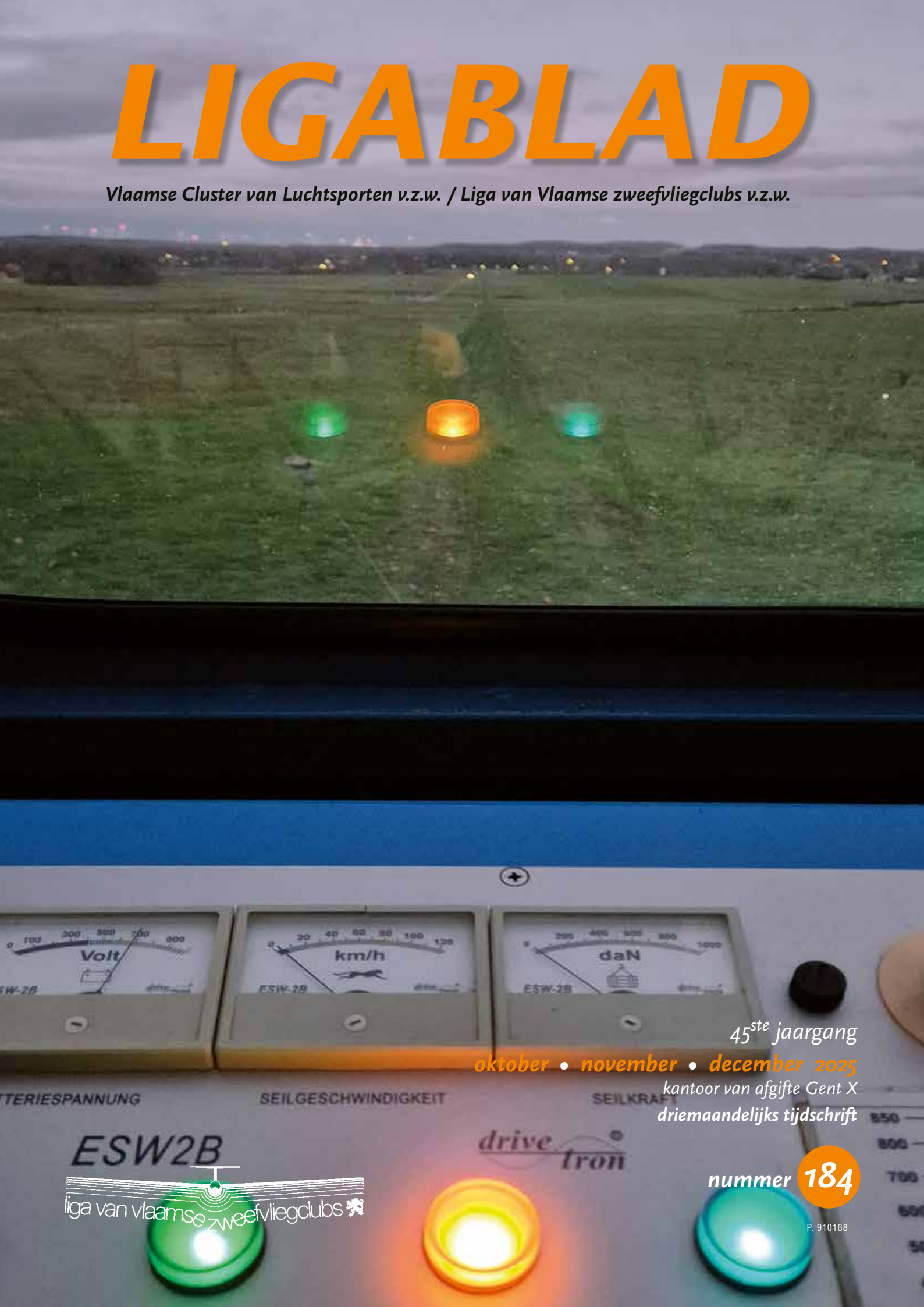
LIGABLAD

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



45ste jaargang
oktober • november • december 2025
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift
nummer 184
P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de

liga van Vlaamse zweefvliegclubs

vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie
De L.V.Z.C. is lid van de
Vlaamse Cluster van Luchtsporten v.z.w.
erkende organisatie voor
sportieve vrijetijdsbesteding
Tel.: +32 (0)470 78 48 03
e.mail: secretariaat@luchtsporten.be

SPORT. VLAANDEREN

45ste jaargang • Nummer 184
oktober • november • december 2025

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:
Dennis Lorson
Jonas Ferket
Virginie Valck
Mattijs Cuppens
Lucrèce De Palmenaer
Koen Pierlet
Jan-Bart Van Erck
Nick Adriaensen
Stéphane Vander Veken
Daniël Goyvaerts

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

Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs
Roklijf 97 • 9300 Aalst
Tel.: +32 (0) 470 78 48 03
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 Zweefvliegclubs
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 2026.**

Omslagfoto: ***Laatste lierstart van het jaar.*** *(foto Daniël Goyvaerts)*

Inhoud

Nieuws van het secretariaat 1
De Bergen bij Barcelonette 2
Juniorenweekend 2025 5
Begin 2026 de Zweef.app voor iedereen 8
Flight Safety een jaaroverzicht 10
Safety Charter LVZC 12
Next Year of gliding 15
Zweefvliegtuignieuws 17
Het hoekje van de boekenvreter 19

Woordje van de redactie

Beste lezer

In 2025 vierden we Jeroen Jennen. Hij werd wereldkampioen en meteen erna veroverde hij ook de titel van Belgisch kampioen. Datzelfde jaar verdween in ons ingewikkeld luchtruim de connotatie "FL..excluded". We mochten dus hoger vliegen en de transitie naar de nieuwe situatie werd zonder noemenswaardige problemen geïmplementeerd. Wat ook geïmplementeerd werd is de Zweef.App. Dat Nederlands programma is een antwoord op de steeds ingewikkeld wordende EASA richtlijnen. De app zorgt daarnaast voor de o zo nodige eenvormigheid en vereenvoudiging van ons administratieve universum.

Dennis Colson maakte tijdens zijn vakantie van een passage langs Barcelonette gebruik om de omgeving eens vanuit de lucht te verkennen. Hij deed dat in gezelschap van een plaatselijke routinier. Zijn verslag verscheen in het clubtijdschrift van De Wouw en wij vonden het zo goed dat we het hier op bredere schaal verspreiden.

Op 27 en 28 september 2025 organiseerde het Vlaams zweefvliegcentrum Phoenix het jaarlijks juniorenweekend. Jonas Ferket bezorgde er ons een verslag over. Als de junioren een weekend kunnen organiseren, dan kunnen wij dat ook zo dachten onze vrouwelijke piloten. Zij plannen de eerste editie van hun evenement in 2026, na het verschijnen van dit nummer dus en voor de publicatie van nummer 185.

Ons Safety-team evalueerde het jaar. Nog nooit noteerde men zoveel meldingen. Een goede tendens, zo menen Jan-Bart en Nick. Uit wat AIR opleverde, distilleerden zij ook een Safety Charter en dat is verplichte literatuur voor iedereen. Het Charter werd vervolledigd met een rubriek over grensoverschrijdend gedrag. Ook dat kan namelijk een bedreiging vormen voor de vliegveiligheid.

Onze vliegende reporter Virginie Valck trok naar Bert Schmelzer jr. en interviewde hem over zijn boek: "Next Year of Gliding". Plezier in het vliegen hebben, dat is volgens Bert zijn geheim.

Stéphan Van der Veken tenslotte dook voor ons nog maar eens in zijn onuitputtelijke boekenkast en haalde daar een paar juweeltjes uit, maar dat is niet alles wat hij elke keer doet. Hij houdt voor ons alle technische evoluties in de zweefvliegerij bij en publiceert die vier maal per jaar in de rubriek zweefvliegnieuws.

Tenslotte dit. De redactie wenst iedereen in 2026 een vruchtbaar en veilig vliegseizoen toe. Of we nu 1000km vliegen of een uur in de lucht blijven. Plezier in het vliegen, dat is het wat we allemaal moeten nastreven.

Veel leesgenot

Ludo

Nieuws van het secretariaat

Lucrèce De Palmenaer
Roklijf 37, 9300 Aalst
tel. 0470 78 48 03,e-mail: info@lvzc.be
Zorgt voor de algemene administratie, aanmeldingen LVZC, vergunningen lierbedienaars, FAI-proeven, boekhouding LVZC en VCL, bestelling logboekjes e.d.

Koen Pierlet
Stationsstraat 35, 3320 Hoegaarden
tel. 0496 67 25 05,e-mail: dto@lvzc.be
is verantwoordelijk voor de DTO opleidingen, aanvragen van vergunningen DGLV, aangifte van ongevallen.

Gelieve de documenten die verband houden met al die materies naar de juiste adres te versturen en nooit naar het zeteladres dat hieronder afgedrukt staat.
Zetel LVZC vzw: Hannuitsesteenweg 350, 3300 Tienen

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

Verder vraagt het secretariaat om:
- alle adreswijzigingen zo spoedig mogelijk te melden;
- documenten enkel in een kwalitatieve scan en opgeslagen als PDF bestand naar de betrokken secretariaatsmedewerker te versturen;
- een kopie van medische verklaring en vergunning steeds naar info@lvzc.be te verzenden

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. Vergeet niet dat je vliegboek een officieel document is dat helemaal in orde moet zijn met de nodige handtekeningen, stickers, ... Zorg dat je steeds ook je totalen optelt en overdraagt naar de volgende pagina zodat het eindtotaal steeds correct is.
Bij je dossier voor aanvragen van een vergunning is het noodzakelijk steeds een kopie van je ID en je medisch certificaat toe te voegen. Gebruik de checklist zodat je dossier compleet is. Voor alle aanpassingen van je vergunning is voor DGLV ook een kopie van je huidige vergunning nodig. We vragen aan de FI 's en FE's telkens bij wijzigingen een kopie van hun vliegvergunning en medisch certificaat over te maken aan het DTO-secretariaat via dto@lvzc.be.

Safety Management
Oproep om incidenten – accidenten en voorvallen te melden via het gekende AIR-systeem.Nick Adriaensen en Jan-Bart Van Erck zijn bereikbaar via: safety@lvzc.be

Techniek - luchtwaardigheid
Op de techniek-sectie van onze website www.lvzc.be kan je alle benodigde documenten terugvinden, zowel voor de techniek als voor de CAO. Gelieve ervoor te zorgen dat je steeds de laatste versie van de documenten gebruikt. Alle documenten in verband met techniek moeten verstuurd worden naar cao@lvzc.be. Alleen elektronische documenten worden aanvaard.

Het secretariaat is zoals we hiernaast zien bemand door twee personen. Zij verdelen onder elkaar de taken.

Homologatie van FAI-Brevetten
FAI-proeven waarvoor homologatie wordt aangevraagd, moeten gepresteerd en aangevraagd zijn tijdens een periode van lidmaatschap bij LVZC. De aanvraag gebeurt door het aanvraagformulier in pdf formaat door te sturen naar het secretariaat van de liga, samen met de igc file (in igc format en geen print-outs, met uitzondering van de 5 uur duurvlucht waarvoor een kopie van het vluchtenblad van de startplaats volstaat).
Gelieve er rekening mee te houden dat alle dossiers binnen de 12 maanden na de prestatiedatum ingediend moeten worden. Dossiers ouder dan 12 maanden na de dag van de prestatie worden niet aanvaard! De dag van ontvangst bij het secretariaat geldt als aanvraagdatum.

Fotowedstrijd – filmpjeswedstrijd 2025
Alle foto's en filmpjes kunnen digitaal worden ingestuurd naar fotowedstrijd@lvzc.be

De nieuwe jury zal de inzendingen kritisch bekijken en naar alle eerlijkheid beoordelen. De winnaar wordt bekendgemaakt tijdens de Season Kick-Off 2026 en die vindt op 14 februari 2026 plaats. Kijk zeker naar het programma van dit evenement dat afgedrukt is op de achterzijde van dit Ligablad.

Vademecum
Het Vademecum was tot nu toe een papieren document dat één maal per jaar, samen met het eerste nummer van de nieuwe jaargang van het Ligablad, verstuurd werd. In de loop van een jaar kan echter veel veranderen en daarom werd besloten voortaan dit document op de website te zetten en daar up-to-date te houden.

De bergen bij Barcelonnette

Zodra ik begon met zweven zat de droom van bergvliegen al ergens in mijn achterhoofd. De boeiende presentatie van Dries van Gestel op het symposium 2024 maakte het idee een beetje tastbaarder, en de vele indianenverhalen van ervaren clubleden voegden kleur toe. Glenn en Jens waren heel enthousiast over hun bergstages in Saint-Auban de laatste jaren, en nu begon het echt wel te kriebelen. Maar was bergvliegen, met zijn dramatische verzichten rakelings langs bergflanken, wel iets voor mij?

Only one way to find out! De route naar onze zomervakantie in Italië werd subtiel verlegd, met een geheel toevallige pitstop van drie dagen in Barcelonnette, het hart van de Franse Alpen. En dan hopen op tenminste één dag vliegweer...

Dag twee begint met volle zon, dus op naar het vliegveld, genesteld in het midden van de mooie Ubaye-vallei. Met zijn blauwe Robin DR-400 en chalet annex briefinglokaal lijkt het wel een alternatieve dimensie van onze club. De briefing om 10u30 (in Zuid-Frankrijk alles op het gemak) bestaat uit een eindeloze reeks cryptische TopMeteo-kaarten, waaruit ik vooral onthou dat er geen golf is die dag. In de nok van het dak kijken een Ka 8 en een lammergier goedkeurend toe.

Net zoals thuis. Het briefinglokaal van Barcelonette (foto Dennis Lordon)

Dan minder goed nieuws: de instructeur van dienst, die eigenlijk eerder grondcoördinator is, heeft er precies niet veel zin in om mij een paar uur op sleeptouw te nemen, en delegeert naar Markus, een vriendelijke maar mij onbekende Duitser op verlof. Markus moet nog eerst zijn caravan opruimen, want hij gaat die avond

Briefing

terug naar Beieren. Hij zou om halfdrie terugkomen. Halfdrie! Teleurgesteld zet ik me op een bankje, en geraak aan de praat met Hans-Georg, nog een Duitser in ballingschap, die in gebrekkig maar lyrisch Engels zijn passie en tips overbrengt.

Een kwartier later is Markus weer terug. We zullen toch maar vertrekken zeker? Ik denk dat hij TopMeteo wat beter bestudeerd heeft en zijn frank gevallen is. We duwen de Duo in piste en laten de Robin komen. Ik mag meteen de sleepstart doen. Toch wel spannend, want langs beide kanten gaat het sneller omhoog dan in Tienen...maar in de lucht voelt het heel natuurlijk aan, en parallel aan de vallei winnen we eerst wat hoogte alvorens langs de zuidflank van Le Grand Bérard gelost te worden.

Dat is meteen een heel vreemde ervaring: het hellend vlak en de kommen van de flank zijn alles wat je nog ziet, en ze zijn héél dichtbij. Markus neemt over, want hier aanpikken is geen beginnerswerk. Gestaag gaan we omhoog in achten, telkens een beetje opschuivend. Het is wat zoeken en proberen, maar even later bereiken we de Tête de Fin Fond en mag ik thermieken.

Wat een indrukwekkend zicht! De Duo cirkelt soepel op 45 graden, en terwijl de kam en Barcelonnette onder ons draaien, stijgen we vlotjes tot 3900m. Langzaam wordt de structuur van de omliggende valleien zichtbaar, als een kaart die zich open vouwt. Niet dat ik een flauw idee heb waar we moeten of kunnen naartoe gaan — da's de keuze van de chef.

We steken over naar de Tête de Siguret, waar het volledig plat is, en dan gaat het noordwaarts over de Frans-Italiaanse grens. Wat wolkenstraten zijn voor de lage landen, zijn kammen voor de bergen: stijgen, of toch zeker hoogte houden, in rechte vlucht. Precisie is belangrijk: je moet nét aan de windzijde van de kam

Vergezicht over de Alpen

De Glacier Blanc van kort bij gezien

Langs de Cheval Blanc (foto Dennis Lorson)

blijven, een beetje daarnaast wordt meteen afgestraft met een min. Het lukt me al wat, maar het is niet zo simpel om je grondpositie in te schatten.

We maken goed vaart dankzij de convergentielijn die typisch is voor de Frans-Italiaanse grens. Rechts van ons bevindt zich een dik wolkenpakket waar we voortdurend langs scheren. Markus vraagt me recht door een kleinere wolk te vliegen, en plots bevinden we ons vijf veel te lange seconden in het complete wit. Om nooit meer te doen, want er zijn genoeg verhalen die zo beginnen en slecht eindigen.

Kamvliegen

Le Dormiousse

Helaas is ook de Monte Viso volledig in wolken gehuld, en we draaien noordwest. Even bijtanken tot op 4400m boven de Pic de Rochebrune, en zuurstof in. We steken bij Briançon door naar het hoofdgerecht: Les Ecrins!

Voor het eerst vandaag worden de kammen langzaam wit, een magnifiek contrast met de nu gitzwarte rotsen. Ter hoogte van de Montagne des Agneaux doemt eerst de Glacier Noir op, volledig zwart door het rotspuin bovenop zijn ijs. Daarna komt het echte schouwspel: de Glacier Blanc. We vliegen langs de noordkam en maken een schitterende 180 rakelings langs de Barre des Ecrins. Je kan de sneeuw bijna proeven, en het overvalt me wat een ongelooflijk privilege wij zwevers hebben om dit perspectief te mogen zien.

We trekken nog even naar het noordoosten tot aan Sollières, en keren dan zuidwaarts. We vliegen zo efficiënt mogelijk, en leggen 80km af zonder te thermieken, met maar 900m hoogteverlies. Markus vindt het bijzonder amusant dat ik onderweg toch de neiging heb om in te draaien. Je zit hier niet in België hé!

We zijn terug bij af: rechts van ons ligt Barcelonnette. Maar onder ons...opnieuw de Tête de Siguret. Ditmaal geeft hij, en nog geen beetje. We stijgen terug naar 3800m. Of ik er nog goesting in heb. Ja natuurlijk! We zetten voort naar het zuidwesten, en de bergen worden langzaam heuvels. Ook de wolken lossen op, en we verdwijnen in het blauw. We passeren de Cheval Blanc, een uitgestrekte, kale berg, die vooral herkenbaar is aan het piepkleine huisje bovenaan. Voor ons ligt wijds de vlakte van Vinon.

De kamthermiek is al even aan het minderen, en we komen lager en lager te zitten. Mooi boven het terrein, maar niet genoeg om terug te geraken...werk aan de winkel dus, en dat in het blauw. Vermoeid van alle indrukken begint mijn concentratie af te nemen, en Markus mag het oplossen. Boven de Montdenier haalt hij er met moeite 300m uit en volgen we onze track terug.

Het rustige wegebben van de Alpen keert zich nu om in een crescendo van majestueuze kliffen, prachtig verlicht door de avondzon. We kiezen de meest indrukwekkende, de Barre des Dourbes, om ons terug te gidsen. Echt een machtige ervaring om daar over te vliegen: rechts steile rotsen, links de afgrond, en gratis en voor niets omhoog.

We volgen de Barre in een bocht naar het oosten tot aan de Cheval Blanc. Maar ditmaal zitten we laag langs zijn flank, en het kost Markus een paar heen-en-weerpassages om langzaam boven de top te klimmen. Onze vleugel scheert rakelings langs het terrein. Vanaf daar gaat het vlot, en keren we via de Tête de l'Estrop en de Dormillouse terug naar de Ubaye vallei. Een laatste blik op het stuwmeer van Serre-Ponçon langs de Pic de Morgon, en plots flitst vlak langs ons een gigantische gier. De eerste vogelontmoeting van de dag, maar wat voor één...

Een terrasje in het gezellige Barcelonnette maakt de dag af. Ik concludeer wat eigenlijk na een half uur al duidelijk was: dit smaakt naar meer! Saint-Auban heeft er volgend jaar een klant bij. Voor zij die twijfelen: probeer zeker eens een introductievlucht als je in de bergen bent, het is sowieso een fantastische ervaring.

Dennis Lorson
Artikel uit Cumulus nr 123 De Wouw
Foto's Dennis Lorson

Juniorenweekend 2025 te EBGG

Het juniorenweekend, ondertussen een beroemd begrip in de zweefvliegwereld. elk jaar georganiseerd door een andere zweefvliegclub. Dit jaar op 27 en 28 september neergestreken in Oost-Vlaanderen.

Net onder “de marginale driehoek” en boven de taalgrens ligt een verdoken parel in de Dendervallei. Het Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix. Gescheiden door een dijk en verenigt door naam en toenaam met de allombekende rivier de Dender. VZP kent zijn basis op vliegveld Overboelare sinds 1996 en telt zowel een houtvloot als een breed scala aan performantere toestellen. Het juniorenweekend is gezellig, leerrijk, sportief en hét moment om elkaar terug te zien na een druk vliegseizoen.

Vorig jaar op het juniorenweekend was er een delegatie van Overboelare die zeer ijverig was om het Juniorenweekend op zich te nemen, ze werd met open armen ontvangen en kreeg groen licht om te beginnen met organiseren. Diezelfde delegatie liet op verschillende evenementen opnieuw zien dat ze de eer graag op zich zou nemen. Zo gezegd zo gedaan!

Vrijdagavond, de aftrap met de spaghetti

Iedereen moe van de werkweek, sommigen zijn van heel ver gekomen, anderen van heel dichtbij. De eerste mensen kwamen rond 19 uur en kwamen de warme geur van spaghetti tegemoet. Iedereen kon naast de loods hun tenten opstellen en zich rustig settelen. De chef-kok had voorgenomen ijverig doorlopend door te gaan tot iedereen genoeg energie had om thermiek te maken tot maandag.

Zaterdagmorgen met de fluitende vogels en de ochtendzon werd iedereen langzaam maar zeker wakker uit de verre dromen. De briefing om 9 uur gaf duidelijkheid over de moeilijkheden die Overboelare met zich meebrengt. Het kleine veld dat zich vooral uit in de breedte werd uitvoerig besproken. De weersvoorspellingen voor die zaterdag waren echt fantastisch. Beter weer konden de junioren zich niet wensen. Een stralende zon, zalige temperatuur en een nauwelijks op te vatten wind legden de basis voor een zeer fijne vliegdag.

Een stralende zon strijkt neer op Overboelare

T30 op de montageplaats

T21 in de startblokken

Er werd uitvoerig gelierd en gesleept, ook werd er veel met TMG's gevlogen. De klassiekers zoals een Slingsby Sedbergh T21 en een Caproni Callif van onze vrienden uit Nederland vlogen boterzacht boven de Vlaamse Ardennen. De T21 en de Caproni zijn tevens bijna vaste bezoekers van het Juniorenweekend. Zij worden steeds met open armen ontvangen en brengen zowaar een oldtimer spektakel! Zowel twee- alsook eenzitter oldtimers waren te bespeuren op Overboelare. J.M. kwam de sfeer opsnuiven van zijn oude club en bracht de T30 mee.

Caproni Callif aan de lier

Het zou Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix niet zijn zonder een toestel dat ook Phoenix in zijn naam draagt. Deze Tsjechische TMG biedt plaats voor 2 piloten en is uitgerust met een Rotax 912. Het bedrijf dat de bouw van het toestel heeft overgenomen is van plan om er een elektrische versie van uit te brengen.

Het neusje van de zalm op huidig vlak van zweefvliegen was er in de vorm van een Ventus 3TS! Dit moderne toestel van Schempp Hirth werd alom uitgeroepen als een topervaring om mee te vliegen.

Doorheen de dag werden er lekker hamburgers en worsten gebakken op de plaat aan democratische prijzen. De vliegdag werd prachtig afgesloten en na al die toestellen te hebben zien vliegen werd het tijd om stilaan richting kantine te gaan en deel te nemen aan een zowaar luchtvaartseminarie.

De presentatie werd ingeleid door de mensen van Brussels Airlines, die gaven een uiteenzetting voor de junioren over hun deels gesponsord MPL-programma om lijnpiloot te worden voor de maatschappij. Het seminarie werd afgesloten door de mensen van EUROAVIA, de studentenclub van VIVES Oostende. De junioren luisterden opvallend aandachtig, misschien lag dat aan de belofte van een BBQ achteraf 😉.

Tijdens de presentaties was het BBQ-team druk in de weer om alles klaar te zetten om de massa volk een heerlijke maaltijd voor te schotelen. 3 stukken vlees, à volonté frieten en een stevige keuze uit salades en pasta's moesten ervoor zorgen dat de

Ventus 3TS in een sleepstart bij lage zon

Bachtrack Phoenix air Phoenix

Junioren de mooie vliegdag konden afsluiten op goede voet. Een kleine 150 mensen namen deel. De avond werd afgesloten met een knalfuif, iedereen ging helemaal los op de bonkende beats van POL.YESTER.

Zondag kon er gerekend worden op een ontbijt, dit zakte bij velen diep tot in de schoenen. We nemen aan dat het ontbijt net iets te zwaar was. Rond de middag begonnen de tentjes stilaan te verdwijnen en keerde de rust terug in Overboelare.

De junioren van VZP blikken terug op een geslaagde editie van het Juniorenweekend. Het enorme geluk met het weer, en de waanzinnige aantallen waarmee we jong en oud mochten verwelkomen op ons knus vliegveldje zorgden voor een editie om nooit meer te vergeten. Een welgemeende dankjewel aan alle helpers, piloten, terreinoversten en gewoon toeschouwers 😊 We kijken nu al uit naar editie 2026!

Jonas Ferket

Junioren VZP

Begin 2026 de zweefapp voor iedereen

Vanaf 1 januari 2026 kunnen alle bij onze Liga aangesloten clubs gratis van het eigen administratieve systeem overstappen naar de Zweef.App. De Liga biedt die mogelijkheid aan om de digitalisering en uniformiteit binnen de werking van onze organisatie te bevorderen, maar ook omdat de app binnen de DTO een belangrijke rol speelt. We komen er op terug.

Voor wat staat de Zweef.App en welke voordelen biedt het platform? Tijdens de Kick-Off van het nieuwe seizoen op zaterdag 14 februari 2026 wordt een workshop aan de app gewijd, daarom is het zeker de moeite waard om al even met het systeem kennis te maken.

Tegemoetkomen aan de EASA regelgeving

In 2020 vormden een aantal significante wijzigingen in de EASA regelgeving voor de Nederlandse zweefvlieggemeenschap de aanleiding om naar een nieuw administratief systeem over te schakelen dat bruikbaar zou zijn voor alle clubs en dat meteen iedereen EASA- proof maakte. Net zoals bij ons gebruikte tot dan elke Nederlandse club zijn eigen administratieve software. Een poging om alles daarvan in één pakket samen te brengen, mislukte. Drie jonge programmeurs zetten zich daarop achter hun scherm en ontwikkelden een totaal nieuwe app die volledig aan de compliance-vereisten van de EASA regelgeving voldeed, gemakkelijk uitgerold kon worden maar toch ook personaliseerbaar bleef. Het resultaat van hun werk werd in 2021 gelanceerd en meteen door 21 hoofdzakelijk Nederlandse, twee Belgische (Albatros en de K.A.C.K.) en een paar Britse clubs in gebruik genomen.

Startadministratie centraal

Om de administratieve processen van clubs te vereenvoudigen en te uniformeren, richtten de bouwers van de app hun blik op het Open Glider Network (OGN). Met de start- en landingssuggesties die dat netwerk aanlevert wordt :

1. de volledige vliegveldadministratie van de aangesloten club bijgehouden;
2. voor elke piloot een elektronisch vliegboek gegenereerd;
3. de currency en recency van elke piloot in het oog gehouden;
4. de vorderingen van alle leerlingen gevolgd;
5. de sleep- en (of) lieradministratie bijgehouden en tenslotte
6. het materiaalgebruik opgevolgd.

OGN is een belangrijke factor, maar zeker niet noodzakelijk om de Zweefapp te implementeren: het blijft namelijk nog steeds mogelijk om alle gegevens handmatig in te voeren.

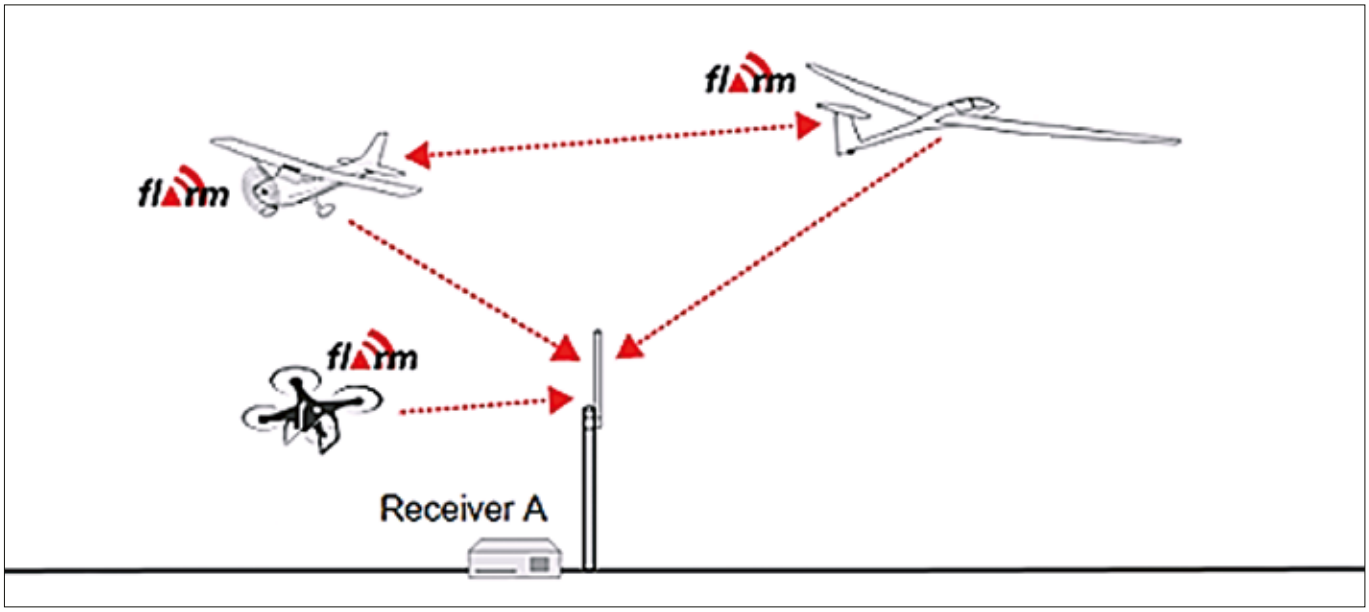
Meerdere modules

Planning van operaties
Waarschijnlijk een van de belangrijkste toepassingen die het systeem de leden biedt, is dat ze zich voor elke vliegdag zelf kunnen inschrijven. Ze kunnen zelfs hun voorkeur om met bepaalde vliegtuigen te vliegen kenbaar maken. Hierdoor wordt het mogelijk om op voorhand het aantal leden en vooral het aantal leerlingen te kennen die zich voor de vliegdag zullen aanbieden en te bepalen hoeveel en welke vliegtuigen daarvoor nodig zijn. Voor de instructeurs is het bijzonder interessant om vooraf te weten welke leerlingen ze aan boord gaan krijgen, want zo kunnen ze hun lesdag beter voorbereiden. Natuurlijk is elke club verschillend en kan elke club op dit vlak nog steeds zijn 'persoonlijke invulling' geven.

Digitale opleidingskaarten en –dossiers: de app laat toe de gele leskaart te vervangen door een elektronische versie die de instructeur met zijn "mobile" tijdens of meteen na de vlucht kan up-daten. Hierdoor ontstaat een zeer actueel beeld van de vorderingen die elke leerling maakt. Een beeld dat versterkt wordt door de notities die de instructeur achteraf over de leerling in zijn dagverslag optekent.

Uitrol van dienstroosters
Clubs publiceren hun dienstroosters nu via allerlei kanalen. De Zweef.App biedt de mogelijkheid om dat op de plaats te doen waar de leden ook hun eigen traject kunnen volgen.

Vereenvoudigd betalingsverkeer
Een aparte module maakt het mogelijk om de vluchten rechtstreeks via de app te verrekenen en de administratie van voorafbetaalde vouchers (initiatievluchten) af te handelen.



Bijhouden van de onderhoudsdossiers
Aangezien de startadministratie een duidelijk beeld genereert van het vloot-gebruikt, opent zich ook de mogelijkheid om op basis van allerhande parameters (gemelde defecten, levensduur van onderdelen, ARC's enz) per vliegdag de beschikbare toestellen op te lijsten en geautomatiseerde onderhoudsprogramma's te generen.

Opvolgen van winterwerk en projecten
Veel clubs vragen hun leden tijdens de winterperiode om een bijdrage aan het onderhoud van het patrimonium te leveren. Om dat op te volgen worden/werden allerhande dragers gebruikt. De app kan al deze media vervangen door de leden zich gewoon te laten aanmelden op een bepaald project.

Veel mogelijkheden dus, maar door de modulaire opbouw van de toepassing is het niet nodig dat een club meteen alles gebruikt. Bovendien sluiten de reeds uitgewerkte modules niet uit dat ook eigen toepassingen toegevoegd worden en de app zo een eigen clubsignature krijgt.

Wat hebben de Liga en de clubs er aan om van het eigen systeem over te stappen naar een gemeenschappelijke administratie?

Het antwoord op deze vraag ligt in wat de combinatie van efficientie, transparantie en compliance oplevert. Door één uniforme digitale oplossing te gebruiken, wordt alleszins de administratie binnen de clubs en de Liga vereenvoudigd, de samenwerking versterkt en de naleving van regelgeving gegarandeerd.

1. **Efficiënter ledenbeheer:**
Het administratief werk vermindert. Tot nu toe waren de clubsecretarissen verplicht om alle wijzigingen aan de adressen, vergunningen, functies, enzovoort van hun leden handmatig door te geven aan het Liga-secretariaat. Met een gemeenschappelijk online platform valt dit werk weg. Het opvolgen van de 'recency', 'medicals' en zweefvliegbarometer van de leden wordt ook een stuk eenvoudiger. Voor leden die in verschillende clubs vliegen, vermindert de administratieve last want al hun vluchten zullen over de clubs heen in één digitaal vliegboek samengebracht kunnen worden.

2. **Digitalisering van de DTO:**
In zijn voorwoord voor Ligablad nr. 183 schreef onze voorzitter het al: de generieke implementatie van de Zweef.App, getriggerd vanuit de DTO-audit (DGLV) vormt een belangrijke nieuwe pijler bij de verdere uitbouw van onze Liga. Wat verder lezen we: De audits bij DTO en CAO hebben meer dan duidelijk gemaakt dat de EASA-regelgeving, geconcretiseerd door onze eigen richtlijnen (OHB Organisatiehandboek, documenten Techniek, ...), strikt/professioneel dienen beleefd te worden. En de voorzitter besluit: Ik reken op ieders medewerking om hier consequent mee om te gaan."
In het Corrective Action Plan dat de Liga naar aanleiding van die audits uitwerkte, kreeg de Zweef.App dan ook een belangrijke rol want eenmaal de opleidingsactiviteiten in al onze clubs op één platform digitaal beheerd worden, krijgt de DTO een goed en geactualiseerd zicht op zowel de daarvoor gebruikte vloot lesvliegtuigen als de 'currency' van zijn instructeurs.

3. **Geen investeringen meer nodig in een eigen systeem:**

Tot nu toe gebruikten de clubs eigen administratieve systemen. Eigen systemen houden in dat ze gebouwd en onderhouden moeten worden en dat vraagt geld en vooral veel vrijwilligerswerk. De Zweef.App ontslaat de clubs van al die verplichtingen en biedt een systeem dat bovendien de wijzigingen in de EASA regelgeving via up-dates op de voet volgt. Dat de EASA zelf ook goed beseft dat haar regelgeving ingewikkeld en vaak niet aangepast is aan de recreatieve luchtvaart is, blijkt uit het Rule Simplification Programme dat de instelling onlangs in het kader van een EU initiatief opstartte.

Een groeiend succes

De app wordt op dit ogenblik aangeboden in vijf taalversies (maar wel met een onderscheid tussen het Nederlands-Nederlands en het Vlaams-Nederlands). Voor 2025 zijn de cijfers nog niet bekend, maar in 2024 gebruikten 42 verenigingen in drie landen de toepassing. Ze verwerkten er de gegevens mee van 3400 aangesloten clubleden en registreerden 46000 vluchten. Wie vandaag de website van het platform consulteert en België aanklikt, zal merken dat Glidingapp reeds alle 13 clubs van de Liga tot zijn klanten rekent. Toch staat er voor een aantal clubs nog veel werk op het programma vooraleer ze het systeem effectief kunnen inzetten.

De Zweef.App op de Season Kick-Off

Tijdens de **Season Kick-Off** krijgen, zoals reeds gezegd, alle leden de kans om kennis te maken met de mogelijkheden, voordelen en toepassingen van **Zweef.App**.

We voorzien een **algemene sessie** voor alle leden waarin we tonen hoe je je profiel up-to-date houdt, documenten oplaadt en hoe het digitale opleidingsboekje er binnenkort zal uitzien (voor clubs die daarvoor kiezen).

Daarnaast is er een **specifieke sessie voor instructeurs**, met focus op het beheren van leerlingenboekjes en het opvolgen van de verschillende opleidingen binnen Zweef.App.

Zo draag jij actief bij aan het succes van Zweef.App:

Door je **eigen profiel up-to-date** te houden (voeg je foto toe, vul je gegevens in en hou ze up-to-date), al je **vliegdocumenten overzichtelijk op één plek** te bewaren (ID, medische vergunning, medische verklaring, bevoegdheid lierbedienaar, radiovergunning, ...) en na elke vliegdag je **vluchten te controleren en te bevestigen**.

Op die manier bouw je niet alleen aan een **perfect digitaal vluchtlogboek** naast je papieren logboek, maar kun je ook op elk moment nagaan of je **volledig voldoet aan de recentheidsvoorwaarden of bijvoorbeeld passagiers mag meenemen.**

Handig, duidelijk en helemaal future-zweefvlieg-proof!

Het Safety-jaar van onze Liga

In Frankrijk kwamen dit jaar niet minder dan 10 zweefvliegpiloten om het leven en er geraakten evenveel gewond. Onze gemeenschap bleef gelukkig van dergelijke drama's gespaard. Dat neemt echter niet weg dat we moeten blijven opletten, want in een aantal gevallen kon een dramatische afloop maar net vermeden worden.

Meer meldingen in AIR een goede zaak.

In 2026 ontving de AIR applicatie van de Liga 189 meldingen. Dat waren er 7% meer dan in 2024. In 89% van de gevallen was een clubtoestel, in 11% van de gevallen een privétoestel betrokken. Was de toename het gevolg van meer "events" of werd er meer gevolgen? Om daar een antwoord op de formuleren is het nodig om de meldingen te spiegelen aan het aantal vluchten, of nog beter, aan het aantal vlieguren die gepresteerd werden. Wat er ook van zij er werden nog nooit zoveel meldingen gedaan en dat duidt op een verbeterde meldingscultuur.

Doorlooptijd van de meldingen en categorisering

Circa **65%** van de meldingen werden **binnen** een periode **5 dagen** in AIR geregistreerd. Dat betekent echter ook dat iets meer dan één melding op drie het er langer over deed. In sommige gevallen zelfs tot 40 dagen.

Wat dekt de vlag "melding" in feite?

Alle meldingen die AIR ontvangt, belanden uiteindelijk in één van de volgende categorieën:

Voorval:
Een voorval is een operationele onderbreking, defect, fout of andere onregelmatigheid waardoor de vliegveiligheid wordt beïnvloed, maar zonder dat daar een ongeval of ernstig incident uit voortvloeit.

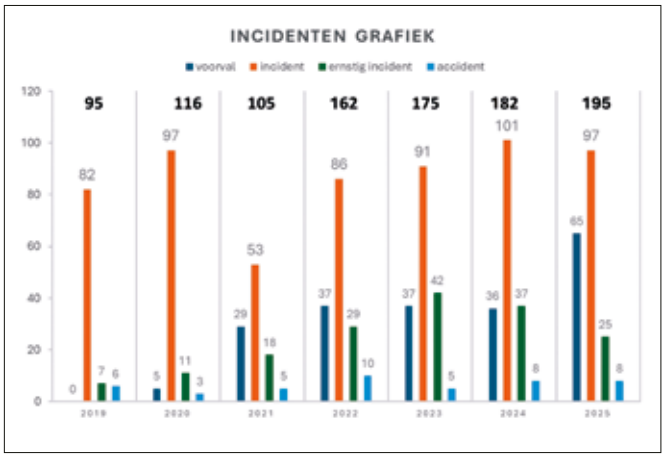
Incident:
Een incident is een voorval, met uitzondering van een ongeval, waarbij het veilig gebruik van een luchtvaartuig in gevaar wordt gebracht.

Ernstig Incident:
Een incident kan echter in omstandigheden plaatsvinden die zeer waarschijnlijk tot een ongeval zouden hebben geleid. In zo een geval spreekt men van een ernstig incident.

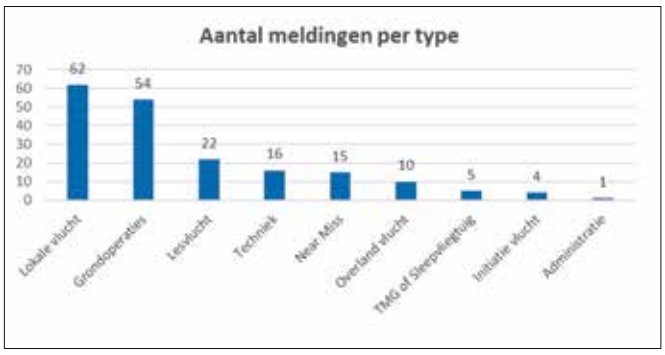
Accident / ongeval:
Een accident/ongeval is een situatie waarbij een persoon aan boord van een luchtvaartuig dodelijk of ernstig gewond raakt of het toestel schade of een structureel defect oploopt. De verdelingen over de verschillende categorieën zag er in 2024 en 2025 als volgt uit:

Type melding	2024	2025	Trend
Voorval	36	65	▲ +85 %
Incident	101	97	▼ -4%
Ernstig incident	37	25	▼ -32%
Accident	8	8	— gelijk
Totaal	182	195	▲ +7%

Wanneer men het cijfermateriaal dat de laatste zeven jaar verzameld is er bijneemt dan valt op dat van 2019 tot en met 2025 het aantal voorvallen spectaculair steeg, maar het aantal gerapporteerde incidenten, ernstige incidenten en accidenten daalde. Er moet wel opgemerkt worden dat het plaatsen van de meldingen in één van de vier categorieën verschilt van club tot club en dus veel afhangt van de heersende clubcultuur.



Wanneer men de 195 meldingen die AIR in 2025 haalden isoleert, dan blijkt dat 118 meldingen gerelateerd waren aan een in flight situatie en die vond in zeven op de tien gevallen tijdens een lokale- of lesvlucht plaats.



Welke trends werden uiteindelijk zichtbaar?

De lierstart blijft markant aanwezig en dat heeft te maken met de hogere kinetiek die verbonden is aan deze startmethode. De hogere frequentie aan lierstarts in vergelijking met sleepstarts verhoogt logischerwijs ook de kans dat er iets kan mislopen. Dat 'mislopen' was voor 33% van de gevallen te wijten aan een kabelbreuk of een afgebroken lierstart.

In 2025 verhoogde ook het aantal meldingen gerelateerd aan grondoperaties met 36% en dat is veel. Van de 53 meldingen hadden er 11 met het grondtransport te maken en 13 met foutieve manipulatie van lierkabels (over de kabel rijden, enz.).

Verontrustend is dat t.o.v. vorig jaar het aantal gerapporteerde near misses verdubbelde. In 4 van de 15 gerapporteerde gevallen

gebeurde de bijna botsing gedurende het thermieken. In 6 van de 15 gevallen waren andere vliegtuigen (sleepvliegtuig, ULM, motorvliegtuig) betrokken partij.

Type incident	2024	2025	opmerking
Lierstart	29	33	Vaak voorkomend
Grondoperaties	39	53	Sterke stijging
Preflight checks	12	9	Licht gedaald*
Circuit	9	15	Sterke stijging
Landing	26	18	Daling
Vluchtfase	17	14	Licht gedaald
Sleepstart	11	9	Licht gedaald
Near Miss	8	15	Verdubbeling
Techniek	15	15	Gelijk
Overige	3	6	Verdubbeling
TMG / Sleepvoertuig	9	6	Licht gedaald
Zelfstart / Turbo	2	0	Geen meldingen in 2025
Administratie	2	2	Gelijk

Techniek

In 15 gevallen werd een melding gedaan die in de categorie techniek terecht kwam. Het is vaak echter niet de techniek die faalt, maar wel hoe we er mee omgaan! Dat het misloopt, kan vermeden worden door:

1. **Toepassing van het 4-eyes principe** namelijk twee personen die onafhankelijk controleren of alles wel correct aangesloten en geborgd is; alle losse onderdelen uit het toestel verwijderd zijn.

Dat principe moet steeds toegepast worden:
- na montage
- vóór het sluiten van panelen
- bij vrijgave na onderhoud
- bij kritieke checks

2. **Grondige en bewuste checks tijdens de daily inspection**: integreer steeds positieve checks van vitale stuurorganen.

3. **Meldingspicht en betrokkenheid van deskundigen bij twijfel**. Bij twijfel moet altijd advies van een technisch verantwoordelijke of Flight Instructor ingewonnen worden. Alle afwijkingen moeten steeds in het inspectieboekje genoteerd worden.

4. **Geen compromis bij beschadigde onderdelen**. Beschadigde componenten horen niet thuis in een vliegtuig. Indien er twijfel bestaat over en bepaald onderdeel moet het toestel aan de grond blijven.

Nick Adriaensen

Safety first @ LVZC: hoe we elke zweefvlucht veilig houden

Het idee om zonder motor te vliegen kan zowel spannend als intimiderend aanvoelen. Maar een van de belangrijkste dingen om te weten over zweefvliegen is dat veiligheid altijd voorop staat.

Binnen onze zweefvliegclubs houden instructeurs, technici en piloten zich aan strikte procedures en best practices. Dit zowel voor, tijdens als na elke vlucht.

Hierbij onze 8 basispeilers waarmee we ervoor zorgen dat elke zweefvlucht steeds weer even veilig als adembenemend is:

1. Zorgvuldige pre-flight inspecties

Voordat een zweefvliegtuig van de grond gaat, ondergaat het een grondige inspectie. Piloten en crewleden controleren:

- Stuurinrichting (rolroeren, richtingsroer, hoogteroeren)
- Verbindingen en borgingen
- Neus en/of lierhaak
- Banden, remmen en landingsgestel
- Instrumenten en veiligheidsgordels

Elk zweefvliegtuig heeft een gedetailleerd onderhoudslogboek, niets wordt over het hoofd gezien. Deze pre-flight checks zorgen ervoor dat het toestel in topconditie is voor de start, zo niet wordt het aan de grond gehouden. (Zie punt 7: bij twijfel: Neen!)

2. Hoogopgeleide piloten en instructeurs

Veiligheid bij het zweefvliegen hangt ook af van de mensen in de cockpit. Onze leerlingpiloten volgen een uitgebreid trainingsprogramma voordat ze solo vliegen, beginnend met duoinstructievluchten onder begeleiding van gecertificeerde instructeurs. De training omvat:

- Startprocedures (sleepstart of lierstart)
- Vliegvaardigheid en kennis van het luchtruim
- Circuitplanning en landingstechnieken
- Noodprocedures en herstelmanoeuvres
- Interpretatie van de weersomstandigheden en besluitvorming

Ervaren piloten ondergaan periodiek een check met een instructeur om hun vliegvaardigheden aan te tonen en/of op te frissen. Continu (bij)leren en een zelf-kritische mindset zijn onderdeel van onze veiligheidscultuur.

3. Strikte kennis van de meteo-omstandigheden

In tegenstelling tot motorvliegtuigen vertrouwen zweefvliegtuigen op de atmosfeer om in de lucht te blijven. Daardoor is kennis en interpretatie van de weersomstandigheden van cruciaal belang. Voor elke vliegdag bekijkt de club:

- Windsnelheid en -richting
- Bewolking en zichtbaarheid
- Thermische activiteit, kans op neerslag of onweer
- Eventuele veranderende omstandigheden gedurende de dag

Als de vliegomstandigheden niet veilig zijn, worden vluchten uitgesteld of geannuleerd. Veiligheid is altijd prioriteit.

4. Teamwerk op de grond

Bij onze zweefvliegclubs omvat elke vlucht meer dan alleen de piloot - het is teamwork. Grondteams helpen onderandere met:

- Het aanhaken en tiplopen tijdens de take-off roll
- Grondoperaties coördineren
- Luchtverkeer en het landingscircuit monitoren
- Zweefvliegtuigen veilig transporteren en oplijnen op de startbaan

Gedisciplineerde participatie van elk individu aan het vliegbedrijf zorgt voor gecoördineerde grondoperaties die risico's minimaliseren en ongelukken voorkomen.

First-time-right, always!

5. Veilige starts en landingen

De start en landing zijn de meest kritieke momenten van elke vlucht, onze zweefvliegclubs behandelen ze daarom met de grootste zorg.

Starts zijn gestandaardiseerd: sleeppiloten, lieroperatoren, startleiders en zweefvliegpiloten communiceren duidelijk, en elke start volgt steeds strikte procedures. Wie of wat niet fit-to-fly is, vliegt niet!

Landingen worden altijd zorgvuldig gepland, omdat zweefvliegtuigen niet kunnen "doorstarten" zoals motorvliegtuigen. Piloten worden getraind om hoogte en afstand nauwkeurig te beoordelen, zodat landingen steeds first-time-right verlopen.

6. Regelmatig onderhoud en inspecties

Naast pre-flight checks ondergaat elk zweefvliegtuig gepland onderhoud en jaarlijkse inspecties door erkende technici. Niets wordt aan het toeval overgelaten - veiligheidsvoorschriften vereisen dat elk toestel voldoet aan strikte luchtwaardigheidsnormen.

7. Een cultuur van veiligheid

Misschien wel de belangrijkste factor is de veiligheidscultuur binnen onze zweefvliegclubs. Leerlingpiloten leren vanaf dag één dat veilig vliegen belangrijker is dan ver of hoog vliegen.

Alle clubleden handelen daartoe steeds volgens onze gedragscode:

- We letten op elkaar en maken dat we kunnen vertrouwen op elkaar.
- We delen kennis met elkaar.
- We handelen steeds gedisciplineerd volgens de vastgelegde procedures (first time right).
- We melden afwijkingen en gevaarlijke omstandigheden en doen verbeteringsvoorstellen.
- We spreken mekaar aan op veiligheid en aanvaarden dat we erop aangesproken worden.
- We aarzelen nooit om een vlucht te cancellen als er nog maar de minste twijfel bestaat over het veilig verloop ervan

8. Respect en inclusiviteit

Respect en inclusiviteit vormen de basis van een veilige en aangename clubwerking. Binnen LVZC en in elke club streven we naar een open en positieve sfeer waarin iedereen zich welkom en gerespecteerd voelt. Door respectvol met elkaar om te gaan en oog te hebben voor verschillen, creëren we een omgeving waarin leden zich kunnen ontwikkelen, samenwerken en met vertrouwen kunnen vliegen.

- In onze zweefvliegclub is iedereen welkom: respect voor elkaar staat altijd voorop.
- We behandelen elkaar gelijkwaardig, ongeacht achtergrond, ervaring of overtuiging.
- Veiligheid en plezier groeien in een sfeer van wederzijds respect en vertrouwen.
- We spreken elkaar aan met zorg en luisteren naar elkaar, in de lucht én op de grond.
- Verschillen maken ons sterker; samen leren en vliegen we beter.
- Discriminatie, pesterijen of uitsluiting horen niet thuis in onze club.

Veilig zweefvliegen, elke keer

Zweefvliegen combineert avontuur, uitdaging en schoonheid - maar is gebouwd op de fundamenten van "voorbereid zijn" en "veiligheid".

Van zorgvuldige inspecties tot goed getrainde piloten, teamwork op de grond en respect voor de weersomstandigheden: elk aspect van zweefvliegen is ontworpen om vluchten veilig te houden, elke keer weer opnieuw.

Wanneer je bij de LVZC je eerste vlucht in een zweefvliegtuig maakt, stap je niet alleen de lucht in - je stapt in een gemeenschap die veiligheid altijd op de eerste plaats zet en waar good airmanship in onze genen zit.

Elke vliegdag, elke vlucht, veilig!

Aanpakken van grensoverschrijdend gedrag in de luchtsporten, om grenzeloos te vliegen!

Ken de grenzen!

Grenzeloos vliegen binnen de grenzen?
Iedereen wil sporten in een veilige en respectvolle omgeving.
Daar bestaan gedragsregels en een gedragscode voor.

Toch een opmerking of een klacht? AanspreekPunt Integriteit VCL:
api@luchtsporten.be of +32 468 18 59 89

Meer info: https://www.luchtsporten.be/#sgg

SPORT. VLAANDEREN

VVMV VERENIGING VLAAMSE MOTORVLIEGCLUBS

liga van vlaamse zweefvliegclubs

VCL VLAAMSE CLUSTER VAN LUCHTSPORTEN

V.U. Vlaamse Cluster van Luchtsporten | secretariaat@luchtsporten.be

“Never stop exploring”

Interview met Bert Schmelzer Jr. over Next Year of Gliding

Eind 2024 verscheen Next Year of Gliding, het nieuwe boek van Bert Schmelzer Jr. — een naam die in de Belgische gliderscene nauwelijks nog introductie behoeft. Twaalf jaar na zijn eerste boek, One Year of Gliding, komt hij met een volledig vernieuwde versie, boordevol verhalen, beelden en inspiratie uit de wereld van het zweefvliegen.

Tijdens het Belgisch Kampioenschap kon ik Bert even spreken over het ontstaan van zijn boek, zijn passie voor vliegen en wat hem blijft motiveren om elk jaar opnieuw te blijven ontdekken.

Foto: Viento Publicing

Hoe is het idee ontstaan om je eerste boek te schrijven?

Het eerste boek is intussen al zo’n twaalf jaar oud. In die tijd had je nog geen WeGlide of sociale media zoals nu. Ik maakte wel al veel foto’s van mijn vluchten, vaak met kleine commentaren erbij. Op een bepaald moment groeide het idee om al die vluchten – van Namibië tot Litouwen – te bundelen in een boek en er verhalen rond te schrijven.

Door de jaren heen had ik ook veel contacten in de zweefvliegwereld, en zo heb ik er een paar gastauteurs bij gevraagd, zoals Tilo Holighaus, die ook een bijdrage schreef. Het idee was om niet gewoon logboeken te publiceren, maar om van die vluchten een reeks verhalen te maken, met telkens een bepaald thema of seizoen.

Voor het nieuwe boek kwam de vraag eigenlijk van vrienden van VIENTO Publishing, die een uitgeverij begonnen zijn gespecialiseerd in vliegboeken. Ze vroegen of ik One Year of Gliding niet opnieuw wou uitgeven. “Je moet maar een paar verhaaltjes herschrijven,” zeiden ze. (lacht) Uiteindelijk zijn we maanden bezig geweest — avonden, nachten, naast werk, familie en vliegen. Ongeveer zestig procent van het boek is volledig herschreven. En zo werd One Year of Gliding dus Next Year of Gliding.

Voor wie het boek nog niet kent: het is geen lesboek, toch?

Nee, helemaal niet. Lesboeken zijn er genoeg — van Reichmann, van G. Dale, noem maar op. In Nederland heb je ook uitstekende boeken van de KNVvL.

Ik wou iets anders maken: geen cursus, maar een boek dat zin doet krijgen om te vliegen. Een echt coffee table book met veel beelden. Foto’s die tonen hoe mooi vliegen is, in alle soorten landschappen — van vlak land tot bergen, elk met z’n eigen charme. Het moest een boek worden waarin je op een regenachtige dag kan bladeren en denkt: ik wil weer de lucht in!

Hoe heb je de foto’s geselecteerd?

Ik heb natuurlijk duizenden foto’s van vluchten. Eerst heb ik gekeken welke vluchten ik wilde opnemen — vluchten die speciaal genoeg waren om te vertellen, en waar ik ook goede foto’s van had. Tijdens elke vlucht maak ik meestal 30 à 40 foto’s, dus materiaal genoeg.

De selectie is eigenlijk een combinatie van drie dingen: de kwaliteit van de vlucht, het landschap, en de foto's zelf. Daarnaast wou ik in elk seizoen iets hebben: lente, zomer, herfst, winter. Voor de winter, waar minder gevlogen wordt, heb ik bijvoorbeeld een interview met een constructeur opgenomen.

Heb je zelf een favoriete vlucht die in het boek staat?

Zeker. Voor mij blijft de wereldtitel van 2015 het meest bijzondere moment. Ik vlieg vooral in de bergen — ik woon ondertussen al negentien jaar in Zwitserland — en dat landschap blijft me trekken. Ik herinner me nog perfect het gevoel toen ik over de finishlijn ging en wist dat de titel binnen was. Dat vergeet je nooit.

Wat hoop je dat lezers uit het boek halen?

Het is geen boek dat uitlegt hoe je moet vliegen. Maar ik denk dat iedereen wel voelt dat vliegen voor mij vooral plezier is. Op wedstrijden is het niet altijd even leuk als het niet goed gaat, maar in essentie is het puur genieten.

De ondertitel van het boek is Never Stop Exploring, en dat vat het voor mij samen. Ik hou ervan om telkens iets nieuws te proberen. Zelfs vandaag nog: veel wind? Dan wil ik weten of er golf staat. Dat soort dingen prikkelen me enorm. Daarom vlieg ik ook graag in de bergen: het is afwisselend en uitdagend.

Welke tips zou je geven aan jonge piloten die ook zo ver willen komen?

Veel vliegen!
Ik had het geluk om op te groeien in een familie waar iedereen vliegt — mijn grootvader was zelfs mijn instructeur — maar ook zonder dat is het vooral: vlieg zoveel mogelijk.

Talent speelt een rol, maar je kunt heel veel leren door gewoon veel uren te maken. Wees nieuwsgierig, vlieg wedstrijden, daarvan wordt je automatisch een betere piloot. En ga zeker eens naar de Alpen bijvoorbeeld, of naar Schotland zoals sommigen bij ons op Keiheuvel doen. Nieuwsgierigheid, dat is het belangrijkste.

Komt er nog een derde boek?

(lacht) Na het eerste boek heb ik mezelf een pauze van tien jaar beloofd. Dat zeg ik nu weer. Het is echt veel werk.
Bij het eerste boek heb ik alles zelf gedaan. Nu heeft VIENTO Publishing veel van de productie overgenomen, maar het schrijven, redigeren en vertalen blijft intensief. Het tweede boek is ook vertaald naar het Engels, wat extra tijd vroeg. Dus: misschien over tien jaar nog eens, wie weet. Maar ik sluit het niet uit, want het is wel héél leuk om te doen.

Hoe bereid jij je voor op lange overlandvluchten?

Ik ben veel bezig met het weer. Eigenlijk bereid ik elke vlucht heel goed voor, zeker overland- of wedstrijdvluchten. Ik probeer op voorhand goed te weten: wanneer en waar is de thermiek het best, zullen er wolkenvelden binnenkomen, welk meteomodel werkt het beste in dat gebied?

Dat is voor mij het belangrijkste: meteo is alles. Luchtruim ook, natuurlijk, maar dat ken ik ondertussen vrij goed. Alleen als ik nog eens in België vlieg — één of twee keer per jaar — moet ik dat opnieuw even opfrissen. In Zwitserland is dat wat eenvoudiger.

Tot slot, welke boodschap wil je meegeven aan de lezers?

Never Stop Exploring.
Geniet van het vliegen, of het nu een korte vlucht is van een half uur of een van duizend kilometer. Dat maakt niet uit.

Bij ons op het veld is er een kleine helling, zo'n 10 à 15 kilometer lang. Eén keer per jaar, als er veel wind staat, vlieg ik daar gewoon 2 uur aan 200 km/u heen en weer. Even goeiedag zeggen aan de mensen op de toren. (lacht)

Dat gevoel van vrijheid — dat is iets wat geen enkele andere sport kan evenaren. Dat plezier en die nieuwsgierigheid wens ik echt iedereen toe.

Virginie Valck

liga van vlaamse zweefvliegclubs

Zweefvliegtuignieuws

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

De AS 35 Mi, een open-klasser met 20 meter spanwijdte, steeg op 16 november voor de eerste maal op vanaf het fabrieksvliegveld Huhnrain. Projectleider Tobias Mörsel voerde persoonlijk de eerste vlucht uit, in aanwezigheid van de directie en het volledige ontwikkelings- en constructieteam. Tijdens deze vlucht van ongeveer een uur werden eerst de basissystemen, stuurreacties en vliegeigenschappen getest. De AS 35 Mi heeft in de 20 meter-versie een vleugeloppervlak van 11,75 m² en bereikt bij een maximaal startgewicht van 730 kg een vleugelbelasting van meer dan 62 kg/m². In combinatie met de geïntegreerde Wankelmotor en het bestuurbare intrekbare staartwiel biedt hij een verregaande onafhankelijkheid aan. Optioneel kan de AS 35 Mi ook met 18-meter spanwijdte vliegen.

DG Aviation

Op 10 oktober 2025 heeft EASA de AD 2025-0220 gepubliceerd voor het opnieuw in gebruik nemen van de motor van de DG-1000T. Dit betekent dat de motor na succesvolle uitvoering van TM1000-52 weer kan worden gebruikt. De nieuwe versie van de adapterplaat zal naar verwachting in het voorjaar van 2026 beschikbaar zijn.

Bij een DG-300 is de kogel van een van de lagers in het stangensysteem van de stuurknuppel losgeraakt. Hierdoor kon de stuurknuppel loskomen. Een dergelijk geval was tot nu toe nog niet bekend. DG heeft nu een extra beveiliging ontwikkeld die moet voorkomen dat in een dergelijk geval de stuurknuppel volledig uit een parallellogramhefboom kan worden getrokken. Hiermee kunnen nog hoogteroer- en rolroerslagen worden gegeven, zij het met enige speling. Deze wijzigingen hebben betrekking op de DG-100, -200, -300, -400, -600, -800 toestellen (alle modellen).

Flarm

Op 30 september 2026 eindigt de officiële ondersteuning voor alle Classic FLARM-apparaten. Vanaf dat moment worden er geen software-updates, technische ondersteuning en obstakeldata meer aangeboden voor deze productlijn. De bestaande apparaten blijven werken vanaf softwareversie 7.40. Maar veel functies die voor moderne PowerFLARM-apparaten zijn ontwikkeld, zijn op Classic-systemen helemaal niet of slechts beperkt realiseerbaar. Bovendien wordt het steeds moeilijker om reserveonderdelen voor oudere elektronica te verkrijgen. Vandaar deze beslissing, aldus Flarm.

Jonker Sailplanes

De JS3 RES is de elektrische zelfstarter die in samenwerking met SOLO Aircraft Engines afgeleid werd uit het zweefvliegtuig dat in 2018 op de markt is gebracht. Sedert de certificering in 2023 werden ongeveer 150 van deze vliegtuigen verkocht. Tijdens een

productietestvlucht in 2025 deed zich een incident voor waarbij het aandrijfsysteem niet uitschakelde, hoewel de piloot de RES-hoofdschakelaar had uitgeschakeld. Er werden nog twee incidenten gemeld tijdens het gebruik. Een onverwachte reset van de Display and Control Unit (DCU) van het SOLO-systeem, wat resulteerde in een uitschakeling van het systeem tijdens de vlucht. En een incident tijdens de startfase, toen de controller de motor onverwacht stopte, wat leidde tot een gedwongen landing waarbij het vliegtuig schade opliep. Jonker gaf een Service Bulletin (SB) uit met verbod om voorlopig het aandrijfsysteem te gebruiken. EASA vaardigde vervolgens een Emergency Airworthiness Directive (EAD) uit.

Na grondig onderzoek door ingenieurs van SOLO en Jonker Sailplanes werd het probleem toegeschreven aan elektromagnetische interferentie (EMI) op de hoogspanningsleiding die de motor van stroom voorziet. SOLO heeft met succes een aardingsdraad met lagere weerstand vanaf de motor getest en er zijn verbeteringen aan de installatie ontworpen. Aan de softwarekant zijn verbeteringen doorgevoerd om de tolerantie voor signaalruis als gevolg van EMI te vergroten, en zijn wijzigingen aangebracht om de motorcontroller in staat te stellen de huidige vermogensinstellingen te handhaven als een DCU-reset wordt geactiveerd door het systeem. Daarnaast werd er een stroomonderbreker toegevoegd op het instrumentenpaneel, als extra veiligheidsmaatregel in het geval van een niet-reagerend systeem.

Zodra het plan, de voorgestelde wijzigingen en de bijbehorende servicebulletins door EASA zijn goedgekeurd, kunnen de vliegproeven worden uitgevoerd, waarna het systeem kan worden geüpgraded en weer in gebruik mag worden genomen.

LTB Sebald Carbon Reparatur

In januari 2009 publiceerde prof. Loek Boermans van de TU Delft onderzoeksresultaten waaruit bleek dat sommige van de toen gangbare profielen tekortkomingen vertoonden in hun prestaties tijdens het klimmen in turbulente luchtmassa's. Bij Sebald rees dan de vraag of het mogelijk was om een Ventus 2 uit te rusten met nieuwe vleugelprofielen om dit euvel te verhelpen. Om de technische inspanningen voor de profielwijziging te beperken en de goedkeuring door EASA STC te vereenvoudigen, mocht de vleugel in zijn CFK-structuur niet worden gewijzigd. Een wijziging van de profielgeometrie was dus alleen naar buiten toe mogelijk. Geen eenvoudige taak voor Dr. Lukas Popelka!

Er werden dus volledig nieuw ontwikkelde profielen uit de PW-serie gebruikt, die een laminaire stroming mogelijk maken tot een profieldiepte van 95 % aan de onderkant. De grenslaag overwint daarbij de flaperonspleet. De proefvluchten lieten dan ook duidelijk merkbare verbeteringen zien in de vliegeigenschappen. Op 05-08-2025 heeft de EASA dan het aanvullende type-certificaat (STC) nr. 10087734 afgegeven. Hiermee is de wijziging van het vleugelprofiel van de Ventus 2C, 2cT en 2cM definitief goedgekeurd.

Schempp-Hirth Flugzeugbau

De EASA heeft begin oktober de typegoedkeuring toegekend aan de Duo Discus FES. Schempp-Hirth gaat nu van start met de serieproductie van de elektrische thuisbrenger. Het FES-systeem wordt ook aangeboden als retrofit voor Duo Discus xL en xLT.

Op 18 november maakte de Ventus 3E Performance Edition, dus met de grotere romp, zijn eerste vlucht. Indrukwekkend voor de toeschouwers was de korte startafstand en het hoge klimvermogen, maar vooral de hoge batterijcapaciteit maakte indruk. Niet alleen maakte die de eerste testvluchten na elkaar mogelijk, maar ook een uitgebreide showvlucht met een uitgebreide fotosessie tegen de achtergrond van de Teck. Nu beginnen de testvluchten voor de typecertificering van de Ventus-3 E Performance, opdat de serieproductie zoals gepland begin 2026 van start kan gaan.

Stemme GmbH

Dr. Reiner Stemme is op 31 oktober 2025 in Berlijn overleden. Hij was een visionair ingenieur, natuurkundige en uitvinder, maar ook een gepassioneerd zweefvlieger. Hij droomde ervan een motorzweefvliegtuig te ontwerpen dat echte zweefprestaties kon combineren met onafhankelijke voortstuwing. In 1984 richtte hij Stemme GmbH & Co. KG op in Berlijn. Slechts twee jaar later steeg het prototype van de Stemme S10 op, met de inmiddels legendarische opvouwbare propeller geïntegreerd in de neus en een intrekbaar aandrijfsysteem. Hij verliet het bedrijf vele jaren geleden, maar was aanwezig in Pasewalk tijdens de viering van het 40-jarig jubileum van Stemme, waar hij zijn gedachten deelde over innovatie, eenvoud en pracht van het vliegen.

Stéphane Vander Veken
Alle illustraties zijn bedrijfsdocumenten

SPORT. VLAANDEREN

Het hoekje van de boekenvreter

En weer duikt de Boekenvreter in de oude doos, ditmaal voor twee opleidingsboeken met een heel verschillende opzet.

Laten we beginnen met een Amerikaans werk van **John JOSS**, ***SoarSierra***, The Soaring Press, Los Altos, Californië, 4de bijgewerkte uitgave 1976 (1ste uitgave), 146 blz. 208 x 133 mm, slappe kaft, talrijke z/w foto's en schema's. De Sierra Nevada was in de jaren '60 DE plek om het golfvliegen te bedrijven. Het huidige record hoogtewinst werd er overigens op 25 februari 1961 (!) gevestigd door Paul Bikle (toenmalig technisch Directeur van de proefvluchten op Edwards AFB en mede-initiator van de "lifting bodies") met 12 894 m. Zijn absolute hoogte van 14 102 m is ondertussen meermaals geklopt (het huidige record staat op 22 657 m – gevlogen door Jim Payne op 2 september 2018 boven de Andes op de Perlan II met drukcabine), maar niemand heeft zijn hoogtewinst ooit officieel verbeterd.

En ook nu nog worden er in de Sierra Nevada geregeld fantastische vluchten uitgevoerd, waaronder sommige inclusief nachtvlucht met nachtkijkers. Zeker de moeite dus om eens op ontdekkingsreis te gaan. En dat is nu net wat John Joss ons aanbiedt. Hij roept grote namen op zoals Symons, Smith, Klieforth, Kuettner, Moffat, Makula, Edgar, Ivans, Ross, Robinson, Herold en Ovgard. Allen werden geroepen. Enkelen keerden niet terug om hun verhaal te vertellen...

Joss biedt geen volledigheid – die is niet te bereiken – maar wel een goed overzicht voor wie zich als zweefvlieger wil meten met de Sierra. En daarbij doet hij een beroep op mensen met ervaring in elk van de domeinen die hier bekeken worden: Meteorologie in de bergen door Doug Armstrong en Chris Hill (van de National Weather Service); Voorbereiding en uitrusting van de piloot door Carl Herold (die herhaaldelijk SSA President was en sedert 1974 houder was van de Symons Two Lennie Pin #20 voor een vlucht tussen 35 000 en 40 000 ft); Fysiologie voor de Sierra en Overleven in de Sierra door hemzelf, en Vluchtplanning door Dick Cook (van de Northern California Soaring Association). In een tweede deel vinden we dan nog ervaringsberichten van Earl Smith, Don Wemple, Joss zelf, Jim Hayes en Dan Danieli.

Zeker in die tijd was de golfstijgwind van de Sierra bekend en berucht dankzij het vrij recente Sierra Wave Project, waarbij boven de Owens Valley vanuit Bishop een hele reeks wetenschappelijke proefvluchten werden uitgevoerd. Een heleboel hoogterecords sneuvelden toen, maar Ovgard liet er het leven bij en Larry Edgar, kersverse hoogterecordhouder op tweezitter met Klieforth, geraakte in een turbulentie die zijn Pratt-Readtoestel rond hem verbrijzelde (20 G gemeten terwijl het toestel ontworpen was voor maximaal 14 G). Hij kwam er gelukkig aan zijn parachute bengelend levend van terug.

We krijgen hier de nodige info over het ontstaan van de golf, de bijzonderheden van de golf in de Sierra, de betrouwbaarheid van de weersvoorspellingen, een vijftiental bladzijden over thermiek in de Sierra, het onderscheid IAS/TAS op grote hoogte, de navigatie (in een tijd voor GPS), de controle van de toestand van de zweefvliegtuigen en hun aanpassingen, wat te doen bij een buitenlanding, de ophaalploeg, de nodige uitrusting (de zuurstofinstallaties van die tijd waren zeer rudimentair vergeleken met de onze), de fitheid van de piloot, zijn reacties op zuurstoftekort of snelle daling van de luchtdruk, de persoonlijke uitrusting, enz.

Niet onbelangrijk: de vluchtplanning in functie van de meteo, maar ook van de buitenlandingsmogelijkheden, de andere vliegvelden, de luchtruimbeperkingen (ja, toen ook al, denk maar aan de nabijheid van de militaire gebieden rond Edwards AFB of nucleaire testsites), het vinden van drinkwater bij buitenlanding, de bestaande "golfvensters" afgesproken met de FAA-luchtleiding, ...

De slotparagrafen geven een goed inzicht in wat piloten kunnen verwachte, dat het nu gaat over beginners, gevorderden of experts. En de ervaringen kunnen best wel bizar uitvallen, zoals de twee buitengelande zweefpiloten die geconfronteerd werden met een boer die hen onder de dreiging van zijn tweeloop onder een prikkeldraadafsluiting deed kruipen, de lokale sheriff deed komen en weigerde hun toestellen vrij te geven zolang ze geen 200 $ in cash betaalden...

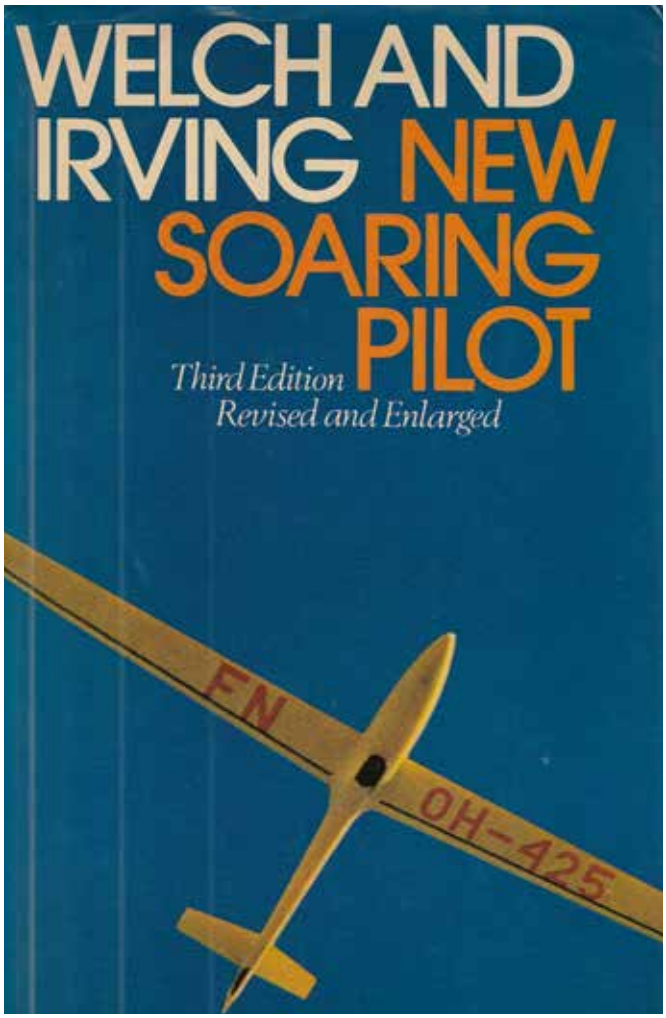
Kortom, best wel interessante lectuur, ook al zijn er bepaalde aspecten duidelijk achterhaald.

Dan is er het lijvige werk van **Ann & Lorne Welch en Frank IRVING**, ***New Soaring Pilot***, The Pitman Press, Bath, 1977 (derde druk van de in 1968 grondig herziene en uitgebreide versie van de oorspronkelijk in 1955 verschenen The Soaring Pilot), 410 blz. 223 x 145 mm, ingebonden met harde kaft, met talloze z/w foto's en illustraties.

Hier gaat het wel degelijk over een vrij klassiek opleidingsboek, maar waarbij de doelgroep niet de beginners, dan wel de reeds

opgeleide piloten betreft die hun ervaring willen uitbreiden en hun prestaties verbeteren. Het handelt dus uitsluitend over het "zweef" gedeelte; de basisopleiding, de besturing, komt hier niet aan bod.

Na een beetje geschiedenis en algemene beschouwingen volgt het eerste grote hoofdstuk: cirkelen in de thermiek. Eerst worden verschillende scenario's bekeken voor het binnenvliegen in de thermiek en het efficiënt centreren, dan ziet men hoe de snelheid en de inclinatie aan te passen. De structuur van de bel wordt bekeken, de aanwijzingen die stijgen aankondigen, het effect van de wolkenschaduw, het vliegen onder wolkenstraten...



De volgende hoofdstukken behandelen dan de buitenlanding (veldkeuze, circuitplanning, enz.), de navigatie (kaart, snelheidsdriehoek, kompas, ...) – uiteraard zonder GPS -, checkpunten, oriëntatie na verloren vliegen, ... Er volgen een paar algemene hoofdstukken over de overlandvlucht: eerst elementair (eerste overland, wat als de thermiek stopt, samen overlandvliegen, voorbereiding van het landen op een vreemd vliegveld) en dan gevorderd (MacCready ring, verhogen van de gemiddelde snelheid, rekenschijven, hoogtebanden, dolfijnen, eindaanvluchtberekeningen, flapgebruik, keerpuntfotografie – een vergeten kunst ondertussen).

Nog verdergaan? Dan hebben de auteurs het over bergvliegen, golfvliegen, vliegen op instrumenten (in sommige landen nog steeds toegelaten tot vandaag de dag, maar niet in België), soorten zweefvliegweer en hoe er gebruik van te maken, wedstrijdvliegen. Een aantal hoofdstukken zijn ook gewijd aan het menselijke aspect: parachutes en overlevingsaspecten bij ongevallen, fysiologische bedenkingen (koude, zuurstof, hyperventilatie, G-gevoeligheid, vermoeidheid, ziekte, drank, luchtziekte, ...)

Belangrijke hoofdstukken handelen ook over het ontwerp van de zweeftoestellen en de evaluatie ervan door de piloot (lay-out van de cockpit, vliegeigenschappen, stabiliteit, rolwendbaarheid, remkleppen, laminaire profielen), over de theorie betreffende de prestaties van het zweefvliegtuig (een goed gevulde 60 pagina's met veel schema's en formules), over de variometer (verschillende toepassingen van de pneumatische variometer, met vermelding van de elektrische), de overige instrumenten en bijkomende uitrusting (met een schema voor een alarmsysteem tegen landen met hoofdwiel in). Als laatste hoofdstuk komen er beschouwingen over de structurele beperkingen en limieten van de zwevers.

En tot slot is er ganse resem aan bijlagen, bijvoorbeeld over de gebruikte eenheden, de standaardatmosfeer, het Reynoldsgetal, ... Opmerkelijk is de bijlage over hoe rechtsomkeert te maken op de weg met een aanhangwagen achter de auto! Echt uit de praktijk gegrepen dus!

Ook hier kan men dus zeggen: ondanks de achterhaalde onderdelen zit hier toch nog heel wat leesvoer dat zelfs vandaag nog de moeite loont om zichzelf van beginner tot ervaren zweefvlieger om te vormen. Dus, indien je er een exemplaar van ziet liggen in een antiquariaat, is het zeker de moeite om dat mee te nemen.

Stéphane Vander Veken

Vrouwen vliegdag

Zaterdag 21 maart 2026

Vliegveld Weelde

ELEVATE(her)
educate. inform. inspire.

liga van vlaamse zweefvliegclubs

Briefing: 11u

Info en inschrijven: www.lvzc.be

Vragen? vrouwenvliegdag@lvzc.be

SEASON KICK-OFF
ZATERDAG 14 FEBRUARI 2026

liga van Vlaamse ZweefVliegclubs

PROGRAMMA

13:00 Ontvangst

13:15 Welkomstwoord van de voorzitter

13:30 Workshops naar keuze:

HPH Gliders

-

Safety

-

Zweef.app

-

Radio voor overlandvliegers

-

Rijden met een aanhangwagen

16:15 Uitreiking SPL badges, FAI brevetten,
Beker van Vlaanderen, foto- en filmwedstrijd, Charronprijzen

Doorlopend receptie, stand van Glider-Equipment, HPH Gliders,
Vliegbril & tweedehands verkoophoekje.

Alle leden welkom!

PROVINCIAAL VORMINGSCENTRUM
SMEKENSTRAAT 61, 2390 MALLE

GLIDER-EQUIPMENT Vliegbril.nl Glider Pilot Shop

SPORT. VLAANDEREN AXIS VCL

V.U.: Liga van Vlaamse ZweefVliegclubs vzw - Hannuitsesteenweg 350, 3300 Tienen - E-mail: info@lvzc.be