

LIGABLAD

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



00-YMC

46ste jaargang

april • mei • juni 2026

driemaandelijks digitaal tijdschrift

nummer 186

liga van vlaamse zweefvliegclubs



LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van



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



46^{ste} jaargang • Nummer 186
april • mei • juni 2026

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 ver- der mee:

Lucrèce De Palmaer
Koen Pierlet
Virginie Valck
Delphine Szeceł
Nick Adriaens
Jan-Bart Van Erck
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

Opmaak en layout:

Stef Pierlet

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten is toe-
gestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. **Teksten en foto's voor volgend nummer
worden verwacht voor 15 september 2026**

Omslagfoto: *Vrouwendag 2026*

Inhoud

• Nieuws van het secretariaat	1
• De omgekeerde wereld, Vrouwendag 2026	3
• Een dag in Portmoak	6
• Gliding badges - When a small pin carries hundreds of kilometers behind it	9
• EASA - Campagne risico's bij het zweefvliegen	11
• Het hoekje van de Boekenvreter	16
• Zweefvliegtuignieuws	18

Woordje van de redactie

Beste lezer

Ze vertegenwoordigen amper 5% van ons ledenbestand. Ze zijn veel jonger dan het doorsnee lid en ze organiseerden hun eerste vliegdag. Virginie noemt het in haar artikel over dit evenement de omgekeerde wereld, want veel vrouwen die aan zweefvliegen doen voelen zich maar al te dikwijls alleen in de mannenwereld die op onze vliegvelden heerst. In een tweede artikel, eveneens door een van onze vrouwelijke leden geschreven, hebben we het over inclusie. Delphine Szeceł trok naar Schotland, en ontmoette daar op het vliegveld van Portmoak Clare Johnston, een rolstoel-patiënte die daar met veel ambitie aan zweefvliegen doet. Het verhaal dat deze dame samen met andere mensen met beperking in Groot-Brittannië schrijft zou tot voorbeeld mogen dienen voor EASA.

En dan was er nog iets dat mij vooral in mei opviel. Op het 40ste wereldkampioenschap in Polen stonden eens geen Belgen op het podium. Dat wereldkampioenschap vond quasi gelijktijdig plaats met verschillende nationale kampioenschappen en met de 13 de editie van de FAI Sail Plane Grand Prix in Varese Italië. Daar kwam al tijdens de tweede race een van de deelnemers om het leven. De wedstrijd werd niet stopgezet. Het onheil spaarde trouwens ook ons niet. Conclusie: zweefvliegen is zeker geen ongevaarlijk bedrijf. Daarom is het artikel dat Koen Pierlet en Nick Adriaensen over veiligheid in de zweefvliegerij pleegden zeker op zijn plaats. Ik verwijs ook graag naar de presentatie die Nick en Jan-Bart Van Erck op onze Kick-Off gaven. Deze presentatie is consulteerbaar op de website van de Liga.

Tot slot zorgt Stéphane er voor dat de stand van onze literatuur up-to-date blijft. Dankzij hem volgt dit tijdschrift ook de recente ontwikkelingen in de wereld van de constructeurs.

Veel leesgenot

Ludo

Nieuws van het secretariaat

Op het secretariaat zorgt:

Lucrèce De Palmaer voor de algemene administratie, aanmeldingen LVZC, vergunningen lierbedienaars, FAI-proeven, boekhouding LVZC en VCL, bestelling logboekjes e.d. Haar postadres is Roklijf 37, 9300 Aalst. Ze is ook bereikbaar op tel. 0470 78 48 03 of via e-mail: info@lvzc.be

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

Gelieve de documenten die met al die materies verband houden naar het juiste adres te versturen en nooit het zeteladres dat hieronder afgedrukt staat te gebruiken.

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.

Veder vraagt het secretariaat om:

- alle adreswijzigingen zo spoedig mogelijk te melden als dat nog niet via de Gliding.app gebeurd is;
- documenten enkel in een kwalitatieve scanen opgeslagen als PDF bestand naar de betrokken secretariaatsmedewerker te versturen;
- een kopie van medische verklaring en vergunning steeds naar info@lvzc.be te verzenden als die nog niet in de Gliding.app gedownload is.

EU-Vliegvergunningen (EU-S-FCL)

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

BE.DTO.130

Onze aandacht voor de administratieve discipline op dit vlak mag zeker niet verslappen. De actuele documenten en formulieren kunnen instructeurs en clubverantwoordelijken 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 aan 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.

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 duurvlicht 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 2026

Alle foto's en filmpjes kunnen digitaal worden ingestuurd naar fotowedstrijd@lvzc.be en die worden beoordeeld door een nieuwe jury (zie hierna). De winnaar wordt bekendgemaakt tijdens de Season Kick-Off 2027 en die vindt op 23 januari 2027 plaats.

Vademecum

Het Vademecum was tot 2025 een papieren document dat één maal per jaar, samen met het Ligablad, verzonden werd.

Het papieren document bevatte verschillende rubrieken. Ze zijn voortaan allemaal terug te vinden met een klik op de foto onderaan. De overstap van papier naar digitaal maakt dat wijzigingen die in de loop van het jaar plaatsvinden onmiddellijk gecommuniceerd kunnen worden.

VFR Gids

Het belangrijke onderdeel VFR Gids uit het vroegere Vademecum is bijvoorbeeld nu consulteerbaar via een eenvoudige klik op de foto onderaan.

Bewaar de links naar de VFR Gids en het Vademecum als snelkoppeling. Je zal er altijd de recentste, bijgewerkte versie vinden.

*Lucrèce De Palmenaer
Koen Pierlet*



VADEMECUM 2026



Liga van Vlaamse Zeevliegclubs vzw
www.zeevliegen.be
Secretariaat: Rokijf 37 te 9300 Aalst
E-mail: info@lvzc.be - Tel.: 0470 78 48 03
BTW nr: BE0415.865.526

Opleidingsorganisatie
Erkenningsnummer: BE.DTO.130
DTO: Stationsstraat 35 te 3320 Hoegaarden
E-mail: dto@lvzc.be - Tel.: 0496 67 25 05
Zetel: Hannuutsteenweg 350 te 3300 Tienen



Verantwoordelijke uitgever:
Secretariaat, Liga van Vlaamse Zeevliegclubs v.z.w.
Rokijf 37, 9300 Aalst - Tel.: +32 (0)470 78 48 03
info@lvzc.be - www.zeevliegen.be



De omgekeerde wereld: Vrouwenvliegdag 2026

Dat vrouwen in onze sport in de minderheid zijn, is geen nieuws. Binnen de LVZC is amper 5% van de leden vrouw. De meeste vrouwelijke zweefvliegers kennen het gevoel dan ook wel: aankomen op het vliegveld en opnieuw één van de enigen, of zelfs de enige vrouw zijn.

Op zaterdag 21 maart draaiden we dat beeld voor één dag om.

Wat begon als een idee tijdens het juniorenweekend in september 2025, groeide al snel uit tot een eerste vrouwenvliegdag. Een klein organisatie-team met vrouwen uit verschillende clubs ging aan de slag met de vraag hoe zo'n dag eruit moest zien. Geen groot congres of zwaar programma, maar vooral een laagdrempelige vliegdag waarop vrouwelijke piloten, leerlingen en geïnteresseerden elkaar konden ontmoeten. De Kempische Aeroclub in Weelde was meteen bereid om het evenement te hosten.

Om 11 uur verzamelden een 25-tal dames en meisjes in het clubhuis van de KAC. Na een briefing door 'Paula' Van den Borne en Virginie Valck kon de vliegdag beginnen. De weergoden waren ons goed gezind en er kon de hele dag gevlogen worden, met de laatste vlucht nét voor zonsondergang.

Voor veel deelnemers was het de eerste keer dat ze met twee vrouwen samen in de cockpit zaten. Dat klinkt misschien als een detail, maar voor wie meestal als enige vrouw op het veld staat, is dat toch bijzonder. Er werden die dag dan ook heel wat "onbemande" vluchten gemaakt. Een van de deelnemers omschreef de dag achteraf als "een supertoffe ervaring vol sfeer, leuke mensen en een unieke kans om het vliegen eens met alleen maar vrouwen mee te maken." Dat vat eigenlijk mooi samen wat we hoopten te bereiken.



Afbeelding 1: De briefing van Virginie



Afbeelding 2: De briefing van "Paula" Van den Borne

Ook buiten de zweefvliegerwereld bleef het initiatief niet onopgemerkt. De vrouwenvliegdag kreeg aandacht in onder andere Gazet van Antwerpen, het Nieuwsblad, VRT NWS en RTV. Zo bereikten we niet alleen onze eigen clubs, maar ook mensen die misschien nog nooit aan zweefvliegen hadden gedacht. Dat beeld naar buiten toe is belangrijk. Wie nooit vrouwen in een cockpit ziet, zal zich minder snel voorstellen dat die plek ook voor haar kan zijn.

's Avonds zorgde de kookploeg nog voor spaghetti en videe, waarna de dag werd afgesloten met een quiz en een drankje aan de bar. Een mooi einde van een geslaagde vliegdag.

Was zo'n dag dan echt nodig? Volgens ons wel. Niet omdat vrouwen apart moeten vliegen, en ook niet omdat zweefvliegen geen fijne sport zou zijn. Integendeel. Maar als we eerlijk naar de cijfers kijken, zien we dat er nog veel ruimte





is om meer meisjes en vrouwen aan te trekken én te houden. Bij vergunninghouders ligt het percentage vrouwen zelfs nog lager dan bij de leden. Uitval in de opleiding is iets wat elke club kent, maar voor meisjes kan het soms net wat moeilijker zijn om zich vanzelfsprekend thuis te voelen in ons vliegwereldje.

Een dag als deze lost dat natuurlijk niet allemaal op. Maar het helpt wel. Het brengt mensen samen, maakt vrouwelijke piloten zichtbaarder en geeft nieuwe of jonge leden het gevoel dat ze deel uitmaken van een groter geheel. Soms is dat precies wat nodig is om iemand nét dat extra duwtje te geven om te blijven vliegen.

De eerste vrouwenvliegdag was dus een succes. En als het aan ons ligt, blijft het niet bij één editie.

Het evenement werd mee ondersteund door Elevate(her) Aviation, een non-profitorganisatie die zich inzet voor vrouwen in de luchtvaart. Vrouwelijke piloten, leerlingen en luchtvaartliefhebbers kunnen gratis lid worden en deelnemen aan hun events en initiatieven.

Virginie Valck



Afbeelding 3: Interesse van de media.







Een dag in Portmoak

Interview met Clare Johnston

Afgelopen februari had ik de kans om een zondag door te brengen in het Scottish Gliding Centre in Portmoak. Ik zou kunnen schrijven over de geweldige manier waarop ik werd verwelkomd, of over het vliegen boven het loch in final, of over de verschillen tussen het Britse circuit met zijn 45°-basis en het continentale circuit, maar wat mij vooral opviel was een van de leden: Clare Johnston.

Clare is zweefvlieger en liervrouw. Toen ik aan haar werd voorgesteld, rolde ze heel natuurlijk met haar ASK21 naar de startplaats. Rollen? Inderdaad, Clare is parttime rolstoelgebruiker en heeft een gehoorbeperking, maar dat weerhoudt haar er niet van om onze passie te delen: zweefvliegen.



Afbeelding 1: Het vliegveld van het Scottish Gliding centre te Portmoak. (foto Delphine Szecel)

Delphine Szecel: Hoe en wanneer heb je leren vliegen als zweefvlieger? Is het iets wat je altijd al hebt willen doen of is het iets recenters?

Clare Johnston: Ik denk dat ik altijd al heb willen vliegen, maar ik denk niet dat zweefvliegen bij me opgekomen was als iets wat ik wilde doen. Ik heb wel met Flex wing Microlights gevlogen en ik heb standaard algemene luchtvaart gedaan, maar ik had altijd hetzelfde probleem dat ik niet kon horen wat mensen me vroegen te doen vanwege het lawaai en de headsets. Dit leidde tot zeer teleurstellende vlieglessen. Ik dacht: wat als ik het motorprobleem gewoon zou kunnen elimineren? Zou ik het kunnen en zou ik geïnteresseerd zijn als ik zou overstappen op zweefvliegen? Toen keek ik om me heen en toevallig hadden we, volgens mij de enige echte georganiseerde, zweefvliegclub voor gehandicapten in het Verenigd Koninkrijk, op ongeveer een half uur rijden, dus dat bleek perfect.

DS: Wanneer ben je begonnen met de zweefvliegopleiding? Hoe was je eerste solovlucht?

CJ: Dat was iets meer dan twee jaar geleden. Ik heb twee initiatie vluchten gedaan en daarna was het de winterstop. Op 23 april ben ik weer begonnen. Het is dus echt twee jaar geleden. Ik heb eerst leren vliegen met de lier en daarna met de sleeper, omdat we in de club veel met lieren werken. Ik denk dat het 98 en daarna 99 lanceringen waren tot ik solo vloog, maar het waren zeker ergens rond de 90. We hebben een heleboel startoefeningen gedaan en daarna een volledig circuit, en toen kwam mijn instructeur naar me toe en zei: "Wat zou je ervan vinden om alleen te gaan?" En ik zei gewoon: "Dat zou ik eigenlijk wel leuk vinden." Ik had niet gedacht dat ik me zo zou voelen, maar it just felt right. Zij wist dat het de goeie moment was. Ik wist dat het goed was, maar het was een erg saaie dag omdat de omstandigheden erg rustig waren en de wind uit de verkeerde richting waaide. Het was dus 3 minuten heen en terug. Ik denk dat het de saaiste omstandigheden ooit waren (gelach).

DS: Je bent nu lid van Walking on Air. Kun je daar iets meer over vertellen?

CJ: Het is opgericht in ongeveer 1996 en we hadden lange tijd een instructeur die rolstoelgebruiker was en die gewoon de hele dag in de zweefvliegtuig zat. Leerling erin en Leerling eruit. Op dit moment staan we open voor mensen met elke vorm van geregistreerde handicap, dat wil zeggen elke handicap waarvoor je een erkenning van de overheid kunt krijgen. We hebben momenteel ongeveer 15 leden. Dat is niet veel, maar we zijn wel vrij consistent in onze aanwezigheid.

DS: Wat zijn de mogelijkheden, want in Europa zijn de EASA-vereisten om een medische vergunning te krijgen bijvoorbeeld erg streng, zelfs voor zweefvliegers. Dat is dus zeker een beperking. Is dat in het Verenigd Koninkrijk anders?

CJ: Ja, we kunnen een verklaring van zelf medische geschiktheid afleggen om met in het Verenigd Koninkrijk geregistreerde zweefvliegtuigen in het Britse luchtruim te vliegen. Ik voldoe niet aan de standaardvoorwaarden vanwege mijn gehoor. Eigenlijk hebben ze geen probleem met het feit dat ik niet kan lopen, maar wel met het feit dat ik de radio niet kan horen. Hoewel het hebben van een radio niet verplicht is, hoef ik er helemaal geen te hebben, maar ik moet er wel een kunnen horen.

DS: In tegenstelling tot wat ik op andere plaatsen heb gezien, lijkt het doel van Walking on Air niet alleen te zijn om iedereen zweefvliegen te laten ontdekken, maar ook om mensen met een handicap te helpen zelfstandig piloot te



Afbeelding 2: De indrukwekkende finale van Portmoak... over het Loch. (foto Delphine Szezel)

worden, solo te vliegen en zich verder te ontwikkelen. Is dat zo?

CJ: Dat is allebei waar en dat is heel belangrijk, want toen ik andere vliegclubs heb geprobeerd, waren ze nogal geobsedeerd door het feit dat je het lesprogramma moest volgen, je diploma moest halen en je brevet moest halen. Voor sommige mensen is dat niet praktisch, maar dat betekent niet dat ze niet willen vliegen. Voor sommige mensen, en voor mij in het begin, had ik nooit gedacht dat ik ooit solo zou vliegen. Ik wilde gewoon vliegen en iemand hebben die me niet onder druk zette en zei: "Dit is het lesprogramma en dit is wat je leert." De boodschap die je van sommige andere vliegclubs krijgt, is bijna: "Als je nooit solo gaat vliegen, is het allemaal zinloos." En dat is niet zo! We hadden bijvoorbeeld een lid dat blind was. Het is duidelijk dat zij nooit solo zal vliegen, maar dat maakt haar niet uit. Dat is niet wat belangrijk voor haar is.

DS: Waar geniet je op dit moment van?

CJ: Ik hou eigenlijk wel van de dagen waarop je kunt vliegen, maar die zijn niet geweldig. De dagen waarop je moet vechten voor de lift. Als het makkelijk is, kan iedereen het. Als het moeilijk is, maar mogelijk, dan vind ik dat het leukst om te vliegen. Mensen die het met motoren doen, dat is valsspelen, weet je.

DS: Wat zijn je volgende stappen als zweefvlieger?

CJ: Ik probeer dat op dit moment zelf te bepalen. Het is gek voor mij, want ik was vroeger iemand die altijd schreeuwde, maar nu ben ik begonnen met aerobatics. Ik heb maar één echte instructievlucht gehad met de aerobatics-instructeur. Maar ik denk dat ik dat wel vaker wil doen. Ik ben begonnen met wat meer te leren over cross country vliegen, maar ik ben weer zo conservatief dat ik denk: ik ga

er even overheen en dan kom ik weer terug. Vooral omdat ons vliegveld rechtstreeks aan het water ligt, dus je vliegt over water. Er is niets om op te landen. Als je dat verprutst, land je niet in een veld. Je landt in het loch.

DS: Ja, precies. Ik moet zeggen dat de finale op het loch ook een behoorlijk indrukwekkende ervaring is in Portmoak.

Overweeg je uiteindelijk om in de toekomst instructeur te worden? Is het een lange formele opleiding om instructeur te worden in het Verenigd Koninkrijk?

CJ: Ja, maartoevallig hebben we veel instructeursopleidingen op ons vliegveld, dus ik zou de mensen kennen en zij zouden mij kennen. Ik heb toegezegd dat ik op een gegeven moment zou overwegen om basisinstructeur te worden. Ik weet niet of jullie iets soortgelijks hebben. Ik denk het niet. Wij hebben een andere fase, die basisinstructeur heet, en ik weet dat die nergens anders bestaat, want toen de SPL-conversie voor het Verenigd Koninkrijk werd ingevoerd, was er niets dat ze op de SPL konden zetten. De basisinstructeurs (BI) mogen geen les geven onder de 500ft, opstijgen en landen. En er zijn bepaalde manoeuvres die ze niet mogen doen, maar ze kunnen mensen wel op weg helpen voor hun eerste vluchten en ze dan doorgeven.

DS: Doen de mensen om je heen bij de zweefvliegclub iets anders of kijken ze anders naar je of helemaal niet?

CJ: Nee, ik denk niet dat ze ons anders behandelen. Ik denk dat ze heel goed onthouden dat er leden van Walking On Air in de club zitten wanneer ze wijzigingen overwegen om de club toegankelijker te maken of dat soort dingen, maar dat gebeurt op een inclusieve manier en niet door iets anders te zeggen. Het is een vrij gecompliceerde relatie, maar het is hetzelfde met sommige andere clubs binnen Portmoak, zoals de universiteitsclub. We werken



Afbeelding 3: Klaar voor de start. (foto Dephine Szezel)



op sommige dagen van de week met andere starts of hebben op vrijdag een ander reserveringssysteem, maar ik denk dat de meeste mensen dat niet opmerken. Dat is iets wat wij moeten regelen, dat soort praktische zaken. Maar wat betreft het opgenomen worden in de clubomgeving en de communicatie van de club en het bijwonen van evenementen, is het precies hetzelfde.

DS: Dat is heel fijn om te horen. Als ik het me goed herinner, heb je die dag ook gewincht?

CJ: Ik heb mijn hele lieropleiding gedaan, maar ik wacht nog op een stuk gereedschap dat op de lier moet worden gemonteerd. We wachten daarop voordat ik zelf kan lieren.

DS: Naast de K21 van Walking on Air vlieg je ook met een SZD-51 – Junior. Klopt dat?

CJ: Ja, omdat ik de roeren met mijn voeten kan bedienen, kan ik ook andere zweefvliegtuigen besturen, maar ik ben nog steeds een beetje beperkt omdat ik een bepaald type roeren prefereer. Het aanpassen van zweefvliegtuigen met handbediening is onder de EASA-voorschriften moeilijker geworden dan voorheen, en dat levert voor sommige mensen problemen op.

DS: Kunt u uitleggen hoe de handbediening werkt, want dat is mij een raadsel? Is het mogelijk om het roer tegelijkertijd met de luchtremmen te gebruiken?

CJ: Mensen die handbediening gebruiken, kunnen dat in principe niet. Je zet de luchtrem in de gewenste stand en vergrendelt deze. Sommige instructeurs zeggen dat Walking on Air-piloten consistent en beter zijn in het gebruik van de luchtremmen, omdat we maar één kans krijgen.

Als de zijwind niet al te erg is en je het roer niet te veel nodig hebt, kun je de luchtrem aanpassen in final. Maar als je zijwind hebt en je hebt het roer nodig, dan stel je je luchtrem in en zit je eraan vast.

DS: Wat zou je advies zijn voor jonge piloten die net solo vliegen of een paar vluchten na solo?

Omdat ik denk dat dat soms het moment is waarop je echt niet altijd weet wat je vervolgens moet doen, en dat kan een moeilijk moment zijn.

CJ: Nou, dat is weer iets interessants voor Portmaak, dat ik, denk ik nergens anders heb gezien. We hebben gele en groene trainingskaarten voor voordat mensen solo gaan vliegen, en dan hebben we blauwe trainingskaarten met veel suggesties voor optionele dingen die je kunt doen als je net solo bent gaan vliegen, en die je een beetje begeleiden met een aantal dingen die je misschien interessant vindt om te doen. Persoonlijk zou ik zeggen: "Vergeet niet om ervan te genieten". Want je kunt behoorlijk in beslag genomen worden door het idee dat je solo gaat, en dan doe je dat



ook en ga je. En ik denk dat het ook een van die momenten is waarop het volgende doel veel minder haalbaar lijkt. Als je aan het leren bent, hoef je alleen maar je ronde beter te maken of dit of dat af te tekenen, en dan krijg je je brevet en het volgende doel ;

Je moet je erbij neerleggen dat het vrij lang duurt om 50 uur te halen en dingen plannen die je leuk vindt om te doen!

DS: Heb je een boodschap die je aan andere zweefvliegclubs wilt doorgeven?

CJ: Je kunt dit heel normaal maken, en ik denk dat het soms zo overkomt als mensen met Walking On Air praten. Er is dan zo'n reactie van: "O, dat is geweldig. Je bent zo inspirerend dat je dit doet".

Bij onze club is het gewoon heel normaal en soms komen er bezoekers langs die zich afvragen waarom er hier mensen zijn met rolstoelen, krukken en blindengeleidehonden, wat er aan de hand is. En wij gaan gewoon door? Ja, we zijn vergeten dat het gewoon heel normaal kan zijn, het hoeft geen big deal te zijn!

Ik wil alle leden van het Scottish Gliding Centre bedanken voor hun warme welkom en in het bijzonder Clare voor het feit dat ze de tijd heeft genomen om mijn vragen te beantwoorden.

Dit interview is vertaald met behulp van DeepL en overgenomen uit het clubblad van De Wouw.

Delphine Szeceł

Gliding badges - When a small pin carries hundreds of kilometers behind it

Zweefvliegen heeft iets bijzonders. Voor buitenstaanders is het soms moeilijk om te begrijpen waarom een goede start, een goede landing, een perfect gecentreerde thermiekbels, of thuiskomen na een lange overlandvlucht voor iemand zoveel kan betekenen. Iedere piloot die ooit alleen heeft gevlogen, weet dat bepaalde momenten in zijn vliegcarrière een leven lang bijblijven. Misschien is dat dan ook de reden waarom er binnen het zweefvliegen al heel vroeg de traditie ontstond om belangrijke prestaties niet alleen in logboeken te noteren, maar ze ook te vereeuwigen met badges.

De vliegtuigen waarmee wij tegenwoordig vliegen en de startmethodes die we gebruiken hebben de betekenis van de A-, B- en C- badges gewijzigd. Het zijn geen officiële brevetten meer en de badges worden uitgereikt door de clubs. Bij ons verdwenen de drie brevetten en bijbehorende badges naar de achtergrond. In het buitenland echter worden ze nog steeds uitgereikt. In Nederland bijvoorbeeld staat het **A-brevet**: voor de afronding van de eerste solovluchten, het **B-brevet** wordt toegekend na het voltooiën van een vastgelegd aantal solovluchten (vaak 5). Het **C-brevet** tenslotte

vormt de bekroning van een solo duurvucht van minimaal 30 minuten waarin actief naar thermiek gezocht is.

Zilver, Goud, Diamand

De klassieke FAI Silver-, Gold- en Diamond-badges behoren tot een ander hoofdstuk van het zweefvliegen. Helaas is ook de traditie om de FAI-diploma's die bij deze badges horen te behalen bij ons de laatste jaren eveneens wat op de achtergrond verdwenen.

De Silver-badge staat al voor serieuze prestaties op het gebied van hoogtewinst (1000m), vluchtduur (5uur) en langere afstanden (50km). De Gold-badge symboliseert ervaring en consistentie, terwijl de Diamond-badge is uitgegroeid tot een van de iconische mijlpalen binnen de sport. Achter deze badges schuilen vaak lange zomerdagen op het vliegveld, mislukte pogingen, onverwachte buitenlandingen en soms jaren van doorzettingsvermogen. Misschien zijn deze badges daarom veel meer geworden dan louter decoratieve speldjes.



Vooroorlogse brevetten gevonden op de website van L.U.A.C. uit een tijd dat een zweefvliegtuig maar seconden in de lucht bleef en vijf minuten vliegen al een hele prestatie was.



Gold badge

- Distance: 300km
- Duration: 5hr
- Gain of height: 3,000m.



Diamonds badges

- There are three diamonds:
- Diamond Distance - a declared task of 500 km
 - Diamond Goal - a declared Out & Return or Triangle task of 300 km
 - Diamond Altitude - a 5000 metre gain of height



Verzamelobject

In veel landen worden de badges uitgegeven door nationale zweefvliegfederaties. Bij ons is dat niet het geval en kopen clubs ze zelf aan. In sommige landen worden zelfs de nationale kleuren in het klassieke FAI-ontwerp verwerkt. Veel piloten bestellen ook graag meerdere exemplaren: het origineel blijft dan veilig thuis, terwijl het tweede exemplaar op een jas, vliegtas of dagelijkse kleding wordt gedragen. Sommige van die speldjes duiken soms tientallen jaren later weer op en dat maakt hen voor verzamelaars van luchtvaartmemorabilia aantrekkelijk. Sommigen verzamelaars zoeken naar oude clubspeldjes, terwijl anderen complete FAI-badgeseries uit verschillende tijdperken proberen te reconstrueren.

Onlangs suggereerde een producent op het internet dat de pins verbonden aan de verschillende FAI-diploma's nog alleen bij haar verkrijgbaar zouden zijn. Dat is natuurlijk niet zo. Zelfs de klassieke A-, B- en C-badges kunnen nog gekocht worden, maar de firma's die deze producten aanbieden zijn inderdaad niet dik gezaaid. Een snel onderzoek via Google leverde alvast vier leveranciers op. Eén firma schuift als haar unique selling proposition naar voren dat ze in staat is om een compleet assortiment van pins, in eender welke oplage te leveren. Op maat werk betekent dan:

- versies met nationale vlaggen
- genummerde edities
- of volledig unieke clubontwerpen.

De firma in kwestie is ohmyglider (<https://ohmyglider.com/contact/>). Siebert Luftfahrt bedarf (Siebert Aero) (<https://www.siebert.aero/en/>) levert ook pins, maar het is onduidelijk of deze producent wel het ganse assortiment in portefeuille heeft. Dat geldt ook voor Glider-Equipment (<https://glider-equipment.com/>). Air Store (<https://www.air-store.eu/Pilot-Supplies/Gifts/Pins-and-Badges>) beperkt zijn aanbod dan weer tot gouden en de zilveren exemplaren, Pins met diamanten of pins verbonden aan speciale diploma's (750km, 1000 km enz.) zijn blijkbaar niet rechtstreeks in een winkel of webshop verkrijgbaar. Zij worden samen met het diploma uitgereikt. En dan nog dit: wie ooit minstens drie diamanten behaalde is vereeuwigd in een lijst van de KBAC en die lijst is op zijn beurt doorspeeld aan de F.A.I. en consulteerbaar op de website van de FAI (<https://www.fai.org/page/badges-and-diplomas>). De speciale diploma's (750 km; 1000 km, 1250 km enz) zijn opgenomen in een aparte lijst die eveneens online consulteerbaar is.



Silver Badge



Gold Badge



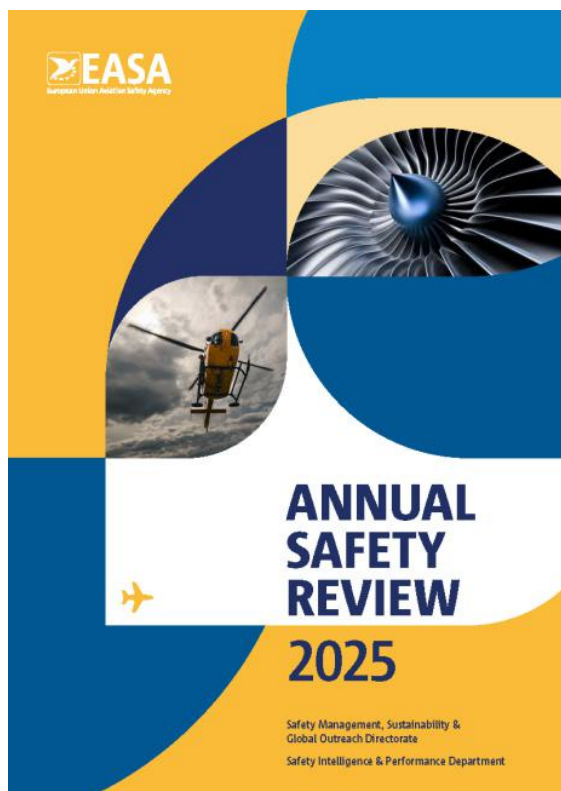
1,2 & 3 diamonds



750+ km badges

EASA-campagne: Blijf de risico's voor bij het zweefvliegen

Artikel gebaseerd op de EASA Safety Review 2025
[EASA – Gliders and Sailplanes: Stay Ahead of the Risks](#)



Zweefvliegen wordt vaak beschouwd als één van de puurste vormen van vliegen. Zonder motor vertrouwen we op kennis, vaardigheid, inzicht en samenwerking. We zijn sterk afhankelijk van beoordelingsvermogen, discipline, teamwork en het consequent correct uitvoeren van de basisprocedures. Net die combinatie maakt dat veiligheid nooit vanzelfsprekend is.

Met de campagne “**Gliders and Sailplanes: Stay Ahead of the Risks**” vestigt EASA opnieuw de aandacht op de belangrijkste risico's binnen het Europese zweefvliegen. De boodschap is opvallend eenvoudig: **de grootste veiligheidswinst zit nog steeds in het consequent toepassen van de basisprincipes.**

Wat vertellen de cijfers?

Het EASA Annual Safety Review 2025 laat zien dat de veiligheidsrisico's bij zweefvliegen zich nog steeds concentreren op verlies van controle, botsingsgevaar en incidenten tijdens het opstijgen en landen.

Het benadrukt ook dat de operationele omstandigheden bij zweefvliegen uniek zijn: starts zijn vaak afhankelijk van teamwork, landingen kunnen plaatsvinden op onverharde ondergronden en piloten moeten continu rekening houden met energie, terrein, verkeer en veranderende omstandigheden.

Voor piloten, instructeurs, clubs en startteams betekent dit een duidelijke prioriteit: focus op de basisprincipes, standaardiseer goede praktijken en accepteer nooit het gebruik van shortcuts.

Belangrijkste veiligheidsrisico's

Gebaseerd op de geaggregeerde ERCS-veiligheidsrisicoscore voor 2023-2024:

- Vliegtuigongevallen (verlies van controle)
- Botsing in de lucht
- Botsing met een obstakel tijdens de runway excursion events (een luchtvaartongeval waarbij een vliegtuig tijdens het opstijgen of landen onbedoeld de landingsbaan verlaat).

Meest voorkomende incidentcategorieën

Voor 2020-2024 waren de belangrijkste incidentcategorieën met zweefvliegtuigen:

- Abnormaal contact met de landingsbaan
- Verlies van controle tijdens de vlucht
- Botsing met obstakels tijdens het opstijgen en landen

Andere noemenswaardige categorieën waren incidenten gerelateerd aan het slepen van zweefvliegtuigen, verlies van lift onderweg en incidenten waarbij een vliegtuig de baan verlaat.

Hoogst risicovolle vluchtfasen

Uit het onderzoek blijkt dat landen de hoogste risicofase is bij zweefvliegtuigoperaties. Opstijgen is de op één na hoogste risicofase.

Twee aandachtspunten

Hieronder richten we ons op twee onderwerpen waar sterke discipline en gestandaardiseerde teamtrainingen een wezenlijk verschil kunnen maken: het monitoren van zweefvliegtuigen en lierstarts.



1. Montage van een zweefvliegtuig:

Montage van zweefvliegtuigen: behandel elke montage als veiligheidskritisch.

Montagefouten zijn zeldzaam, maar als ze zich voordoen, kunnen de gevolgen catastrofaal zijn. Daarom mag montage nooit een routine worden in de verkeerde zin van het woord. Ervaring helpt, maar vervangt geen procedure.

Elke club en piloot moet montage met dezelfde instelling benaderen: zorgvuldig monteren, onafhankelijk controleren, positief bevestigen en nooit iets aannemen.

Waarom dit belangrijk is:

Een zweefvliegtuig kan worden gemonteerd door ervaren mensen, onder tijdsdruk, bij wisselend weer, na een lange dag of met onderbrekingen op de startplaats. Precies in die omstandigheden kunnen geheugenverlies, aannames en onvolledige controles de kop opsteken.

Tips voor goede praktijken

Gebruik altijd een standaard montageprocedure.

Vertrouw niet alleen op je geheugen, maar gebruik de vliegtuigdocumentatie, de clubprocedure en eventuele goedgekeurde controlehulpmiddelen.

Besteed bijzondere aandacht aan de verbindingen van de stuurvlakken, vergrendelingen, veiligheidsspinnen en dubbele controles.

Voer voor de vlucht een positieve controle van de stuurvlakken uit.

Vermijd afleiding tijdens het monteren, demonteren en de laatste voorbereidingen.

Als er meer dan één persoon bij betrokken is, zorg er dan voor dat duidelijk is wie wat heeft gedaan en wie verantwoordelijk is voor de uiteindelijke 'release to service'.

Belangrijk voor iedereen:

Een goed opgetuigde zweefvliegtuig is niet het resultaat van zelfvertrouwen. Het is het resultaat van discipline, controle en het aangeven wanneer iets niet klopt.

Bekijk hier de video!

Threat and Error Management (TEM)

1. Anticipate
2. Mitigate
3. Trap



2. Lierstarts:

Lierstarts: goede briefing, blijf opgelijnd, reageer snel

Uit de jaarlijkse veiligheidsbeoordeling blijkt dat de startfase een van de meest risicovolle fasen is bij zweefvliegoperaties. Bij een lierstart ontwikkelen gebeurtenissen zich snel, kunnen de marges snel kleiner worden en hangt de hele start af van een goede coördinatie tussen piloot en grondpersoneel.

Een veilige lierstart begint lang voordat de kabel strak staat. Het begint met een gedeeld begrip van de startomstandigheden, het plan en de reactie op eventuele afwijkingen.

Belangrijke punten voor een veilige lierstart:

Zorg ervoor dat de briefing voor de start actueel, relevant en begrepen is.

Controleer de wind, de landingsbaan, de startplaats, de signalen, de kabelconditie en eventuele lokale gevaren.

Houd de juiste uitlijning en een gedisciplineerd initiële klimprofiel aan.

Wees alert op vleugelval, acceleratieproblemen, kabelbreuken en abnormale vlieghoudingen.

Ken de acties bij een mislukte start onder de actuele omstandigheden en wees steeds voorbereid om direct te handelen.

Grondpersoneel en lierbedieners moeten standaardterminologie/signalen gebruiken en de start stoppen als er iets mis lijkt te zijn.

Menselijke factoren spelen een belangrijke rol:

Veel lierstartvoorvallen of -incidenten worden niet veroorzaakt door één enkele fout. Ze beginnen met een keten van factoren: tijdsdruk, onvolledige instructies, verwachtingen, slechte coördinatie of een vertraagde reactie op iets dat er vanaf het begin niet goed uitzag.

Daarom zouden clubs een simpele regel moeten benadrukken:

Als de opstelling niet klopt, stop dan en begin opnieuw.

Bekijk hier de video!





Tot slot

Veiligheid is een teamsport

Zweefvliegen is meer dan veel andere vormen van vliegen afhankelijk van teamwork. De startleider, startschrijver, chef de piste, instructeur, piloot, sleepwagen- of lierbedienaar en andere clubleden spelen allemaal een rol in het creëren van veilige operaties.

De EASA-evaluatie zelf merkt op dat zweefvliegen vaak afhankelijk is van teamwork en veilig slepen in de lucht, wat de operationele complexiteit verhoogt, maar ook een sterke veiligheidscultuur binnen de zweefvlieggemeenschap bevordert.

Die veiligheidscultuur wordt versterkt wanneer mensen:

- standaardprocedures volgen,
- onzekerheid ter discussie stellen,
- incidenten en bijna-incidenten, near-misses, voorvallen ... blijven melden,
- en openlijk 'lessons learned' delen.

Conclusie

De gegevens zijn duidelijk: bij zweefvliegoperaties zijn de grootste risico's nog steeds verbonden aan verlies van controle, botsingen en accidenten/incidenten tijdens het opstijgen en landen.

Het antwoord is net zo duidelijk: Zorg dat de basisprincipes kloppen, bij elke vlucht, elke start, elke montage.

Every flying day, each flight.. safe!

Het Safetyteam

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
(enkel verkrijgbaar in je club)*



Sticker "Zilveren" brevet

Prijs: € 2

(met verzendingskosten erbij 4€/stuk)*



* Bestellingen kunnen afgehaald worden in Aalst of Hoegaarden.

* Bestellingen die moeten verzonden worden, worden uitgevoerd na ontvangst van het overeenkomstig bedrag op de bankrekening rekening BE42 0682 0333 4154 van de LVZC te 9300 Aalst.

1951

75 JAAR

2026

DE BRASSCHAATSE ZWEEFVLIEGCLUB



05 SEPTEMBER 2026

OLDTIMERS FLY IN LIER EN SLEEP - AVONDETEN - AVONDFEEST

MEER INFO OP WWW.BZC.BE - INSCHRIJVEN VIA DE QR-CODE





De hoekje van de Boekenvreter

Laten we beginnen met het boekje van **Philippe Fleury**, *Voilà comment je suis devenu pilote de planeur*, Cepaduès éditions, Toulouse, 2026, ISBN 978.2.38395.245.9, 138 blz. 160 x 240 mm, slappe kaft, met een vijftiental kleurenfoto's. In tegenstelling met wat de titel zegt, gaat het hier niet om een autobiografisch verhaal. De auteur, die het ooit zelf tot beroepspiloot schopte en stopte met vliegen met bijna 20 000 uur, vertelt hier hoe zijn (fictief) hoofdpersonage Louis evolueert van prille beginner tot instructeur.

Het bijzondere is, dat het verhaal toch in de eerste persoon geschreven is. Het wordt bekeken van buiten uit, waarbij de verteller de rol speelt van initiator, instructeur, observator, begeleider... Het leven van Louis draait overigens niet alleen om het zweefvliegen. We leren ook zijn ouders kennen, zijn bescheiden milieu, zijn sparen voor het nodige geld, de klusjes die hij doet om zijn zweefvliegen financieel haalbaar te houden. Zelfs zijn prille liefdesleven en eerste liefdesverdriet komen aan bod.

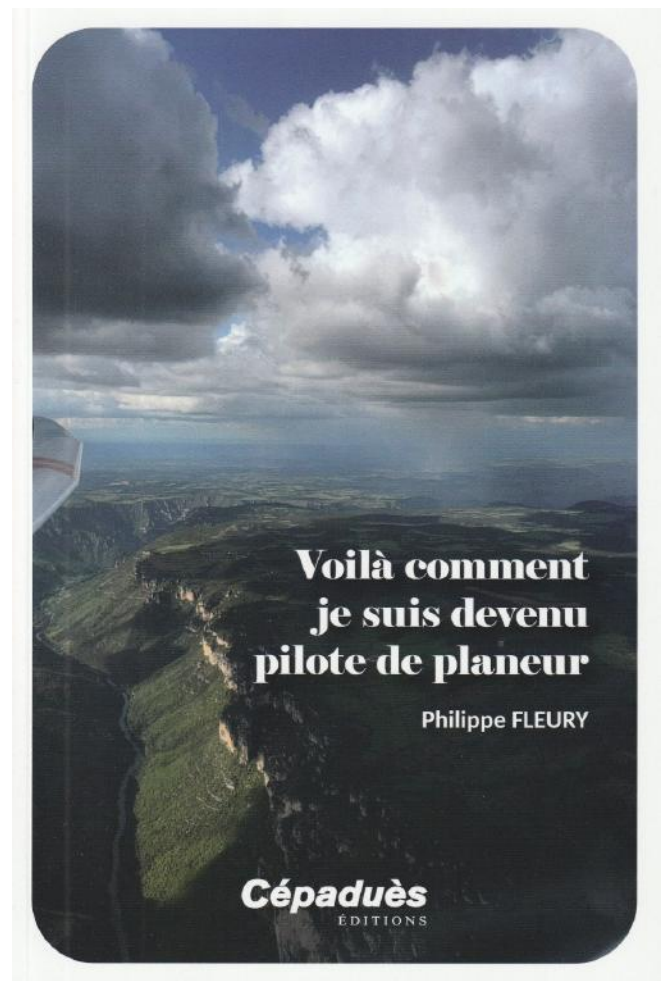
Ook het clubleven wordt toegelicht. Winterwerk, ophalen, omgaan met golfkarretjes, sleepkabels, sleepvliegtuigen, lieren, enz. komen op tijd en stond voor in de opleiding. En natuurlijk ook het vliegen, eerst met instructeur, dan solo, dan overland. Een aantal aspecten worden voor de verandering toegelicht aan de hand van andere clubleden, hun vorderingen, hun pogingen, met succes of met vallen en opstaan. Het geheel biedt een vrij volledig beeld van het leven in een relatief kleine club. De verteller wordt zelfs voorzitter van de vereniging.

Kortom, een originele aanpak van een vrij klassiek thema. Wat af en toe een beetje stoort, is de bizarre indeling in hoofdstukken. Meestal is de logica duidelijk, maar af en toe is er midden in een passage een onderbreking waarvan de noodzaak zoek lijkt. Een voorbeeldje: hoofdstuk 35 eindigt met de vraag: "Hoeveel uren heeft ze?", en hoofdstuk 36 begint met: "Een vijftiental uur ongeveer [...]." Waarom? Een ander minpuntje is het geringe aantal foto's, die nogal ongelijk verdeeld zijn.

Positief is dan weer de woordenlijst met definities achteraan het boek. De in het verhaal vet gedrukte termen worden hier in klare taal omgezet voor de geïnteresseerde leek. Ook hier lijkt de keuze nogal lukraak: sommige vaak voorkomende en voor de leek ondoorschijnende woorden ontbreken hier ongetwijfeld. Andere woorden zijn zo zeldzaam, dat je je afvraagt of die wel in de tekst horen. Ware het niet beter geweest ze gewoon te vermijden in dit geromantiseerde vormingsverhaal? Een beetje systematisering is hier aan de orde.

Om te besluiten: leuk om te hebben, misschien ook om te offeren aan een would-be piloot of een beginner. Maar niets wereldschokkends.

Een heel andere opzet vinden we bij **Chip Bearden**, *Good-bye, Papa Golf – "The Riskiest Thing I Do" – A Memoir of Flying, Family, and Self-Discovery*, Greensmith House Publishing, Boonton Township, New Jersey, 2023, ISBN 979-8-9872740-0-2, 382 blz. 152 x 229 mm, slappe kaft,



talrijke kleurenfoto's. Bizar genoeg werd dit boek gedrukt in Frankrijk door Amazon!

Joseph Noah Bearden III, sinds zijn geboorte bekend als "Chip" Bearden, is een bekende zweefvlieger in de VS, in het bijzonder als deelnemer in het wedstrijdscircuit. Dit boek geeft ons zijn levensverhaal, van 14-jarige beginner tot nu. Maar veel draait rond een ongeval dat een groot deel van zijn leven definieerde: de dodelijke crash van zijn vader, een echt keerpunt in zijn bestaan.

Het boek begint vrij traditioneel, met het familieverhaal van zijn ouders. Al snel treedt de moeder op de achtergrond. Chip is de oudste van 3 kinderen. De vader, Joseph Noah Bearden Junior, "Joe", droomde er ooit van om militaire piloot te worden, maar het leven had andere plannen. Hij zou zijn ganse carrière werken voor Procter & Gamble, dus concurrerende producten waren niet aan de orde in het gezin. Joe slaagde er ondertussen toch in om een burgerbrevet te halen. Financiële beperkingen brachten hem van het motorvliegen naar het zweefvliegen, waarin hij zijn passie vond. Als instructeur, wedstrijdvlieger, en all-round propagandist van het zweefvliegen.

Anders als velen, had Chip in zijn jeugd jaren geen onweerstaanbare drang tot vliegen. Erger nog, als zijn vader

insisterde om hem als passagier mee te nemen, werd hij telkens luchtziek. Maar dat veranderde toen zijn vader hem op zijn veertiende meenam voor een eerste vliegles. Luchtziekte was et een klap verdwenen, en Chip had een doel in het leven: zweefvlieger worden als zijn vader. Maar het had wel wat voeten in de aarde, want Chip was geen “geboren piloot”. Pas bij de 32ste vlucht, vrij laat gezien de goedmoedigheid van de tweezitter, een Schweizer 2-22, mocht hij solo gaan. En gezien de zeer bescheiden glijhoek van het toestel duurde het ook niet lang of hij had er zijn eerste buitenlanding opzitten. De eerste van vele, want hoewel hij na een tijdje stopte met tellen, schat hij het aantal vandaag op meer dan 200.

De vader bezat eerst een aandeel in een metalen Schweizer 1-23 (je kunt er een zien in de oorspronkelijke versie van “The Thomas Crown Affair” met Steve McQueen). De volgende zwever was een HBV Diamant, een glasvezel toptoestel voor die tijd, waarmee de eigenaars hoopten grote wedstrijden te winnen. Maar daarvoor moest eerst veel leergeld betaald worden... Chip nam een aandeel in een 1-24, waarmee hij zijn eerste overlands en zelfs wedstrijdvluchten mee uitvoerde, ondanks een polaire duidelijk beneden die van een Ka-8.

Met de aanschaf van een Standaard Libelle als “familievliegtuig” en de stuwende kracht van Joe begon Chips carrière als wedstrijdvlieger. Via heel wat incidenten groeide Chip uit tot een echte wedstrijdvlieger. Hij kocht een LS-3, Joe een ASW-20. Tot de fatale 19 juni 1980 waaraan Chip 62 pagina's besteed. Je kunt de dag bijna minuut per minuut volgen. Joe en Chip namen beide deel aan de nationale VS-kampioenschappen in de renklasse te Springfield, Ohio. Ze waren het oneens over de tactiek: Joe vond het normaal om tijdens een wedstrijd een betere piloot achterna te vliegen, Chip noemde dat minachtend “leeching” (bloedzuiger spelen).

Ze startten samen, verloren onderweg het contact. Kort na het tweede keerpunt zag Chip een zweefvliegtuig zeer laag onder hem doorvliegen, dan in tolvlucht de grond ingaan. Chip landde zo snel mogelijk om te zien wat hij kon doen. Als hij bij het wrak aankwam, waren er al getuigen, een ambulance was al onderweg. Pas als hij het wedstrijdnummer op de staart zag, besepte hij dat dit zijn vader was.

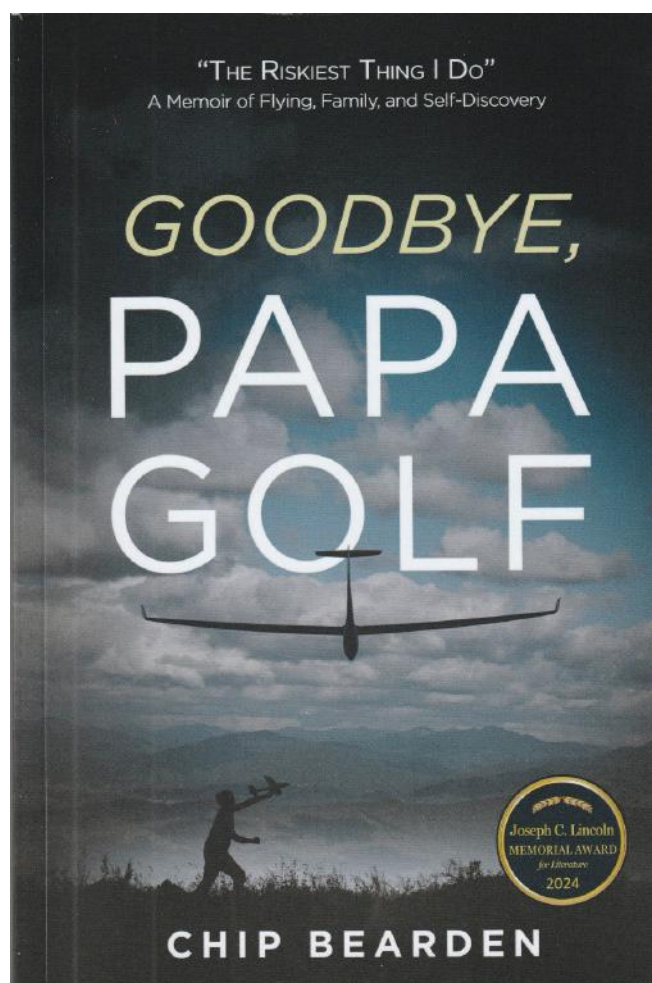
De rest van het boek bevat heel wat bedenkingen over de risico's verbonden aan onze sport. In zijn lange zweefcarrière is Chip zelf getuige geweest van 4 dodelijke crashes. 20 bekenden is hij verloren bij dergelijke ongevallen. In dezelfde periode zijn er slechts 2 van zijn vrienden gestorven bij auto-ongevallen. Duidelijk dus dat Gantenbrink gelijk had toen hij de zin “Het gevaarlijkste bij het zweefvliegen, is de autorit naar het vliegveld” in zijn welbekende artikel verguisde.

Chips verdere zweefvliegcarrière kende ups en downs, met soms jarenlange onderbrekingen. Hij was ook een verwoed langeafstandsloper en nam zelfs deel aan de Marathon van Boston – een hele klus al om je te laten

selecteren! Daarom is het vervolg van het boek ook veel meditatiever dan het eerste. Niet alleen omwille van het zweefvliegen, overigens. Professionele dieptepunten, het afbreken van zijn toenmalige relatie na het ongeval, het moeizaam heropbouwen van zijn leven, een huwelijk met twee dochters waarvoor hij in eerste instantie als thuisvader met een werkende moeder zou instaan, gezondheidsproblemen, een echtscheiding na meer dan 20 jaar samenleven... Maar uiteindelijk kwam Chip steeds terug naar de zweefcompetitie. In 2019 eindigde hij op de tweede plaats van de nationale VS-kampioenschappen in de standaardklasse te Waynesville, Ohio.

Dit boek won de Joseph C. Lincoln Award for Literature, een prestigieuze prijs ingesteld door de Harris Hill Soaring Corporation, ter nagedachtenis aan Joseph C. Lincoln, wiens geschriften over zweefvliegen er in belangrijke mate toe hebben bijgedragen dat mensen met deze sport zijn begonnen. In de recensies wordt het werk soms beschreven als zeer melancholisch, wat de auteur zelf ontkent. Je kunt het ook beschouwen als een voorbeeld van heropstanding na vlagen van tegenspoed en bijna-opgave. Het is in elk geval een merkwaardig boek, en een interessante aanwinst voor elke zweefbibliotheek.

Stéphane Vander Veken





Zweefvliegtuignieuws

Allstar PZL Glider

De Poolse firma heeft in het voorjaar het 80-jarige bestaan van de SZD-naam (Szybowcowy Zakład Doświadczalny ofte Experimenteel Centrum voor Zweefvliegen) gevierd op haar thuishaven Bielsko-Biała. Ter gelegenheid van dit jubileum organiseerden de plaatselijke vliegclub en de fabrikant een groots vliegfeest. Tijdens het eerste weekend van mei konden bezoekers de fabriek bezichtigen; tal van historische toestellen waren te bezien.

Alles begon in 1946, met het opnemen van de productie van de vooroorlogse IS-A Salamandra. Een hele reeks SZD-toestellen volgden. Meer dan 50 types in totaal, waarvan velen speciaal ontworpen waren voor een welbepaald WK (zoals de Zefir) of een recordvlucht. Anderen werden dan weer in serie geproduceerd, meestal in een van de vestigingen van het Poolse Staatsbedrijf PZL: Bocian, Mucha, Foka, Cobra, Pirat, Kobuz, Jantar, Puchacz, ... Ook nu worden er nog toestellen gebouwd in Bielsko-Biała: Junior, Acro, Nexus en Perkoz.

Iets minder leuk is een Service Bulletin en bijhorende Airworthiness Directive betreffende de aansturing van de remkleppen op de Perkoz. De las die een overbrengingshendel verbindt met de torsiebuis in de romp dient gecontroleerd op haarscheuren of breuken. De algemene visuele inspectie kan gebeuren door een bevoegd piloot of de piloot-eigenaar, een gedetailleerde inspectie dient bij onderhoudswerken door een bevoegde mecanicien te gebeuren.



Avionic

De SZD-56-2 Diana 2 is een zuivere renklasser die in kleine aantallen werd gebouwd maar o.a. met Sebastian Kawa grote successen boekte in 15-m-competities. Bij de werkzaamheden van Avionic om het toestel beschikbaar te maken met een FES thuisbrenger was er echter een probleem: bij de noodzakelijke breuktest van de vleugel bleek het falen te gebeuren bij slechts 147,5 % van de nominale breuklast i.p.v. het vereiste veiligheidsminimum van 150 %. Dit leidde ertoe dat EASA een AD publiceerde waarbij de Diana 2 (met en zonder FES) een aantal beperkingen opgelegd kreeg, o.a. het verbod van waterballast en een maximum vlieggewicht van 297 kg i.p.v. 500 kg. Nu heeft Avionic besloten om een versterking van de vleugel te ontwikkelen, zodat de toestellen wellicht op termijn hun volle mogelijkheden zullen herwinnen.



DG Aviation

Het goedkeuringsproces voor de nieuwe propelleradapterschijf voor de DG-1000T is succesvol afgerond. De nieuwe schijven zijn per direct leverbaar. De technische details worden beschreven in de nieuwe Technische Mededeling TM 1000-52, revisie 2, die ook de details bevat voor de montage ervan.

Verder werkt DG verder aan het up to date houden of verbeteren van de LS-toestellen. Zo zijn er nu ook Neo-winglets beschikbaar voor de LS-3 en LS-3a, waarbij een nieuw montagepunt ongeveer 200 millimeter van de vleugeltip voorzien wordt, dat een aerodynamisch optimale overgang naar de winglet mogelijk maakt. De neo-winglets verminderen de geïnduceerde weerstand merkbaar en verbeteren tegelijkertijd het vlieggedrag, met name in thermiek en bij langzame vluchten.

Ook voor de LS8 is er nieuws op til. Het prototype van de LS8-e wordt momenteel aangepast voor de inbouw en het gebruik van GEN4-accu's. Alle belastings tests zijn al uitgevoerd en in het najaar staan de laatste vliegproeven op het programma. Voor bestaande LS8-e is ombouwen naar grote GEN4-accu's mogelijk, de voorbereiding hiervoor kan nu al door DG uitgevoerd worden.

En uiteindelijk meldt M&D Flugzeugbau GmbH & Co. KG (die overigens ook de Europese verdeling van de Jonkers toestellen behartigt) dat de versie met straalmotor van de LS8 haar testvluchten succesvol heeft afgerond. De MD-TJ42 jet levert 350 N stuwkracht en wordt gestuurd



via de nieuwe ECU-V3 (Engine Control Unit -V3) en EDU (Engine Display Unit). Dankzij een verhoging van het maximumgewicht van de niet-dragende onderdelen met ca. 15 kg blijft het cockpitlaadvermogen behouden. Er kan tot 35 l getankt worden in brandstofzakken in de vleugels.

Jonker Sailplanes

Jonker heeft een drukke periode achter zich. Het probleem met de AD die verbodt om de elektrische motor van de JS3 RES te gebruiken, lijkt van de baan. EASA heeft de wijzigingen goedgekeurd, die door Jonker in samenwerking met MD en SOLO voorgesteld werden. Rest nog om deze toe te passen op de pakweg 150 betroffen toestellen die al





geleverd werden. Er is sprake van een gewijzigde firmware, een supplementaire aardingskabel en een bijkomende "kill switch" op het dashboard.

Jonker werkt ook samen met MD Flugzeugbau aan de EASA-goedkeuring van de JS 2 met de nieuwe SOLO 2625-02i NEO Silent motor. Zowel JS3 als JS2 ondergingen overigens bijkomende proefvluchten omdat EASA oordeelde dat de toestellen in meer afwijkende configuraties - lees o.a. met asymmetrische ballast of gebruik met een enkele (asymmetrisch ingebouwde) batterij - dienden getest. De 15-m-versie van de JS-3 onderging hetzelfde lot.

Overigens behaalde Jonker mooie resultaten op de WK in Polen. Goud (Victor Mallick) en zilver (Christophe Abadie) in 18 m. Met 18 JS3 en 2 JS1 vormden de Jonker-toestellen ruim de grootste groep in deze klasse, waar de titelverdediger Stefan Langer op AS 33 Me 18m ditmaal brons haalde. Zilver in de open klasse met Sebastian Kawa op JS5 (met goud - Felipe Levin - en brons - Michael Sommer - voor twee Binder EBR29). Op de 15 toestellen in deze klasse waren er overigens 5 nagelnieuwe JS5 aanwezig.

Schempp-Hirth Flugzeugbau

Na bijna 15 jaar is de EASA-certificering van de Quintus M dankzij de intensieve inspanningen van Schempp-Hirth nu eindelijk verleend. Dat is natuurlijk goed nieuws voor de eigenaren van de 15 geproduceerde vliegtuigen. De Quintus M maakte zijn eerste vlucht in december 2011 als "kleine" en wendbare open-klasser met een spanwijdte van 23 meter.

Met de SOLO 2625-02i-motor was ook zelfstart mogelijk. De binnenvleugels werden ontworpen door Lange, maar om verschillende redenen liep het certificeringsproces tussen de twee fabrikanten jaren geleden vast. De 15 geproduceerde vliegtuigen moesten dus onder individuele vliegvergunningen vliegen. Met de EASA-certificering (om praktische redenen onder de noemer "Nimbus 4", zoals de ASG 29 onder "ASW 27-18" viel) is deze wachtperiode eindelijk voorbij.

Schempp-Hirth heeft ook mooi gescoord op de Poolse WK, waar de Arcus zowat de eerste twaalf plaatsen wist te veroveren. In de 16 toestellen tellende 20-m-klasse waren er naast de Arcus in zijn diverse vormen (8 M, 6 T, geen enkel zuiver zweefvliegtuig) slechts één ASG32 Mi en één Twin Shark aanwezig...

Sportine Aviacija ir Ko (LAK)

LAK heeft van EASA goedkeuring voor een "Major Change" ontvangen voor de LAK-17A FES. Dit maakt het mogelijk om zowel bestaande LAK-17A- als LAK-17AT-zweefvliegtuigen uit te rusten met het beproefde Front Electric Sustainer (FES)-systeem. Gebruikers van eerdere LAK-17A- en LAK-17AT-modellen kunnen nu profiteren van een moderne, efficiënte en betrouwbare aandrijftechnologie via gecertificeerde ombouwopties.

Alle illustraties zijn bedrijfsdocumenten

Stéphane Vander Veken

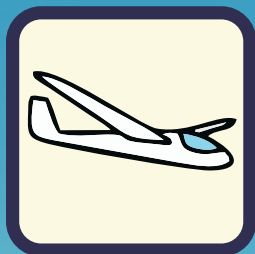


Alles gemonteerd? Alles aangesloten?



HANDLE

WITH CARE



In vlucht



Stallen en grondtransport



Dagelijkse en preflight checks



In piste en op de startplaats



Onderhoud en montage



info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be

Verantwoordelijke uitgever: Secretariaat, Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs v.z.w., Roklijf 37, 9300 Aalst - Tel.: +32 (0)470 78 48 03