speed Astir. Ik ben in 1989 voor het eerst met de Speed Astir en enkele leden van de Meeuw in Fuentemilanos gaan

vliegen. Daar mocht ik mijn eerste 500 km aan mijn lijstje toevoegen. Ik heb deze gevlogen in 4u46min, met een gemiddelde van 105 km/u. Dit geeft ook aan hoe goed de condities zijn in Spanje. Het jaar daarop zijn we terug gegaan en dan heb ik er de helft bij gedaan, een mooie 760 km gevlogen. Dit samen met Ken Evens die op deze dag zijn 17<sup>e</sup> verjaardag mocht vieren. Hij vloog dit met een Standaard Cirrus.

Het jaar daarop kochten Jan en Ken een DG300, en onze twee toestellen gingen verassend goed samen. Wat resulteerde in vele jaren samen vliegen.



### **Je vliegt ook regelmatig wedstrijden. Wat kan je mij daarover vertellen?**

Ik vlieg graag de wedstrijden van Weelde en Kiewit mee. Hier is altijd een goede sfeer. Vroeger nam ik ook graag deel aan de tweekitters-wedstrijd in Eindhoven. Die waren ook bijzonder. In Bailleau vloog ik in 2016 mee. Dit is zeker ooit nog eens voor herhaling vatbaar. Dat is een prima georganiseerde wedstrijd met een goede sfeer.

Verder vloog ik drie BK's mee en twee jaar geleden het Spaanse kampioenschap in Soria. Dat was de pre-world voor het WK voor vrouwen het jaar daarop. Ik nam deel met onze club Janus. Maar omdat het voorbereidingen waren voor het WK vlogen we zonder handicap. Met de Janus was het moeilijk opboksen tegen moderne openklassers en 18m toestellen. Maar wedstrijd vliegen in Spaanse omstandigheden was heel tof!



### **Wat zijn ondertussen je bezigheden?**

Ik heb samen met Martin Piqueur een ASK18 gekocht die we net zijn beginnen opknappen. We hopen er binnen ongeveer twee jaar de eerste vlucht mee te doen. We zochten een K6 om te restaureren maar toen kwam de ASK18 op ons pad. Na er al veel over gelezen te hebben ben ik razend benieuwd hoe dit vliegt. Het schijnt heel aangenaam te zijn. Met zo'n oudere toestellen vliegen heeft wel iets bijzonder. Ooit wilden we met vijf een vliegende vleugel Fauvel kopen. Toen we er één voor één mee vlogen bekoelde ons enthousiasme snel. Als je er mee vliegt weet je waarom een vliegtuig een romp en staart moeten hebben...

Ik wil ook elk jaar een aantal weken in Spanje blijven vliegen. Voor mij is het de ideale combinatie van zeer goed zweefweer en mooie natuur en cultuur. Als je er de tweedaagse reis en het wat hogere prijskaartje voor over hebt is het een paradijs om te vliegen.

### **Het verhaal "Ligablad" stopt hier voor jou. Hoop je dat alsnog iemand dit kan verder zetten?**

Het zou leuk zijn mocht er zich nu iemand aanbieden die deze taak op zich wil nemen. Het hoeft niet persé in elk Ligablad te zijn, één of twee keer per jaar zou al een mooie invulling zijn.



Kris, het was heel fijn om jou hier in Aalst te mogen ontvangen tijdens dit lunchgesprek. Ik wens jou nog vele mooie vluchten toe.

Een dikke dankjewel vanuit de Liga voor de jaren van invulling in ons Ligablad. Laat ons hopen dat er een vervolg komt.

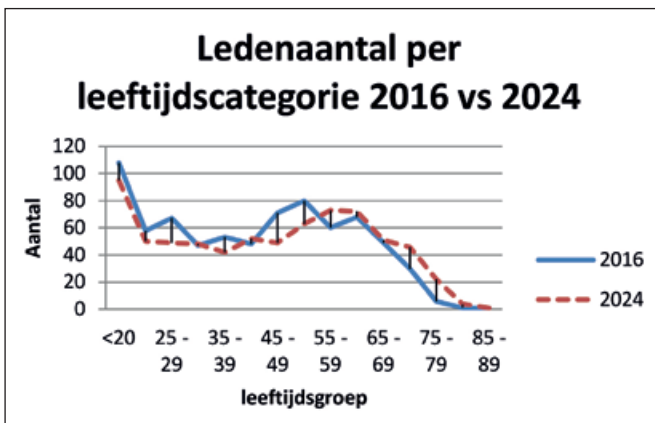
Vorige edities van de ligabladen kan je terugvinden op [www.lvzc.be](http://www.lvzc.be)

*Lucrèce De Palmenaer (Reporter for one day)*

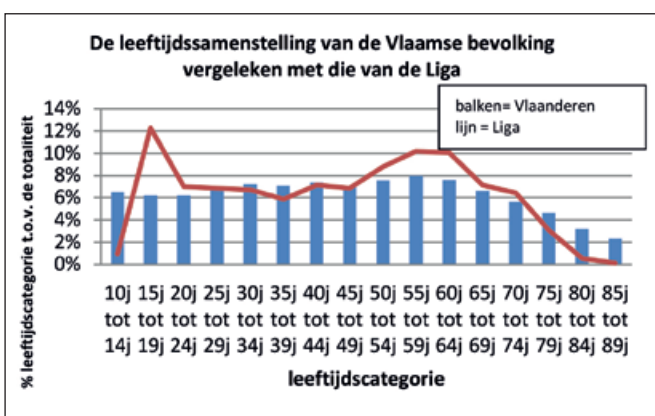
# Overleven onze clubs de 21<sup>ste</sup> eeuw?

Vlaanderen vergrijsst, maar die vergrijzing vergrijsst zelf ook verder, gewoon omdat we langer leven en langer gezond blijven. Misschien vergrijzen we wel later dan vroeger. We behouden zin in het leven en in engagement. Hoewel we tegenwoordig het engagement en de levenslust van de jeugd herkennen bij 50'ers, 60'ers en zelfs nog oudere generaties, zijn niettemin de tijden veranderd en lijkt de opvolging in het verenigingsleven vaak niet langer verzekerd. Het is een stukje uit een internetartikel dat Knack een tijdje geleden publiceerde en dat ook op ons van toepassing zou kunnen zijn. Al in 2016 vestigde Koen Crombez de aandacht op een mogelijk (vergrijzings)probleem als hij keek naar de leeftijd van de verschillende mandatarissen in de Liga. Terzijde presenteerde hij ook een leeftijdspiramide van alle ligaleden en daaruit bleek dat vergrijzing niet alleen een probleem van de bestuursorganen was, maar ook gold voor de complete Liga.

Hoe evolueerden de zaken ondertussen? De huidige leeftijdsverhoudingen binnen de bestuursorganen van de Liga liggen buiten de sloop van dit artikel, maar hoe evolueerde onze algemene leeftijdspiramide tussen 2016 en 2024. Wat zeggen de cijfers? Ten opzichte van 2016 groeide in 2024 het aantal 55 plussers nog verder aan terwijl het aantal jongeren in onze clubs daalde.



Is een oververtegenwoordiging van leden ouder dan 55 abnormaal en hoe dramatisch is de toestand in onze jongeren categorie? Hoe verhouden onze cijfers zich tot die van Vlaanderen in zijn geheel?



Uitgedrukt in percentages zien we dat we procentueel meer piloten tussen de 49 en de 79 jaar hebben dan er 49 tot 79 jarigen in de Vlaamse samenleving zijn. Bij ons is de helft van de leden ouder dan 46 jaar. In Vlaanderen is dat 43.jaar. Wanneer men naar de andere kant van de leeftijdspiramide kijkt dan ziet men dat de groep van 15 tot 29 jarige Ligaleden in vergelijking met de rest van Vlaanderen oververtegenwoordigd is. Aan beide uitersten van de piramide zien we dus oververtegenwoordiging, maar daar tussen, in de leeftijdscategorie van 30 tot 44 jarigen, schrijven we een ander verhaal. Wie

zegt dat de Vlaamse zweefvlieggemeenschap een goede afspiegeling van de Vlaamse gemeenschap is, zit dus fout. Dat blijkt nog meer als we het ledenbestand volgens geslacht indelen. Waar in Vlaanderen 51% van de bevolking tot het vrouwelijk en 49% tot het mannelijk geslacht behoort, liggen de verhoudingen in de Vlaamse zweefvliegerij op zijn minst gezegd anders. Zweefvliegen is overduidelijk een mannenzaak want niet minder dan 93% van de leden behoort tot dit geslacht, een scheve verhouding die in alle leeftijdscategorieën te zien is. In de U25 categorie iets minder, daarboven zeer uitgesproken.

De vrouwelijke piloten zijn echter aanmerkelijk jonger dan hun mannelijke collega's. Als de gemiddelde leeftijd van de mannelijke leden 46 jaar en de helft van die populatie ouder dan 49 jaar is dan bedraagt de gemiddelde leeftijd van onze vrouwelijke leden 25 jaar (in Vlaanderen bedraagt die 43,6 jaar) en de grootste groep is zelfs jonger dan 20 jaar (in Vlaanderen is de helft van de vrouwen ouder dan 44 jaar). Mannelijke leden lijken af te haken rond hun dertigste, vrouwelijke leden doen dit eerder. Mannelijke afhakers keren dan weer vanaf hun veertigste terug, vrouwen blijven definitief weg. Er is nog een groep uit de Vlaamse samenleving ondervetegenwoordigd. Ergens tussen de 25 en 50% van de jongerenbevolking van dit land heeft momenteel een migratie-achtergrond, zeker als men 2 of 3 generaties terug kijkt. Op steeds meer plaatsen in de groep onder 30 jaar vormen de Belgo-Belgen (voor- en familienaam van N/F origine) een zeer duidelijke minderheid. Wanneer men naar het jongerenbestand van de Liga kijkt, ziet men dit fenomeen niet.

Samengevat in een SWOT:

	Strength	Weakness
<b>Opportunity</b>	Relatief grote jongerenbasis	Ondervetegenwoordiging van vrouwen.  Ondervetegenwoordiging van leden met migratie-achtergrond.  Terugval van leden tussen 30-44 jaar, maar mannen komen terug
<b>Threat</b>	Onze jongerenbasis is niet representatief voor de Vlaamse bevolking, niet in aantal, niet qua samenstelling	Veroudering  Vervroegd en definitief afhaken van vrouwelijke leden

## Jongerenwerving als overlevingsstrategie

Zoals hierboven aangetoond kan van onze leeftijdspiramide niet gezegd worden dat hij een smalle basis heeft. Kan dit toegeschreven worden aan de rekruteringsinitiatieven die onze clubs ontplooiën en ontplooiden? Het Ligablad maakte van de jaarlijkse

AHoT's-Ops en Safety dag gebruik om de deelnemers een kleine enquête voor te schotelen. Wat wilde het Ligablad te weten komen?

1. Hoeveel clubs deden in 2024 actief aan ledenwerving;
2. Onder welke vorm deden ze dat;
3. Hoe communiceerden ze hierover naar de buitenwereld;
4. Welke doelgroepen viseerden ze en
5. wat was het uiteindelijk resultaat?



*Albatros 2024, een vliegekamp kan ook zo genoemd worden.  
(foto Facebook Albatros)*

Van de 12 clubs die aanwezig waren vulden er 10 de vragenlijst in. Negen op de tien clubs antwoordden dat ze in 2024 inderdaad een actieve wervingscampagne op poten zetten. Soms ging het over één activiteit, soms over meer. Het populairst waren (zomer)kampen (acht op de tien), daarna volgende een Pilot for a day (zes op tien), een opendeurdag (vier op tien) of een infodag (twee op tien). Het evenement of de evenementen werden in zeven op de tien gevallen publiek gemaakt via de Facebook en de eigen website. Eén club beperkte zich tot Facebook en één tot de website. Vijf clubs schakelden ook andere kanalen in zoals reclameborden voor het eigen clublokaal, Instagram en Tiktok, een plaatselijke beurs, STEM, flyers en andere sociale media. De doelgroep die ze daarmee viseerden was voor de meesten in principe algemeen (alle leeftijden). Een club richtte zich zeer specifiek op universiteitsstudenten en de universitaire gemeenschap. Wat was het uiteindelijk resultaat? Op de initiatieven kwamen vooral jongeren af. In die mate dat acht op de tien clubs hun acties als voldoende effectief beschouwden om ze volgend jaar te herhalen. De vraag hoeveel blijvers er naderhand genoteerd konden worden, bleek moeilijker te beantwoorden. Vijf van de tien clubs vulden iets in. De antwoorden variëren tussen de 5% en 50%. Opendoor en infodagen leverden vooral initiatievluchten op.

De schoolgaande jeugd reageerde het beste op de clubinitiatieven en ging vooral in op de mogelijkheid om aan een kamp deel te nemen. Achter het waarom daarvan moet niet lang gezocht worden. Kampen vinden in de schoolvakantie plaats en worden gepromoot via kanalen zoals Instagram, Tiktok of andere sociale media.

Vlaanderen telt ongeveer 745.000 jongeren tussen de 15 en de 25 jaar. De vijver waarin gevist kan worden is dus in principe groot, maar schijn bedriegt. Als deelnemers van een kamp uit West-Vlaanderen zich voor een kamp in Limburg inschrijven, dan is de kans klein dat ze hun lidmaatschap in 2025 verlengen. Veel



*Jongeren bij De Wouw foto uit het archief van Liga*

jongeren hebben bovendien al een engagement in een grote Vlaamse jeugdbeweging of een sportvereniging (40% van jongeren is namelijk lid bij de scouts, gidsen of Giro en 32% is aangesloten bij een sportvereniging). En dan zijn er ook de onvermijdelijke kamptoeeristen. Zij nemen wel aan een kamp deel, de kans dat ze blijven is klein. Wie een engagement in een jeugd- of sportvereniging heeft en daarnaast wil zweefvliegen zal een keuze moeten maken tussen de jeugdbeweging/sportvereniging en de vliegclub. De Liga, zo lezen we op elke eerste pagina van het Ligablad, is een erkende sportfederatie, lid van de Vlaamse Cluster van Luchtsporten (VCL). Sport Vlaanderen beschouwt zweefvliegen echter niet als sport maar als een sportieve vrijetijdsbesteding. Onze vliegclubs/federaties zijn ook geen jeugdbewegingen. In de Belgische zweefvliegfederatie is één federatie wel duidelijk een jeugdbeweging. De *Royal Belgian Air Cadets* vzw richt zich specifiek tot jongeren die de eerste graad van het secundair onderwijs achter de rug hebben en voltijds dagonderwijs volgen.



*De luchtkadetten in actie op hun site te Weelde (foto beldef)*

De vzw wil een kweekvijver zijn voor toekomstige militaire piloten. De *Air Cadets* beperken de instroom van nieuwe leden via toelatingsproeven. Wie die overleeft, krijgt een uniform, een vliegovertall, theoretische lessen (de cultuur) en ziet zijn lidmaatschap uiteindelijk bekroont tijdens een ceremoniële vleugeluitreiking (een collectief ritueel). De *Air Cadets* hebben een nationale werking. De vzw telt maximaal 300 leden. Voor een *Air Cadet* eindigt het avontuur op 21-jarige leeftijd en zo heeft deze federatie geen verouderingsproblematiek. Ook in onze clubs zien we de grote groep U25 vanaf de leeftijd van 20 jaar krimpen. Veeleisende hogere studies, een prille carrière of gewoon het besef dat de interesses toch wel ergens anders liggen, kunnen al veel verklaren, maar er is meer. Toen tijdens de jubileumviering van *Albatros* in 2023 de presentator alle solovliegers van dat jaar op het podium riep, verschenen bijna exclusief jongeren. Gevraagd naar hun toekomstvisie, verklaarde ze quasi allemaal een luchtvaartloopbaan na te streven. In *Cumulus* nr. 3 van dit jaar beschrijven twee deelnemers aan het kamp (allebei deden ze voor het tweede jaar mee en vlogen tijdens de kampperiode hun eerste solo) hoe hun ambities in de professionele vliegerij liggen. *Ik hoop dan ook dat dit (solovlucht) mijn eerste stap is naar het worden van een lijnpiloot, ik heb al veel straffe verhalen gehoord over piloten die zijn gestart met zweefvliegen, die zou ik dan ook graag achterna gaan. De avonturen die ik op mijn 2 kampen heb beleefd zijn nauwelijks te beschrijven omdat het zo fantastisch was,*

*deze belevenissen zal ik dan ook nooit vergeten, schrijft de ene. Vroeger dacht ik altijd dat ik militair of commercieel piloot wou worden, schrijft de andere. Ik ben nog altijd erg geïnteresseerd in luchtvaart maar of ik echt piloot wil worden weet ik momenteel nog niet zeker. Er zijn immers nog veel andere beroepen die met de luchtvaart te maken hebben, zoals Air Traffic Controller (ATC). Dat is ook iets wat me interesseert. In de tussentijd blijf ik steeds meer ervaring opdoen bij het zweefvliegen.*

Wanneer deze jonge zweefvliegers hun toekomstdroom realiseren en door de poorten van de vliegschool (luchtcomponent of civiel) of de school die tot een ander luchtvaartberoep leidt stappen, rest hen niet veel tijd meer om ook in de weekends nog te komen zweefvliegen en verzeilen ze tussen de uitstromers.

Moeten we daar nu uit besluiten dat alle inspanningen die clubs zich getroosten om hun toekomst veilig te stellen via zomerkampen en andere evenementen zinloos zijn? Absoluut niet. Wervingsacties, al dan niet bewust gericht op de schoolgaande jeugd blijven noodzakelijk. Zeker om op termijn de demografische realiteit (de natuurlijke afvloei van de grote generaties babyboomers) te compenseren. Of we er moeten mee leren leven dat tussen de 25 en de 55 jaar een dip in ons ledenbestand ontstaat is een andere zaak. Zeker de ouderen in deze leeftijdscategorie kunnen hun kinderen mee naar de vliegclub brengen en zoals bij de jeugdbewegingen in Vlaanderen het lidmaatschap erfelijk en solide maken. Ten slotte en vooral is het hoog tijd om de verhouding M/V in onze clubs recht te trekken en de diversiteit te vergroten.

Ludo Vrancken

Wie hier allemaal meer wil over weten of andere inzichten wil verwerven kan terecht bij:

<https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/cultuur-en-vrije-tijd/ledenaantallen-verenigingen>

<https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/bevolking/bevolking-naar-leeftijd-en-geslacht#correctie-op-11-september-2024>

<https://www.knack.be/nieuws/te-weinig-jongeren-in-het-verenigingsleven-geef-hen-vertrouwen-en-tijd-om-te-groeien/>

*Cumulus* nr. 3/30 van *De Wouw*. Deze club organiseert nog elk jaar een vleugeluitreiking en haalt daarmee telkens de pers.



## Zweefvliegtuignieuws

### Avgas

Volgens de Europese wetgeving zou het gebruik van tetra-ethyllood vanaf 1 mei 2025 totaal verboden worden. Maar dit anti-klop middel wordt nog steeds gebruikt in de huidige 100LL (low lead) vliegtuigbenzine. Aangezien er nog altijd geen aangepast alternatief bestaat voor een heleboel motorvliegtuigen, waaronder vele sleepvliegtuigen, hebben de huidige Europese producenten van Avgas, waaronder Shell en Warter, een verlenging aangevraagd van de uitzonderingsregel waarvan ze genieten. Aerkurier meldt dat deze aanvraag werd bekeken door het Europees Agentschap voor chemische stoffen (ECHA). In een "opinion" heeft deze nu besloten om alvast de aanvraag van Shell te steunen voor een verlenging tot 2032. Meestal volgt de stemming van de Europese Commissie de opinie van het agentschap bij haar besluitvorming. Een dergelijk uitstel zou o.a. mogelijk maken om de alternatieve brandstoffen die in de VS normaliter moeten goedgekeurd worden tegen 2030, ook in Europa goedgekeurd te krijgen en in productie te brengen.

### Binder Flugmotoren- & Flugzeugbau



De 38<sup>e</sup> FAI Wereldkampioenschappen zweefvliegen in Uvalde, Texas waren een succes voor deze firma in de open klasse. Op 12 scoringsdagen werden snelheden van 129 - 164 km/u gevlogen. Als team veroverden Felipe Levin en Michael Sommer de eerste twee plaatsen in de open klasse met hun EB29R. De vijf deelnemende EB29R's eindigden allemaal in de top 6. Enkel de Fransman Laurent Aboulin kon zich daar op de derde plaats tussen wringen met een JS1C 21m. Hiermee lijkt de EB29R met zijn 28 m spanwijdte (voor slechts 14,9 m<sup>2</sup> vleugeloppervlak) weer eer te doen aan het acroniem "TINSFOS" (There is no substitute for span), en dit terwijl er in de open klasse alternatieven bestaan vanaf 21 meter, theoretisch beter in "sterke" weercondities...

### Avionic



De nieuwe Diana 4 heeft op 11 september haar eerste vlucht gemaakt. Het gaat hierbij over een elektrozelfstarter van de 18 m klasse met een totaal nieuwe zesdelige vleugel (telkens een binnenvleugel, een buitenvleugel en een opsteektip met winglet). De 23 kW sterke elektromotor (piekbelasting met 44 kW gedurende 2 minuten maximum) staat op een intrekbare mast die naar achteren scharniert en een vouwbare duwschroef draagt. De batterijen zitten in de vleugels en leveren volgens de berekeningen voldoende energie voor een klim tot 2400 meter bij het maximale startgewicht van 600 kg. Dit levert na een 600 meter zelfstart nog een bereik van ongeveer 130 km om 's avonds thuis te komen. Voor 425 kg zou het klimvermogen 2700 m bedragen, en een bereik van 150 km. Voorzienne vleugelbelasting tussen 41 kg/m<sup>2</sup> met een lichte piloot en 59 kg/m<sup>2</sup> bij de maximale massa van 600 kg (195 liter ballast mogelijk).

### DG Aviation



Omdat de goedgekeurde analoge G-meters niet langer beschikbaar zijn, heeft DG besloten een digitaal alternatief aan te bieden als onderdeel van de minimumuitrusting voor DG-300, DG-500 en DG-1000 toestellen met kunstvluchtmogelijkheden, in samenwerking met EASA en LXNAV. Via de TM DG-G-16 is deze goedkeuring nu afgerond. Nieuwe DG-1001 tweezitters zijn af fabriek uitgerust met goedgekeurde digitale G-meters van LXNAV in 57 mm of 80 mm versie. Wie een dergelijke G-meter vroeger ongekeurd liet inbouwen, kan onder voorwaarden alsnog de goedkeuring en Form One bekomen via DG.

### Hoffmann Propeller

Er is een faillissementsprocedure geopend tegen Hoffmann Propeller uit Rosenheim. Het propellerbedrijf, dat werd opgericht in 1955, blijft voorlopig actief en de curator is op zoek naar investeerders. Het bedrijf is voorzichtig optimistisch dat deze stap succesvol zal zijn. Hoffmann propellers worden ingezet op sleepvliegtuigen en TMG's.

### Lavia SA

Deze Argentijnse firma heeft de luchtwaardigheidsrechten overgenomen voor de bekende Piper Pawnee sproeivliegtuigen, die vaak als sleepvliegtuig worden ingezet. Nu heeft ANAC Argentina (het lokale equivalent van het DGLV) een luchtwaardigheidsrichtlijn (AD) RA 2024-05-01 uitgevaardigd, van kracht sedert 18 juli 2024 en van toepassing op de PA-25, PA-25-235 en PA-25-260-vliegtuigen, dit ten gevolg van een reeks ongevallen met vleugelbreuk.

EASA heeft die AD overgenomen overeenkomstig de bepalingen van ED-besluit 2019/018/ED. De AD legt belangrijke inspecties en eventuele herstellingen vast voor de vleugelligger omwille van corrosie en/of vermoeiingsverschijnselen die geleid hebben tot dodelijke ongevallen in Zuid-Amerika. EASA benadrukt wel dat eventuele herstellingsprocedures of onderdelen die goedgekeurd worden door ANAC Argentinië niet zomaar kunnen gebruikt worden op EASA ingeschreven toestellen. Daarvoor is een Europese goedkeuring nodig. Daarmee staan tal van Pawnees voorlopig aan de grond.



### Leichtwerk AG



Deze firma, die de verantwoordelijkheid had overgenomen voor de enkele exemplaren van de tweezitter Eta, maar op basis daarvan van plan was om elektrovliegtuigen te ontwerpen die dan voornamelijk als geostationaire platformen moesten dienen voor telecommunicatie e.d., heeft eind augustus aangekondigd dat zij een faillissementsprocedure

heeft ingeleid. De bedoeling lijkt wel om een doorstart te maken via een reorganisatie “om het bedrijf te versterken voor de toekomst en zijn stabiele positie op de markt uit te breiden”. “Alle lopende orders worden zoals gewoonlijk verwerkt en nieuwe projecten zullen ook in de toekomst worden opgestart”, aldus Dr. Reiner Kickert, CEO van Leichtwerk AG.

### Schempp-Hirth Flugzeugbau

Ook deze firma mag zich verheugen op de resultaten op de WK in Uvalde. In de 20 meterklasse was de Arcus tweezitter in zijn varianten M en T veruit het meest vertegenwoordigde toestel, en het behaalde ook het kampioenschap met een historische bemanning: Sarah Arnold, eerste vrouw om een “algemene” WK-titel op haar naam te schrijven, en Karl Striedieck, de oudste

titelwinnaar ooit met zijn 87 lentes! De VS-ploeg won dank zij haar regelmaat, hoewel ze “slechts” de 7de en 10de dag als winnaars over de streep kwamen. Alle andere concurrenten lieten al eens een steek vallen. In de eerste tien kon enkel de Poolse ploeg op ASG32Mi de groepsprestatie van de Arcus toestellen doorbreken en eindigde tweede.

### Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

En nog vrolijke gezichten ten gevolge van Uvalde 2024, hier omwille van de wereldtitel behaald door Stefan Langer op AS 33 Me. Dit betekent gelijk een dubbele première: eerste maal in de geschiedenis dat een zelfstarter wint in de 18 meter klasse, en dan is het nog wel een elektrozevever! Van de 12 wedstrijddagen wist Langer ze allen, op de eerste na, op zijn naam te schrijven. Een mooie demonstratie van de overheersing van het piloot-zweefvliegtuigduo tegen meer dan 20 JS3's. Uiteindelijk werd een Ventus 3e tweede en een JS3 derde. Schempp-Hirth merkt ook op dat Langers AS 33 Me de enige elektrische zelfstarter was die elke dag op eigen kracht opsteeg. Voor hen een bewijs dat het Me systeem probleemloos werkt in elke omgeving, ook warm en hoog.



Stéphane Vander Veken  
Alle illustraties zijn bedrijfsdocumenten

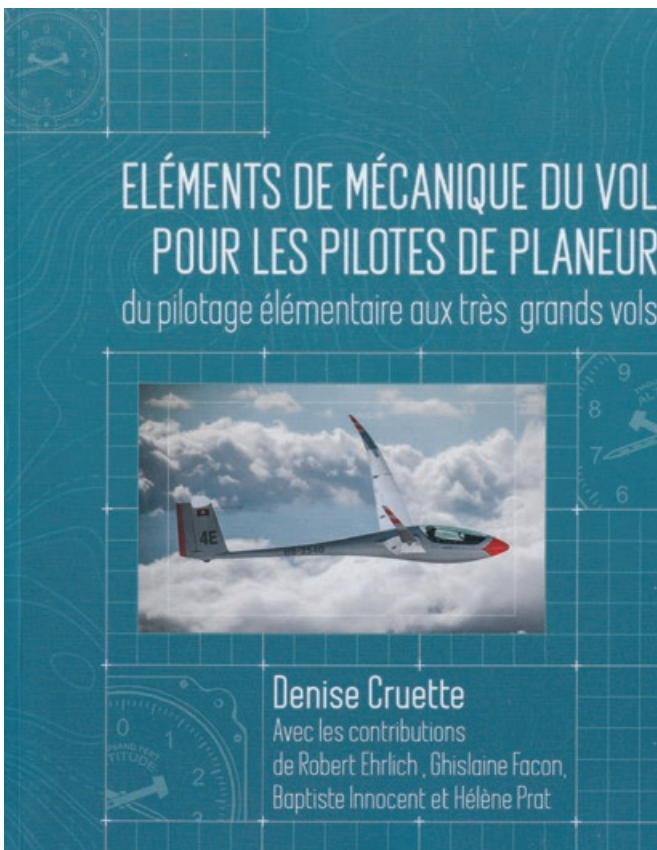


## Het hoekje van de boekenvreter

**Vandaag komen twee zeer verschillende boeken aan bod, de ene een kanjer, de andere een dun werkje dat amper het woord “boek” waardig is.**

Beginnen we met Denise CRUETTE, *Éléments de mécanique du vol pour les pilotes de planeur, du pilotage élémentaire aux très grands vols*, eigen uitgave 2024, 394 blz. met talloze schema's en illustraties in z/w en kleur, 215 x 277 mm slappe kaft, ISBN 978-2-9592455-0-3. Met de medewerking van Robert Ehrlich, Ghislaine Facon, Baptiste Innocent en Hélène Prat.

Volgens de auteur zelf is dit werk bedoeld om dieper in te gaan op bepaalde hoofdstukken van het handboek voor zweefvliegers en het e-learning programma dat is opgezet door de Franse zweefvliegfederatie ter voorbereiding op de theoretische en praktische examens voor de zweefvliegvergunning (SPL). Het is niet bedoeld om in één keer door te lezen, maar om te raadplegen wanneer je het nodig hebt of vragen hebt. “Zowel middelbare scholieren als universiteitsstudenten vinden hier directe toepassingen van de stof die ze tijdens hun studie wiskunde en natuurkunde hebben geleerd”, aldus Cruette.



Voor mensen die al langer de schoolbanken verlaten hebben, en dus meestal algebra en wetenschappen al lang vergeten zijn, geeft het werk gelukkig een vrij uitvoerig overzicht van de begrippen die erin aan bod komen. Maar het blijft eerst en vooral een wetenschappelijk werk, wat niet voor elke zweefvlieger een evidente lectuur is. De schooldagen van de boekenvreter zijn al meer dan 40 jaar voorbij, en hij moest dan ook even slikken toen er sprake was van scalair product en vectorieel product van vectoren, om maar een geval te noemen.

Voor hoger wetenschappelijk en wiskundig opgeleide zweefvliegers heeft de auteur toch ook een aantal onderdelen in een geel kader geplaatst, met de verwijzing: “deze onderdelen kunnen nuttig zijn voor wie daarvoor aanleg heeft, maar wie door de veelheid van formules afgeschrikt wordt, kan die delen gerust overslaan.”

En toch is het boek ook voor de minder wetenschappelijk begaafde bijzonder interessant, want het gaat veel dieper in op de problematiek dan de meeste opleidingsboeken. Het geeft je een beter inzicht in de diverse aspecten van het (zweef)vliegen, met alle problemen en valkuilen die men maar al te graag omzeilt. En hoewel er inderdaad veel formules in voorkomen, zijn er ook bijzonder veelzeggende illustraties en heldere uitleg erbij. Bij het lezen hiervan merk je ook vrij vaak dat je bepaalde aspecten van het vliegen niet hebt gesnapt in al hun subtiliteiten.

Iets waar de meeste opleidingsboeken weinig aandacht aan schenken als ze de krachten rond de zwever bespreken, is o.m. het gebruikte referentiestelsel. Is het gebruikte assenstelsel dat van de aarde, van de luchtmassa of van het toestel? In welke mate is dit van belang en in welke vluchtfasen? In sommige opleidingsboeken wordt daar echt een potje van gemaakt.

Ik zal hier geen overzicht geven van alle hoofdstukken: de inhoudsopgave is op zich al 7 blz. lang. Maar het boek bestaat uit drie hoofddelen:

- De vlucht in rustige lucht;
- De vlucht van het zweefvliegtuig in een luchtmassa die zich beweegt ten opzichte van een lokaal aardgebonden referentiestelsel, dat hier als een inertiaalstelsel (in het Frans: référentiel galiléen) beschouwd wordt;
- De afstandsvlucht (over vlak terrein, kruissnelheid, overland in de bergen en met gemengde – thermische en dynamische – stijgwinden.

In dit derde deel vinden we dan ook een analyse van een aantal grote vluchten, zoals de doorsteek van Vinon naar Fès, een 1000 km boven de Pyreneeën of een 500 km driehoek in de golfstijgwind van de Andes.

Speciaal voor de amateurs van simulatieprogramma's is er in bijlage een uiteenzetting door Robert Ehrlich van het programma dat hij geschreven heeft voor dit boek, om de vliegbaan te berekenen als gevolg van een verandering van standhoek gevolg door een nieuwe constante standhoek.

Voor zo'n lijvig werk blijft de bibliografie vrij kort en beperkt tot werken in het Frans en het Engels. De auteur betreurt trouwens in haar inleiding dat zij het Duits niet machtig is, om historische redenen nochtans wellicht dé taal van het zweefvliegen. Er is dan weer een belangrijke index van de vliegbegrippen die in het werk aan bod komen.

Om te besluiten: het is zeker de moeite waard om de nodige intellectuele inspanning te leveren om zich een veelheid aan begrippen (weer) eigen te maken. En opgelet: hoewel de opzet nogal theoretisch lijkt, legt het boek ook de nadruk op de praktische gevolgen van die theorie, in het bijzonder bij kritieke fases van het vliegen zoals de finale en de landing.

Het volgende boekje werd door de boekenvreter een beetje per toeval besteld toen hij op Amazon aan het snuisteren was: **Émile COLLADO DEL CAMPO, Jean-Pascal NOWAK, Si le vol à voile m'était conté, Aéroclub du Bas-Armagnac – André Malibos**, eigen uitgave, Books On Demand, Parijs 2023, 50 blz. A4, slappe kافت, rijkelijk geïllustreerd met (kleine) foto's en schema's, ISBN 978-2-3224-7502-4. Als de naam van de club je niets zegt, dan is het vliegveld toch vrij bekend: het gaat om Nogaro, tussen Auch en Mont-de-Marsan.

Het boek is feitelijk een beetje een samenraapsel van losse onderdelen die moesten beantwoorden aan een concrete vraag van een journalist aan de voorzitter van de betrokken club: "Hebben jullie soms een boekje of een folder met info over de geschiedenis van de sport en van de vereniging?" Neen dus... dus moest er eentje geschreven worden, en beide auteurs werden dan maar opgetrommeld om de klus te klaren.

Tja, en die ontstaansgeschiedenis voel je bij het doorbladeren van het boek. Eenheid is totaal zoek. Sommige hoofdstukjes zijn interessant, andere zitten er blijkbaar tussen om toch een minimum aan volume te bieden. Zo is de geschiedenis van het zweefvliegen grotendeels gehaald uit de Franstalige Wikipedia, doorspekt met data en evenementen uit de clubgeschiedenis.

(tot een invalshoek van 30°) te kunnen vliegen, met een stabilo dat 70° naar boven kon uitklappen. En dat is ook de situatie waarin de zwever zich op de foto bevindt...

Om toch van dit boekje te genieten, doe je er goed aan om vooral de passages te lezen die werkelijk handelen over het bestaan van de club, begonnen als motorclub in het interbellum. Pas vanaf 1946 zou er ook aan zweefvliegen gedaan worden, dankzij de nagenoeg volledig door de Franse staat gesubsidieerde vliegvelden, motor- en zweefvliegtuigen, Ford-lieren enz. De gouden jaren...

Terloops leren we ook dat de club van Nogaro in zelfbouw sleep-toestellen ontwikkeld heeft. De huidige sleper is de eenzitter Midour III die met 180 pk een uitzonderlijk klimvermogen bezit en waarvan de snelheden optimaal voorzien zijn voor het slepen van alle types zweefvliegtuigen. De club is ook de thuishaven van een aantal kampioen zweefvliegers zoals Sylvain Gerbaud, Christophe Abadie en Anne Ducarouge.

Tekenend voor dit boekje is wel dat het een viertal bladzijden wijdt aan de tarieven van de club! Achteraf bekeken is deze aankoop niet echt de (weliswaar lage) prijs waard. Er zijn zoveel betere boeken geschreven over de geschiedenis van een club...

Stéphane Vander Veken



Zelfs de illustraties lijden vaak onder dit euvel: zo vinden we een foto van een door de NASA aangepaste Schweizer 1-36 die als "prestatiezwever van de jaren 80" bestempeld wordt. Met een glijhoek van 1:31 bij 85 km/h was dat toen zeker niet het geval. Het ging om een potentiële opvolger van de 1-26, een post-solo toestel dus... Hij was omgebouwd om ook volledig overtrokken



# Alles gemonteerd? Alles aangesloten?



VLAAMSE CLUSTER VAN LUCHTSPORTEN



SPORT.  
VLAANDEREN



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

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

## Verkrijgbaar via het secretariaat:



### KNVvL-Elementaire vliegopleiding

Formaat: 15 x 21 cm

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



### Logboekje

Formaat: 13 x 20,5 cm

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



### Sticker "Zilveren" brevet

Prijs: € 2

(met verzendingskosten erbij 4€/stuk)\*



Bestellingen ontvangen vòòr 22/01/2025 kunnen afgehaald worden tijdens het symposium.

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

## Tweedehandsmarkt voor Zweefvliegspullen

Ben je op zoek naar een geweldige kans om gebruikte of tweedehands zweefvliegspullen te kopen of te verkopen? Kom dan naar onze tweedehandsmarkt speciaal voor piloten tijdens de

**Season Kick-off op 25 januari 2025 vanaf 13u30**

Op deze markt kun je een breed scala aan zweefvliegspullen vinden, waaronder:

Parachutes, Loggers, Instrumenten, Navigatiesystemen en nog veel meer!

Of je nu een ervaren piloot bent of net begint, dit is de perfecte gelegenheid om je uitrusting aan te vullen of te upgraden. Mis deze kans niet om geweldige deals te vinden en andere zweefvliegenthousiastelingen te ontmoeten!

Jezelf of je club aanmelden als verkoper? Stuur een mailtje naar [info@lvzc.be](mailto:info@lvzc.be)! Dan voorzien wij een plaats om je spullen aan te bieden, je zorgt zelf voor de bemanning van je standje!

We hopen je daar te zien!



# SEASON KICK-OFF

## ZATERDAG 25 JANUARI 2025



### PROGRAMMA

13:30 Ontvangst

14:00 Welkomstwoord van de voorzitter

14:30 Workshops naar keuze:



Luchtruimrefresher

-

POM: Pilot Owner Maintenance

-

Navigatie tijdens het overlandvliegen

-



16:00 Uitreiking SPL badges, FAI brevetten, Beker van Vlaanderen, foto- en filmwedstrijd, Charronprijzen



Doorlopend receptie,  
stand van Glider-Equipment, BenSky &  
tweedehands verkoophoekje

*Alle leden welkom!*



**PROVINCIAAL VORMINGSCENTRUM  
SMEKENSTRAAT 61, 2390 MALLE**