

LIGABLAD

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



46^{ste} jaargang

juli • augustus • september 2026

driemaandelijks digitaal tijdschrift

liga van vlaamse zweefvliegclubs 

nummer 187



LIGABLAD

Driemaandelijkse tijdschrift van de



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 187
juli • augustus • september 2026

Hoofdredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Ludo Vrancken
Naamsevest 26, 3000 Leuven
Tel.: +32 (0) 498 60 65 99

E-mail:
ligablad@lvzc.be

Aan dit nummer werkten ver- der mee:

Lucrèce De Palmaenaer
Koen Pierlet
Nick Adriaensen
Stéphane Vander Veken
Mattijs Cuppens
Geert De Palmaenaer
Koen Vanderputten
Jan-Bart Van Erck
Virginie Valck

Alle foto's komen uit de albums van de
website behalve wanneer anders vermeld.

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
Roklijf 37
9300 Aalst

Opmaak en layout:
Stef Pierlet

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten is toege-
staan mits schriftelijke toestemming van de redactie. **Teksten en foto's voor het volgende nummer
worden verwacht voor 15 november 2026**

Omslagfoto: **CuNimb boven Saint-Hubert** (foto Koen Vanderputten)

Inhoud

• Nieuws van het secretariaat	1
• De Zweef.App officieel erkend door DGLV	4
• De Charron krijgt een grondige update	8
• Safety Flash	9
• Aviate. Navigate. Communicate. En je Smartphone?	13
• Open Belgian Gliding Championships 2026 te Saint-Hubert	16
• Zilver voor Jeroen Jennen op het 24ste EK Zeevliegen	20
• Hoogtebeperkingen in het zeevliegen	22
• Vluchtvoorbereidingen en NOTAMS	24
• Zeevliegtuignieuws	28
• Het hoekje van de Boekenvreter	31
• Juniorenweekend 2026	33

Woordje van de redactie

Beste lezer

We zijn lang gespaard gebleven, maar tussen juni en eind september toonde onze
geliefde bezigheid haar tweede gezicht. In juni verloren we Claude Mestré tijdens
een dodelijk ongeval, daarna ontsnapten twee van onze leden ternauwernood aan
het ergste toen ze na een mid-air van hun valscherp moesten gebruik maken. Daar
bleef het spijtig genoeg niet bij want in verschillende clubs werden vervolgens stuk-
ken gemaakt zonder dat dit voor de betrokken piloten dramatisch afliep. De laatste
zes maanden kregen we dus voldoende redenen voorgeschoteld om uitvoerig op
onze vliegveiligheid terug te kijken. Nick en Jan-Bart zorgden er voor. In de bijdrage
die zij voor dit nummer opstuurden, herhalen ze voor een deel wat ze ook op onze
Kick-off te horen gaven. We raden iedereen die er te Oostmalle niet bij was aan de
link naar deze lezing eens aan te klikken. En dan is er ook het gebruik van smart-
phones op het vliegveld en tijdens het vliegen. Kan iedereen zomaar veilig filmen
en fotograferen tijdens het vliegen? Uit een bijdrage die Koen inzond, blijkt dat dit
zeker niet het geval is, zelfs geroutineerde vliegers genieten geen immuniteit.

In de vliegmaanden die deze editie grosso modo overspant, vinden traditioneel
veel kampioenschappen en wedstrijden plaats. In Saint-Hubert werden de Open
Belgian Gliding Championships betwist, in het Poolse **Ostrów Wielkopolski (Lot-
nisko Michałków)** vond van 12 tot en met 24 juli 2026 het **24e FAI European Gli-
ding Championships 2026** plaats. Het vliegveld van Aalen-Elchingen in Duitsland
vormde tenslotte tussen 2 en 15 augustus dan weer de arena waarin de junioren om
de wereldtitel streden. Van deze drie wedstrijden onthouden we vooral dat Jeroen
Jennen zijn internationale kwaliteiten bevestigde door in de Standaard klasse een
zilveren medaille te behalen. Wat valt er in deze editie nog meer te vinden? In juli
aanvaardde het DGLV onze Glidingapp als een volwaardig digitaal hulpmiddel voor
een hele reeks administratieve taken. Dit betekent concreet dat zowel piloten als
clubs en instructeurs straks een groot deel van hun papierwerk digitaal kunnen
afhandelen. Van het Charron-team vernamen we dat onze Charron niet vervangen
zal worden door WeGlide. Het platform zal echter wel grondig gomoderniseerd wor-
den. Mattijs Cuppens stuurde twee bijdragen in. In een eerste heeft hij het over hoe
we gebruikmakend van allerlei documenten onze vluchten moeten voorberei-
den. Een tweede bijdrage handelt over de verschillende hoogtebeperkingen waar-
mee we tijdens het week-end en zeker in de week te maken krijgen en de valstrikken
waarin de hoogtebepalingen die allerlei hulpmiddelen aanreiken ons kunnen
lokken. Ten slotte is Stéphane voor ons in de literatuur gedoken en krijgen we van
hem ook het laatste nieuws dat bij de fabrikanten te rapen viel.

Veel leesgenot
Ludo

Nieuws van het secretariaat

Secretariaat:

Lucrèce De Palmaer

- Algemene administratie
- Aanmeldingen LVZC
- Bevoegdheden voor lierbedienaars
- FAI-proeven
- boekhouding LVZC en VCL.
- Bestellingen logboekjes

Bereikbaar van ma tot do van 9u tot 17u

Roklijf 37, B-9300 Aalst

Tel. 0470 78 48 03

E-mail: info@lvzc.be

DTO Secretariaat:

Koen Pierlet

- DTO opleidingen
- Aanvragen van vergunningen DGLV
- Aangifte verzekeringsdocumenten bij ongevallen

Bereikbaar van ma to vr van 13u tot 17u

Stationsstraat 35, B-3320 Hoegaarden

Tel. 0496 67 25 05

E-mail: dto@lvzc.be

Veder vraagt het secretariaat om:

- alle persoonlijke gegevens zo spoedig mogelijk aan te passen in de Zweef.App
- een kopie van medische verklaring en SPL-vliegvergunning steeds toevoegen in je documenten in de Zweef.App
- documenten enkel uploaden in een kwalitatieve scan en opgeslagen als PDF bestand.

Gegevens LVZC:

Bankrekeningnummer:

IBAN: BE42 0682 0333 4154

BIC: GKCCBEBB

Zeteladres: Hannuistssteenweg 350,
B-3300 Tienen

Opgelet: er worden geen individuele logboekjes meer verkocht door de LVZC. De logboekjes worden in grotere aantallen aangekocht door de clubs. Leden die een nieuw logboek nodig hebben, kunnen dit dus via hun club aankopen.



EU-Vliegvergunningen (EU-SFCL)

Vermits een SPL-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 SFCL.

BE.DTO.130

Administratieve discipline op dit vlak blijft nodig. Alle actuele documenten en formulieren in dit verband zijn terug te vinden op de ledensectie van de LVZC-website.

Bij het aanvragen van een vergunning moet steeds een kopie van de ID en het medisch certificaat van de aanvrager toegevoegd worden. Gebruik de checklist om het dossier compleet te maken.

Voor alle aanpassingen aan vergunningen vraagt DGLV ook een kopie van de huidige vergunning die de aanvrager heeft. We vragen aan de FI's en FE's telkens bij wijzigingen van hun vliegvergunning en medisch certificaat een duidelijke scan als pdf bestand te uploaden in hun Zweef.App account.

Safety Management

Oproep om alle incidenten – accidenten en voorvallen te melden via het gekende AIR-systeem. <https://air.lvzc.be/report>
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 zijn alle nodige documenten terug te vinden voor zowel de techniek als voor de CAO. Gelieve ervoor te zorgen dat steeds de laatste versie van de documenten gebruikt wordt. Alle documenten in verband met techniek moeten verstuurd worden naar cao@lvzc.be. Alleen elektronische documenten worden aanvaard.

Homologatie van FAI-Brevetten

Aanvragen voor homologatie van FAI-proeven worden uitsluitend via de verantwoordelijke sportcommissaris van de club doorgestuurd aan het secretariaat. Ook alle communicatie en opvolging hieromtrent verloopt via de verantwoordelijke sportcommissaris.

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.

FAI-proeven waarvoor homologatie wordt aangevraagd, moeten gepresteerd en aangevraagd zijn tijdens een periode van lidmaatschap bij LVZC.

Fotowedstrijd – filmpjeswedstrijd 2026

Alle foto's en filmpjes kunnen digitaal worden ingestuurd naar fotowedstrijd@lvzc.be en die worden beoordeeld door de jury. De winnaars worden bekendgemaakt tijdens de Season Kick-Off 2027 en die vindt op 23 januari 2027 plaats. Het gebruik van de smartphone in de cockpit, om foto's of filmpjes te maken, is niet zonder risico. Lees hierover zeker het artikel over het gebruik van de smartphone in de zwever in Ligablad 187 p. 13.

Vademecum & VFR Gids

Het Vademecum kan u raadplegen via onderstaande link. LVZC zorgt ervoor dat de gegevens van het vademecum steeds up-to-date zijn. Raadpleeg daarom steeds de online versie.



VADEMECUM 2026



Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs vzw
www.zweefvliegen.be
Secretariaat: Rokijf 37 te 9300 Aalst
E-mail: info@lvzc.be - Tel.: 0470 78 48 03
BTWnr: BE0415.865.526

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



Verantwoordelijke uitgever:
Secretariaat: Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs vzw
Rokijf 37, 9300 Aalst - Tel.: 0470 78 48 03
info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be

liga van vlaamse zweefvliegclubs

Een netjes digitaal ingevuld 'applicationform'

Om de administratieve verwerking van applicatieformulieren zo efficiënt mogelijk te laten verlopen, vragen we vriendelijk om ze digitaal in te vullen. Dit verhoogt de leesbaarheid, vermindert de kans op fouten, laat ons toe om voor elke kandidaat een volledig en duidelijk leesbaar dossier op te stellen en laat bovendien toe om de applicatieformulieren in een uniforme en professionele vorm aan DGLV te bezorgen en dat komt de verdere behandeling van de dossiers ten goede.

Gelieve daarom elk formulier te openen met de gratis Adobe Acrobat Reader, alle gevraagde velden volledig in te vullen, de toepasselijke vakjes aan te vinken en het ingevulde formulier op te slaan alvorens het terug te bezorgen.

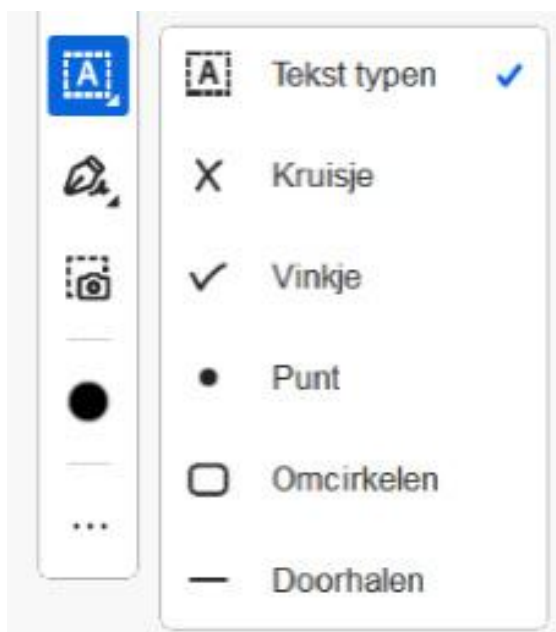
Heb je geen Adobe Acrobat Reader?
Dan kun je dat [hier](#) downloaden.

Handleiding voor het invullen PDF-formulier

Opgelet: Open de PDF bij voorkeur niet rechtstreeks in uw internetbrowser, maar sla het eerst op tussen je bestanden. Open het daarna in Adobe Acrobat Reader.

Invulinstructies

1. Open de PDF met de gratis Adobe Acrobat Reader.
2. Vul alle gevraagde velden volledig in.
3. Vink de toepasselijke vakjes aan en maak de gevraagde keuzes.
4. Sla het ingevulde formulier op.
5. Bezorg het ingevulde formulier per e-mail terug.



Aanvinken, kruisjes zetten en vakken invullen. Eigenlijk zijn de knoppen duidelijk:

Klik op de letter A met het kadertje rond en er opent een menu. Als je moet aankruisen gebruik je 'Kruisje', om aan te vinken klik je op 'vinkje' en om tekst te typen op 'tekst typen'. Vervolgens kun je in het document je kruisje, vinkje of tekst plaatsen waar het moet.

Heb je een tekstvak geplaatst en je klikt het aan, krijg je nevenstaand menu: door op A of A te klikken kun je het lettertype vergroten of verkleinen, met het vuilbakje kun je je tekst weer verwijderen.



Het document ondertekenen

Meestal kun je ook het document digitaal ondertekenen met behulp van een digitale e-handtekening waarvoor je je identiteitskaart nodig hebt. Dit moet je NIET doen. Dat maakt het verder bewerken van je pdf-document onmogelijk.

Wat kun je wel doen:

Als je op de vulpen klikt, kun je twee handtekeningen toevoegen.

1. Je kan zelf met je muis je handtekening schrijven en toevoegen.
2. Je zet je handtekening (duidelijk) op een wit blad waarna je een perfecte foto – goed bijgesneden – toevoegt als jpg.



Hartelijk dank voor uw medewerking en voor het zorgvuldig digitaal invullen van de applicatieformulieren. Dankzij uw inspanning kunnen wij de dossiers efficiënt verwerken en op een uniforme en professionele manier aan DGLV bezorgen. Zo zorgen we samen voor een vlotte administratieve afhandeling.

Lucrèce De Palmenaer
Koen Pierlet



De Zweef.App officieel erkend door DGLV

Een mijlpaal voor de digitalisering van de Belgische zweefvliegsport

Een historische stap vooruit

Op woensdag 10 juli vond een belangrijke vergadering plaats die de toekomst van de administratieve afhandeling binnen onze zweefvliegsport voorgoed zal veranderen. Een delegatie van het ligabestuur trok naar het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) om de Zweef.App formeel voor te stellen aan de bevoegde overheidsdiensten. Het was een constructief gesprek waarbij het ligabestuur werd ontvangen door vertegenwoordigers van de verschillende diensten binnen DGLV. Naast een grondige introductie en demonstratie van het platform werden tal van praktische en (EASA) regelgevingsvragen beantwoord over het gebruik van digitale documenten in een luchtvaartomgeving.

De uitkomst van dit overleg is ronduit positief: DGLV erkent Zweef.App als een volwaardig digitaal hulpmiddel voor een hele reeks administratieve verplichtingen die zweefvliegers dagelijks tegenkomen. Dit betekent concreet dat zowel piloten als clubs en instructeurs straks een groot deel van hun papierwerk digitaal kunnen afhandelen op een veilige, gevalideerde en officieel aanvaarde manier.

Wat is Zweef.App?

Voor wie nog niet vertrouwd is met het platform: Zweef.App is de digitale omgeving ontwikkeld voor Zweefvliegers, door zweefvliegers dat door de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (LVZC) geselecteerd werd als digitale tool voor haar leden en clubs. De app centraliseert een breed gamma aan operationele en administratieve functies die vroeger verspreid waren over papieren formulieren, losse spreadsheets en clubgebonden systemen.

Via Zweef.App kunnen piloten hun vluchten registreren, hun persoonlijk vliegboek raadplegen en bijhouden, en hun recency opvolgen. Clubs beheren er hun vloot, roosters en operationele dagelijkse werking mee. Instructeurs kunnen er opleidingen in opvolgen en leskaarten verwerken. Het platform is toegankelijk via smartphone, tablet en pc, en is gekoppeld aan persoonlijke accounts zodat alle gegevens veilig en individueel bewaard worden.

Met de officiële erkenning door DGLV neemt Zweef.App nu een volgende stap: van handig operationeel hulpmiddel naar een juridisch aanvaard platform dat bij officiële inspecties en controles kan worden voorgelegd.

Wat heeft DGLV concreet erkend?

Hieronder overlopen we punt per punt welke functies van Zweef.App nu officieel aanvaard worden.

Het digitale vliegboek

Het persoonlijke vliegboek dat gekoppeld is aan jouw Zweef.App-account, mag voortaan gebruikt worden als officieel vliegboek, op voorwaarde dat het voldoet aan de gegevensvereisten zoals beschreven in AMC1 SFCL.050 Recording of flight time. Dit betekent dat je het bij inspecties kunt voorleggen als bewijs van recency. Je hoeft niet langer een apart papieren vliegboek bij te houden of mee te nemen, jouw digitale Zweef.App-vliegboek volstaat.

Dit is een enorme stap vooruit voor het gemak van de individuele piloot. Wie op vliegwedstrijden, buitenlandse vliegvelden of andere locaties gevraagd wordt naar zijn vliegervaring en recency, kan die simpelweg tonen via de app op zijn smartphone.

Notities **Recency** Vluchten ACK

[Wijzig datum refresher, Instr. flt en examen](#)

SPL recency, afgelopen 2 jaar: ?

SPL recency		✓
Trainingsvluchten	6(≥2)	✓ 31 dec 27
Starts	138(≥15)	✓ 29 mrt 28
Uren	77.5(≥5)	✓ 29 mrt 28
Lierstart	101(≥5)	✓ 06 apr 28
Sleepstart	37(≥5)	✓ 29 mrt 28
Passagier (90 dagen)	15(≥3)	✓ 16 sep 26

Recency

EASA SPL **EASA TMG** EASA FI(s) ...

EASA TMG recency, afgelopen 24 maanden: ?

TMG recency		✓
TMG training	2(≥1)	✓ 31 mrt 28
TMG starts	38(≥12)	✓ 21 mrt 28
TMG uren	31.5(≥6)	✓ 06 apr 28
TMG Passagier (90 dagen)	5(≥3)	✓ 25 dec 26

Piloot	Starts	Vluchtduur	Tags	Toestellen	Instructeurs	Authorisatie	Afgetekend	Laatste Notitie
John Doe	1	00:07	KA-8				0/1	

Digitaal aftekenen door instructeurs

Instructeurs mogen voortaan vluchten digitaal aftekenen binnen de Zweef.App-omgeving. Dit gebeurt via hun persoonlijke PIN-code, die als beveiligd digitaal handtekeningmechanisme fungeert. Hierdoor is een aparte papieren handtekening niet langer vereist voor de validatie van vluchten.

Daarnaast werkt LVZC ook aan de toekomstige mogelijkheid om endorsements — de papieren stickers die normaliter in een vergunning worden geplakt na het behalen van een nieuwe aantekening — digitaal uit te reiken via Zweef.App. Deze functionaliteit is nog in configuratie maar maakt deel uit van de grotere visie op een volledig gedigitaliseerd vergunningsbeheer dat parallel bestaat naast de oude vertrouwde papieren omgeving.

Teken 1 vlucht af van Alexander Vanherck

Toestel Rol	Meth. Vluchtduur	Aantekeningen
Al: KA-8	PIC Iier 00:07	lierdag ☒ Geen ☐

Let op! 1 vluchten missen een aantekening
Vraag de vlieger deze alsnog toe te voegen. Aantekeningen zijn waardevol omdat ze inzicht geven in wat de vlieger heeft geleerd of ervaren tijdens de vlucht.

Opmerking ?
Eventuele opmerking

Pincode:

Sluiten Opslaan

Voer dagelijkse inspectie uit

☐ Hierbij verklaar ik de inspectie voltooid is volgens het Aircraft Flight Manual, zoals beschreven in SAO.GEN.130.

☒ Hierbij teken ik digitaal de inspectie af met mijn Licentie nummer BE.SFCL.208440 ?

Annuleer Aftekenen

De dagelijkse inspectie (DI)

De dagelijkse inspectie van een zweefvliegtuig mag voortaan digitaal worden afgetekend in Zweef.App. Aangezien een geldige vergunning wettelijk vereist is om een DI uit te voeren, is deze functie in de app uitsluitend beschikbaar voor vergunninghouders. De juiste toegangscontrole is ingebouwd in het systeem, zodat enkel bevoegde personen een DI digitaal kunnen valideren met hun persoonlijke PIN code.

Materieel / OO-LVZC

Status Logbook Workorders Maintenance Documenten Parts Werkuren Gegevens

Status: in bedrijf

Maintenance: OK

Documenten: OK

Dagelijkse Inpectie: ✓ Koen Pierlet

defect klacht visueel algemeen archief



Het digitale reisdagboek van het toestel

Het reisdagboek (ook wel het technisch logboek van het toestel) mag voortaan digitaal bijgehouden worden in Zweef.App. Dit geldt per toestel en vervangt het klassieke papieren reisdagboek voor de dagelijkse werking.

The screenshot shows a web interface for a digital flight logbook. At the top, there's a navigation bar with tabs: 'Status', 'Logboek', 'Workorders', 'Maintenance', 'Documenten', 'Ports', 'Verkeuren', and 'Opgaven'. Below this, there's a header for 'Matrozeel / OO-LVZC' and a 'Sync' button. A sub-header shows 'Jaar: 2026' and 'Download'. Below that, a table displays flight data. The table has columns: 'Datum', 'Verkeur', 'Starts', 'Duur', and 'Inspecties'. The data rows show various flight dates from 2006 to 2204, with corresponding flight numbers (e.g., EBAH), start times, durations, and inspection status (indicated by green dots).

Datum	Verkeur	Starts	Duur	Inspecties
2006	EBAH	4	02:25	●
14/06	EBAH	7	01:52	●
07/06	EBAH	8	02:59	●
30/05	EBAH	4	02:08	●
25/05	EBAH	4	02:38	●
24/05	EBAH	5	03:49	●
23/05	EBAH	5	02:19	●
16/05	EBAH	4	04:15	●
10/05	EBAH	4	01:38	●
09/05	EBAH	3	04:13	●
02/05	EBAH	4	01:28	●
01/05	EBAH	6	03:48	●
26/04	EBAH	7	02:45	●
25/04	EBAH	6	01:53	●
22/04	EBAH	4	00:34	●

Een praktische aanbeveling hierbij: exporteer regelmatig de gegevens uit de app. Mocht het toestel ooit worden verkocht en de koper een papieren reisdagboek wensen of nodig hebben, dan kan de exportfunctie van Zweef.App worden gebruikt om de historiek te reconstrueren en aan te vullen. Zo gaat geen enkele vluchtinformatie verloren.

Digitale leskaarten en volledige digitale opleiding

Misschien wel de meest ingrijpende erkenning voor de opleiding: leskaarten mogen voortaan volledig digitaal bijgehouden en door instructeurs afgetekend worden in Zweef.App. Dit betekent dat een volledige DTO-opleiding van begin tot einde digitaal kan verlopen, zonder dat er ook maar één papieren document aan te pas hoeft te komen.

The screenshot shows a form titled 'Herkenning van intrede van volledige tolvlucht'. It has a 'Wijzig' button at the top. Below it, there's a 'Stage' section with two buttons: 'briefing' and 'demo'. The 'Score' section shows five yellow stars. The 'Datum behaald:' field is set to '05-04-2026'. At the bottom, there's a 'Historie' section showing a record for '05 apr 26' with a score of '5' and the name 'Koen Pierlet'. At the very bottom, there are three buttons: 'Intrekken' (with a red circle and slash icon), 'Sluiten', and 'Opslaan'.

John Doe

> Beschrijving

- > Oefening 0: Veiligheidsbriefing vliegveldbedrijf ✓
- > Oefening 1: Kennismaking met het zweefvliegtuig ✓
- > Oefening 2: Noodprocedures 05 apr 2026 ✓
- > Oefening 3: Vluchtvoorbereiding ✓
- > Oefening 4: Kennismakingsvlucht ✓
- ✓ Oefening 5: Hoofdeffecten van stuurorganen 7/8
 - 5 Look out procedures i
 - 5 Gebruik van de horizon en visuele referenties i
 - 5 Hoofdeffecten bij rechtlijnige vlucht en in bocht i
 - 5 Referentie vliegstand en effect van hoogteroer i
 - 5 Relatie tussen vliegstand en snelheid i
 - Effect van flaps (indien aanwezig) toekennen
 - 5 Effect van remkleppen i

Uiteraard blijft het papieren proces bestaan voor wie dit verkiest. Er is geen verplichting om over te stappen op digitaal. Clubs die de voorkeur geven aan het bestaande systeem, kunnen dit gewoon verder handhaven. Beide sporen — digitaal en papier — zijn geldig en officieel erkend.

Belangrijk: vergunning en medical blijven fysiek verplicht

Ondanks alle digitale mogelijkheden die Zweef.App nu biedt, blijft één regel ongewijzigd en absoluut van kracht: elke piloot dient bij het vliegen zijn originele, geldige vergunning (bewijs van bevoegdheid) en zijn origineel medisch certificaat (medical) fysiek op zak te hebben.

Logboeken, leskaarten, reisdagboeken en andere bewijsstukken worden digitaal aanvaard. Maar de vergunning en de medical zijn wettelijk verplichte documenten die je altijd in originele vorm bij je moet dragen tijdens het vliegen. Een digitale kopie volstaat hier niet. Dit is een Europese regelgeving (EASA) waarvan DGLV niet kan afwijken.

Wat is er nog in ontwikkeling?

Achter de schermen werkt de LVZC samen met Zweef.App volop verder aan de verdere uitbouw van Zweef.App binnen LVZC. De erkenning door DGLV is een belangrijke mijlpaal, maar het platform staat niet stil. Een aantal zaken zijn momenteel nog volop in uitwerking:

- De operationele processen rond het digitaal gebruik worden verder verfijnd en uitgeschreven, zodat clubs en leden duidelijke richtlijnen krijgen over hoe ze

Zweef.App correct en conform de regelgeving gebruiken.

- Standaard endorsements worden aangemaakt zodat instructeurs op een gestandaardiseerde manier aantekeningen digitaal kunnen uitreiken.
- De digitale opleidingsprogramma's worden continu bijgeschaafd op basis van feedback van clubs, instructeurs en cursisten.
- Er wordt gewerkt aan uitgebreidere exportmogelijkheden, zodat gegevens eenvoudiger kunnen worden gedeeld, gearchiveerd of overgedragen bij bijvoorbeeld een toestelverkoop.

We houden jullie via de gebruikelijke kanalen op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen en zullen tijdig communiceren wanneer nieuwe functies beschikbaar worden. In de tussentijd nodigen we iedereen uit om Zweef.App te verkennen en te gebruiken waar het vandaag al zijn volle waarde bewijst.

Een nieuwe standaard voor de Belgische zweefvliegsport

De erkenning van Zweef.App door DGLV is meer dan een praktische maatregel. Het is een signaal dat de Belgische zweefvliegsport klaar is voor de digitale toekomst, en dat de bevoegde overheid bereid is om daarin mee te stappen. Het ligabestuur is verheugd over de constructieve samenwerking met DGLV en dankt alle betrokkenen voor hun medewerking aan dit overleg.

Voor de individuele piloot betekent dit minder administratieve rompslomp, minder papier en meer overzicht. Voor de clubs biedt het een gestroomlijnde werking waarbij digitale en papieren processen naast elkaar bestaan. En voor de sport als geheel is het een stap richting een moderner, efficiënter en toekomstbestendig beheer van zweefvluchten en opleidingen in België.

Vlieg veilig en digitaal!

Koen Pierlet

Dit kun jij reeds doen om je Zweef.App up-to-date te houden

De kwaliteit van Zweef.App hangt mee af van de gegevens die we er samen in bijhouden. Ook jij kunt daarbij helpen:

1. Controleer je persoonlijke gegevens. Kloppen je adres, e-mailadres en telefoonnummer nog? Pas het bij elke wijziging onmiddellijk aan!
2. Kijk je vergunningen en bevoegdheden na. Zijn je SPL, medische verklaring, startmethodes en andere bevoegdheden correct geregistreerd?
3. Heb je reeds je SPL-vergunning, medische verklaring en je beperkt certificaat van radiotelefonist van luchtvaartuigstations opgeladen bij jouw documenten? Nog in opleiding? Je kan er ook andere relevante documenten van vb. je overlandvlucht, overgang nieuw toestel, ... ook bewaren!
4. Controleer de geldigheidsdata. Kijk na of vervaldata en documenten correct zijn ingevoerd. Hou je data in de gaten dan ben je zeker op tijd voor je nieuwe medische keuring.
5. Hou je vliegervaring bij. Zorg dat je vluchten en vliegreizen correct en tijdig in Zweef.App terechtkomen, ook als je eens op verplaatsing vliegt.
6. Controleer je recente ervaring. Kijk regelmatig na of de gegevens waarop je recency wordt berekend volledig en correct zijn. Kijk zeker deze data na zodat je geen vlucht doet met de TMG of een lierstart maakt als je daar niet meer current voor bent.
7. Meld fouten of ontbrekende gegevens. Kun je iets niet zelf aanpassen? Geef het door aan de verantwoordelijke binnen je club. Zij hebben de bevoegdheid om je endorsements toe te kennen. (Je kan jezelf niets toekennen noch data valideren)
8. Wacht niet tot het begin van het seizoen. Maak er een gewoonte van om je gegevens na een medische keuring, nieuwe bevoegdheid, checkvlucht of andere wijziging meteen te controleren.

Zweef.App is geen administratie die iemand anders voor jou bijhoudt. Hoe beter we allemaal onze eigen gegevens controleren, hoe betrouwbaarder de app wordt voor piloten, clubs én de DTO.



De Charron krijgt een grondige update

Wie de voorbije maanden de oren gespitst hield, heeft mogelijk opgevangen dat er plannen waren om over te schakelen naar WeGlide voor de Vlaamse charroncompetitie. Na verdere verdieping en overleg binnen de Charronjury is echter beslist om die richting niet in te slaan. In de plaats daarvan kiezen we voor een grondige modernisering van onze eigen Charron.

Tijd voor een update

De Charron-online bestaat intussen sinds 2003, en laten we eerlijk zijn: sindsdien is het systeem amper fundamenteel veranderd. Wat 20 jaar geleden state-of-the-art was, voelt vandaag op verschillende vlakken gedateerd aan. Concreet willen we met de update volgende zaken aanpakken:

- Een geactualiseerde scoringsmethode, die beter aansluit bij hoe er vandaag gevlogen en gescoord wordt.
- Mobielvriendelijkheid: de Charron zou perfect bruikbaar moeten zijn vanaf je smartphone, niet enkel vanachter een computerscherm.

- Een modernere gebruikersinterface, die overzichtelijker en aangenamer in gebruik is.
- Een herziening van de klassenindeling, zodat deze beter aansluit bij de huidige samenstelling van onze vloot.

Achter de schermen wordt er momenteel volop gewerkt aan deze vernieuwing. We houden jullie op de hoogte van de verdere ontwikkelingen zodra er meer concreets te melden valt.

Jullie input is welkom

Een systeem zoals de Charron staat of valt met hoe goed het aansluit bij de noden van de piloten die er elk seizoen mee werken. Daarom doen we als jury graag een oproep: heb je zelf ideeën, frustraties over de huidige Charron, of suggesties voor de nieuwe versie? Laat het ons zeker weten! Contact is mogelijk via charron.jury.2027@lvzc.be

De Charronjury



OF



?

CHARRON 2027

Fotowedstrijd 2026

Alle foto's moeten digitaal ingestuurd worden
vóór **25 december 2026** op volgend adres:
fotowedstrijd@lvzc.be



Safety Flash

2026 is geen gemakkelijk vliegseizoen

Vier ernstige voorvallen in één zomer. Daar kunnen we niet omheen, en daarom dit artikel.

In enkele maanden tijd werd het Vlaamse zweefvliegen geconfronteerd met een dodelijk ongeval bij een lierstart, een mid-air waarbij beide piloten hun valscherp moesten gebruiken, een buitenlanding en een overshoot op eigen veld die telkens op een kraak van de romp uitdraiden. Vier keer, in één seizoen.

De verslagenheid na het dodelijke ongeval zit er bij velen nog diep in. En bij de andere drie accidenten is er vooral die stille opluchting achteraf: dat het bij materiële schade gebleven is; dat er twee jongens veilig aan een parachute hingen, dat er iemand ongedeerd uit een verhakkeld toestel is gestapt. Die opluchting is echt, en tegelijk is ze ook ongemakkelijk - want ze had evengoed anders kunnen aflopen.

Waarom we er nu al over schrijven

Van deze voorvallen lopen de onderzoeken nog. We gaan dus niet in op wat er precies is misgegaan, en we noemen geen namen, registraties of clubs. Van de meeste events zijn we goed op de hoogte vanuit de interne werking. Maar

vaak lezen we ook wat er in de krant stond, en dat is niet noodzakelijk een correcte weergave.

We hadden kunnen wachten tot alle officiële onderzoeken afgerond werden en de rapporten klaar zijn. Maar dan zijn we al snel volgend voorjaar, en dan vliegen we al lang weer. Vandaar dus nu dit schrijven. Het gaat dus niet over oorzaken. Het gaat over ons - over wat we onszelf kunnen afvragen vóór de volgende start.

En laat één ding duidelijk zijn: dit is geen vingerwijzen. De piloten in deze voorvallen zijn mensen zoals wij, die deden wat op dat moment redelijk leek. Dat is precies wat het ongemakkelijk maakt. Wie denkt dat het hem of haar niet kan overkomen, heeft de rest van deze tekst eens te meer nodig.

Een paar vragen, eerlijk gesteld

Doe je je pre-flight checklist écht, of doe je hem uit het hoofd terwijl je al aan de vlucht denkt?

Remkleppen die niet gelocked zijn, een canopy die niet gelocked is, een batterij die leeg blijkt - op de grond zijn dat kleinigheden. In de lucht worden ze plots heel duur. En als je halverwege je pre-flight checklist gestoord wordt: begin opnieuw, van voorafaan. Altijd. Dat kost tien seconden, laat

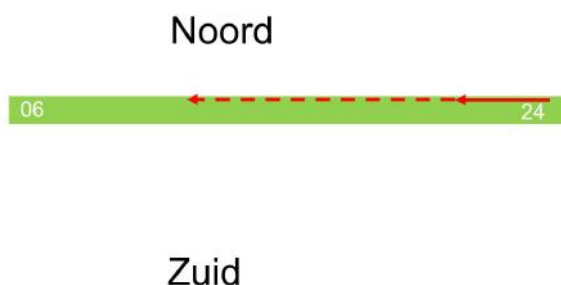




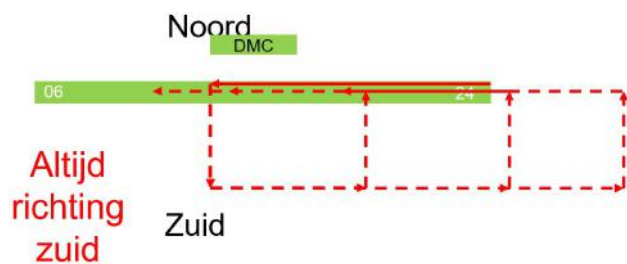
je daarbij niet opjagen. Het is de goedkoopste verzekering die er bestaat.

Hetzelfde geldt trouwens voor de daily check van een toestel tijdens de walk around; controleer je gericht én bewust alle vitale punten van het zweefvliegtuigtoestel? Is alles goed aangesloten én geborgd? Doe positieve checks en verifieer het gewenste resultaat. Ben je niet zeker over de correcte technische uitvoering of ben je niet zeker van wat en hoe je een onderdeel correct inspecteert, stel dan vragen aan deskundigen. Het is niet erg dat je iets (nog) niet kent of kan. Het is wel erg dat je dit niet kenbaar maakt en de onzekerheid laat bestaan.

Kabelbreuk EBDT <100m



Kabelbreuk EBDT 100-200m



17

Weet iedereen op het veld dat hij een start mag afbreken?

Iedereen die iets opmerkt wat de vliegveiligheid of het veilig verloop van het vliegbedrijf in het gedrang kan brengen, heeft het mandaat én de plicht om dit kenbaar te maken en de operaties te onderbreken. Beter 5 minuten later de lucht in, dan dat er in vlucht lastige situaties ontstaan omdat er niet ingegrepen werd.

Waar land je als het misgaat?

Bij een abnormale start is recht door bijna altijd de beste optie. Ken je veiligheidshoogtes en ken je opties bij elke hoogte. Pas ze voor jezelf consequent toe tijdens elke take off. Dat moet een reflex zijn die steeds klaar zit, want in de vijf seconden dat het telt, ga je niets meer bedenken.

Beslis je op tijd?

Dit is misschien wel de rode draad van dit seizoen. Bij een buitenlanding, bij een te hoge nadering, bij het aansluiten op het circuit: de betere beslissing lag telkens vroeger en was telkens eenvoudiger. Ken steeds je opties; hopen is geen plan. Leg je beslissingshoogtes vóór de vlucht vast en hou je eraan, ook wanneer het veld eronder tegenvalt. Het laatste bruikbare veld is beter dan het mooiste veld dat je niet meer haalt.

Snelheid vóór hoogte.

Onder circuit hoogte, in de bocht, bij een stevige windgradiënt: daar is snelheid het enige wat je nog opties geeft ("Speed is life"). En bij het landen geldt hetzelfde, maar omgekeerd ("Speed kills") - snelheid die je te veel hebt, moet je nog ergens kwijt. Meestal is het precies net daar waar een grondzwaai ontstaat.

Kijk je nog echt, of kijk je alleen op je schermen?

Een drukke thermiekbeld is de plek met de grootste kans op conflict én de slechtste zichtlijnen: je kijkt naar binnen in de bocht, en je eigen vleugel dekt net die sector af waar de ander zit. Scan bewust, volg de draairichting van het eerste





Iedereen moet vooraleer hij opstijgt weten hoe het valscherp werkt (foto KNNvL)

toestel in de bel, positioneer je zodanig dat er maximale separatie ontstaat tussen de zweefvliegtuigstellen, en verlaat de bel wanneer je iemand kwijt bent. FLARM waarschuwt je, uitwijken doe jij! Schakel die nooit uit en look out!

Wanneer heb je je noodprocedure voor een bail-out het laatst doorlopen?

Canopy afgooien, gordels lossen, springen, tellen en trekken. Ken de noodhendels van het zweefvliegtuig dat je vandaag vliegt. En wat staat er in de manual van het valscherp dat je draagt? Wat is de minimale benodigde hoogte? Dit seizoen heeft bewezen dat dat geen theorie is. Twee piloten leven nog omdat ze die handelingen op het juiste moment gewoon konden.

En wat kan je eigenlijk nog?

Landen zonder remkleppen, landen met stevige crosswind, slippen, buitenlanden, een spin herkennen vóór het er een is, een ontkoppelingshaak die niet werkt... Precies datgene wat je nodig hebt wanneer het misloopt, is wat we het minst oefenen. Vraag een instructeur om er eens mee op in te gaan. Niet volgend seizoen - dit seizoen.

En in de club?

Zet flight safety en emergency preparedness op de agenda van je eerstvolgende raad van instructeurs, je dagelijkse briefings of andere forums binnen de club. Niet als regulier agendapunt tussen alle andere punten, maar als een echt

gesprek: kan dit bij ons ook, en wat doen we eraan? Kijk samen de startprocedure na, neem radio's en batterijen en andere functionele checks op in de dagelijkse controle, brief de beperkingen van de dag vóór het vliegen, en zet slippen, buitenlandingsprocedures en landen zonder remkleppen expliciet op het trainingsprogramma - ook voor de ervaren piloten (vergunningshouders en piloten met een eigen toestel), want die vragen er het minst om. Leg de lat terug wat hoger, voor iedereen. Procedures en checklists bestaan niet zomaar: pas ze toe - ze redden levens.

En praat erover. Over het ongeval, over de schrik, over wat je zelf ooit hebt meegemaakt en liever niet vertelt. Clubs waar dat kan en gebeurt, zijn veiligere clubs.

Graag verwijzen we naar presentatie rond Flight Safety die tijdens de workshops op de Season Kick off werd gebracht en die brandend actueel is gebleken: <https://www.lvzc.be/index.php/secretariaat/downloads/fotoreportages-evenementen/season-kick-off-2026/workshops-2026/2592-flight-safety-workshop/file>

Tot slot

Wat we hierboven bespreken, kennen we alleen omdat het niet te verbergen viel. Alle overige bijna-voorvallen en



Vooraleer aan het WK te kunnen deelnemen moeten de deelnemers aantonen dat ze weten hoe ze een bail-out moeten uitvoeren. (foto Belgian Gliding Team)



incidenten kennen we enkel wanneer iemand ze meldt. Melden via de LVZC-AIR-app is een kleine moeite en levert je geen sanctie op. Het is dé manier waarop jouw slechte dag iemand anders zijn/haar ongeval bespaart. Elke melding die tot een aanpassing leidt, is een voorval dat niet in een volgende safety flash staat.

Onze gedachten gaan uit naar de familie, de vrienden en de clubgenoten van de piloot die we dit seizoen verloren hebben.

Vlieg voorzichtig. En kom thuis.
Every flying day, each flight, safe!

Vragen of opmerkingen bij deze flash: safety@lvzc.be

Nick Adriaensen
Jan-Bart Van Erck

Bail out tutorial for sailplane pilots (Donald Puttock)



Mobiele telefoons, camera's & Flight safety (Artikel p. 13)



Aviate. Navigate. Communicate. En je smartphone?

Een mooie vlucht, een indrukwekkende wolkenstraat, samen thermieken met een andere zwever... Het zijn momenten die we graag willen vastleggen en delen. Met een smartphone binnen handbereik is de verleiding groot om snel een foto of filmpje te maken. Maar hoe onschuldig is dat tijdens het vliegen?

Wie regelmatig door Instagram, TikTok, YouTube of andere sociale media scrolt, komt ze ongetwijfeld tegen: beelden die vanuit de cockpit van een zweefvliegtuig werden gemaakt. Soms met een vast gemonteerde camera, maar evengoed met een smartphone in de hand. Piloten filmen zichzelf, een andere zwever in dezelfde thermiek of het landschap onder hen.

Mooie beelden? Zeker. Maar tegelijk moeten we ons de vraag stellen wat er op dat moment met de aandacht van de piloot gebeurt.

Vliegen is al multitasken genoeg

Een smartphone gebruiken tijdens de vlucht veroorzaakt verschillende vormen van afleiding tegelijk.

De meest voor de hand liggende is visuele afleiding. Wie naar het scherm kijkt om de camera te starten, een beeld te kaderen of een opname te controleren, kijkt op dat ogenblik niet naar buiten. Elke seconde dat je ogen op het scherm gericht zijn, is een seconde waarin je geen ander vliegverkeer ziet en minder aandacht hebt voor de vliegstand van je eigen toestel.

Daar komt cognitieve afleiding bij. Een opname maken lijkt misschien een eenvoudige handeling, maar je brein krijgt er plots een tweede taak bij: telefoon nemen, camera activeren, onderwerp zoeken, kaderen, opnemen... We denken graag dat we kunnen multitasken, maar in werkelijkheid verdelen we onze aandacht. De ene taak gaat onvermijdelijk ten koste van de andere.

En ten slotte is er ook fysieke afleiding. Een telefoon vasthouden betekent dat minstens één hand niet beschikbaar is voor het besturen van het vliegtuig. Zelfs het aanpassen van een houder of camera vraagt handelingen die niets met het vliegen zelf te maken hebben.

In een zweefvliegtuig is de marge soms klein

Bij zweefvliegen kan afleiding bijzonder snel gevolgen hebben. We beschikken niet over een motor waarmee we een minder goede beslissing zomaar kunnen corrigeren. Hoogte is onze energievoorraad en een verkeerde inschatting kan betekenen dat we opties verliezen.



Bovendien zijn precies de interessantste momenten om te filmen vaak ook de momenten waarop de piloot zijn aandacht het hardst nodig heeft. Denk aan samen thermieken met andere zwevers, een lage passage, het aansluiten van het circuit of de eindnadering.



Thermieken is daarvan misschien het duidelijkste voorbeeld. Je bewaakt voortdurend je snelheid en hellingshoek, probeert de bel te centreren én houdt andere toestellen in de gaten. Voeg daar een smartphone aan toe en je creëert bewust een extra taak op een moment waarop de beschikbare aandacht al verdeeld is.

Voor een ervaren piloot is dat onverstandig. Voor een beginnende solist is het risico nog groter. Die heeft nog minder routine waarop hij kan terugvallen en moet voor handelingen die bij een ervaren piloot grotendeels automatisch verlopen nog veel meer mentale capaciteit gebruiken.

Wanneer de camera je beslissingen beïnvloedt

Er is bovendien een subtieler gevaar: **we kunnen anders gaan vliegen omdat er een camera aanwezig is.**

Sociale media belonen spectaculaire beelden. Een gewone vlucht op veilige hoogte levert misschien weinig reacties op. Een steile bocht, een lage passage, uitdagende omstandigheden of een close-up van een andere zwever ziet er veel indrukwekkender uit.

Daar hoeft helemaal geen bewuste roekeloosheid achter te zitten. Alleen al weten dat een camera draait en dat anderen de beelden later zullen bekijken, kan onze beslissingen beïnvloeden. De camera veroorzaakt dan geen directe afleiding, maar de wens om interessante beelden te maken kan wel een rol gaan spelen in onze besluitvorming.

Dat onderscheid is belangrijk.

Drie camera's, maar geen bewezen oorzakelijk verband

Een ongeval uit het Verenigd Koninkrijk illustreert waarom we ook over die tweede vorm van beïnvloeding moeten nadenken.

In december 2016 kwam de ervaren piloot en zweefvlieg instructeur Matt Wright, online bekend als Balleka, om het leven toen zijn zweefvliegtuig kort na de start op lage hoogte neerstortte. Wright was ook actief op YouTube en had ongeveer 15.000 volgers.

In zijn zweefvliegtuig waren drie camera's gemonteerd. Die waren echter passief: de piloot hoefde ze tijdens de vlucht niet met de hand te bedienen. Het ongevalsonderzoek stelde dan ook niet vast dat het filmen of het bedienen van de camera's de oorzaak van het ongeval was. Lees [hier](#) het hele onderzoeksrapport.



Toch is de context relevant. Wright maakte video's voor een aanzienlijk online publiek en zocht uitdagende omstandigheden op om interessante beelden te maken. Hoewel het ongevalsonderzoek geen oorzakelijk verband aantoonde tussen zijn filmactiviteiten en de crash, illustreert het ongeval een bredere human-factorsvraag: kan de wens om spectaculaire beelden te maken — en het besef dat een publiek meekijkt — onze beslissingen en onze bereidheid om risico's te nemen beïnvloeden?

Het antwoord daarop verdient minstens onze aandacht.

De camera hoeft dus niet noodzakelijk onze handen of ogen bezig te houden om een veiligheidsfactor te worden. Ook een vooraf gemonteerde camera kan indirect invloed hebben op de manier waarop we beslissingen nemen.

Geen ongeval nodig om een risico te herkennen

Voor zover ons bekend is er nog geen gepubliceerd zweefvlieg ongeluk waarbij het bedienen van een smartphone of camera tijdens de vlucht officieel als oorzaak van een fataal ongeval werd vastgesteld.

Maar dat mag ons niet geruststellen.

We hoeven niet te wachten tot er een ongevalsrapport verschijnt waarin staat dat een piloot naar zijn smartphone keek. De filmpjes die vandaag op sociale media verschijnen, tonen soms zelf al het risico: een piloot die tijdens actieve vluchtfasen zijn telefoon vasthoudt, zijn aandacht verdeelt of zichtbaar minder aandacht kan besteden aan het vliegtuig en het verkeer rondom hem.

Safety management betekent juist dat we gevaren proberen te herkennen vóór ze tot een ongeval leiden.

Eerst vliegen. Altijd.

De oplossing hoeft niet ingewikkeld te zijn. Een smartphone die tijdens de vlucht niet wordt gebruikt, kan de piloot ook niet afleiden. Wie een smartphone of ander mobiel toestel nodig heeft als navigatiehulpmiddel, monteert dat vooraf degelijk in een vaste houder en beperkt de interactie ermee tijdens kritieke vluchtfasen tot het absolute minimum.

Voor leerlingen en beginnende solisten kan het nog eenvoudiger: laat de smartphone tijdens de vlucht gewoon op de grond.

Vaste, vooraf gemonteerde actiecamera's zijn een ander verhaal omdat ze tijdens de vlucht geen bediening vragen. Maar ook daarbij moeten we onszelf één eerlijke vraag

blijven stellen: "Zou ik dit manoeuvre of deze beslissing ook nemen als de camera niet draaide?"

Als het antwoord daarop niet volmondig ja is, dan heeft de camera al meer invloed gekregen dan wenselijk is.

En zien we een medepiloot tijdens de vlucht met zijn telefoon filmen, dan mogen we daar gerust iets van zeggen. Niet om politieagent te spelen, maar omdat veiligheid binnen een club iets is waarvoor we samen verantwoordelijk zijn.

Ook instructeurs hebben daarin een belangrijke rol. Het gebruik van smartphones en camera's hoort thuis in briefings en debriefings, zeker bij leerlingen en beginnende solisten. Niet als een eenmalige waarschuwing, maar als een normaal onderdeel van onze veiligheidscultuur.

Koen Pierlet

Smartphone & camera in de cockpit: enkele duidelijke afspraken

1. Aviate first.

Het besturen van het vliegtuig en het uitkijken naar ander verkeer hebben altijd voorrang. Een foto of filmpje is nooit belangrijk genoeg om daarvan af te leiden.

2. Geen smartphone in de hand tijdens de vlucht.

Film of fotografeer jezelf of andere vliegtuigen niet met een handheld toestel.

3. Navigatie? Vooraf monteren.

Gebruik je een smartphone als navigatiehulpmiddel, plaats hem dan vooraf in een degelijke vaste houder. Beperk de bediening ervan tijdens de vlucht en zeker tijdens kritieke vluchtfasen.

4. Leerlingen en beginnende solisten: laat de smartphone op de grond.

Tijdens de eerste solovluchten is alle beschikbare aandacht nodig voor het vliegen. De eenvoudigste manier om afleiding te vermijden, is de verleiding niet meenemen in de cockpit.

5. Een vaste camera is geen vrijgeleide.

Een vooraf gemonteerde camera veroorzaakt veel minder directe afleiding, maar stel jezelf de vraag: "Zou ik dit ook doen als de camera niet draaide?"

6. Spreek elkaar erop aan.

Zie je gedrag dat niet past binnen een veilige vliegoperatie, maak het dan bespreekbaar. Safety is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

7. Instructeurs: maak er een gespreksonderwerp van.

Bespreek smartphones, camera's en sociale media tijdens briefings en debriefings. Een goede veiligheidscultuur ontstaat door er regelmatig over te praten.



Open Belgian Gliding Championships 2026 te Saint-Hubert

<https://www.facebook.com/reel/1314869660318958>

De Open Belgian Gliding Nationals (afgekort OBGN) editie 2026 vonden dit jaar tussen 20 en 28 juni plaats op het vliegveld van Saint-Hubert. Er waren 33 deelnemers. Daarvan bekampten er 13 piloten elkaar in de gecombineerde 18m, 20m en open klasse en 20 in de gecombineerde Standaard 15m en 20m.

Van de negen dagen die de wedstrijdorganisator voor het kampioenschap uittrok, konden er uiteindelijk vijf gebruikt worden. In de gecombineerde Standaard, 15m en 20m stonden proeven op het programma die tussen de 213 km en de 529 km varieerden. Drie proeven waren van het type Assigned Area Task, twee van het type Racing Task. Geen enkele dag wisten alle deelnemers de eindstreep te halen. Daan Spruyt kroonde zich uiteindelijk tot nieuwe Belgisch kampioen.

Een **Assigned Area Task (AAT)** is een specifiek type wedstrijdonderdeel in het **zweefvliegen**. Bij een klassieke wedstrijdopdracht vliegt iedereen exact dezelfde route. Bij een AAT krijgt de piloot in plaats van één keerpunt een grote cirkel of sector (vaak met een straal van 10 tot wel 30 kilometer). Voor deze wedstrijdformule wordt vooral gekozen bij wisselvallig of onvoorspelbaar weer. Kort samengevat wint de piloot die binnen de gestelde tijd de tactisch beste route kiest en daarmee de **hoogste gemiddelde snelheid** behaalt.







Een **Racing Task** (ook wel een Assigned Task genoemd) is de meest klassieke en eenvoudige wedstrijdvorm in het wedstrijdzwefvliegen. Kort samengevat is het een **snelheidswedstrijd over een vastgesteld traject**.

Ook de gecombineerde 18m, 20m en open klasse benutte vijf dagen. De proeven varieerden tussen de 217 km en de 438 km. Drie proeven waren Assigned Area Task de rest Racing Tasks.

In de gecombineerde 18M-, 20M- en Open-klasse zag de top drie van het kampioenschap er op 28 juni als volgt uit:



Het podium van de gecombineerde Standaard, 15m en 20m:

1. Daan Spruyt (4,201 pts)
2. Bart Leysen (4,063 pts)
3. Jelle Vandebeeck (3,476 pts)



Het podium van de gecombineerde 18M-, 20M- en Open-klasse:

1. Tijl Schmelzer (3.683 punten)
2. Koen Vanderputten (3.629 punten)
3. Pierre de Broqueville (3.529 punten)

Foto's van Geert De Palmenaer en Koen Vanderputten

Zilver voor Jeroen Jennen op het 24e Europees kampioenschap zweefvliegen

<https://www.facebook.com/reel/1857930428521623>



Wie kan beter verslag van dit kampioenschap uitbrengen dan de winnaar van de zilveren medaille zelf.

Wat een EK.

De weergoden waren ons helaas niet goed gezind. In twee weken tijd konden we slechts zes wedstrijddagen vliegen. Het was soms moeilijk om de prachtige vliegdagen in België en Nederland te zien passeren, maar tijdens die zes wedstrijddagen hebben we er alles uitgehaald.

Samen met Jef en Robin van Team NL probeerden we elke dag het maximale uit de omstandigheden te halen. Mijn eerste wedstrijddag verliep wat moeizaam, maar daarna viel alles op zijn plaats. De flow zat goed, de beslissingen waren bijna altijd juist en dat leverde twee dagoverwinningen en een tweede plaats op. Zo klommen we stap voor stap naar de top van het klassement en bouwden we onze voorsprong verder uit.

Op de laatste wedstrijddag hadden we voldoende marge om behoudend te vliegen. Ons startmoment was perfect gekozen. We wachtten bewust iets langer op betere omstandigheden, maar onze concurrenten hadden hetzelfde idee. Na amper twee minuten vliegen kwamen we hen al tegen. Beter kon het eigenlijk niet.

Jef kende niet altijd het geluk aan zijn zijde, maar ondanks dat vormden we met ons drieën een sterk team. Robin werd Europees kampioen, ik mocht de zilveren medaille mee naar huis nemen en Jef werd – volgens ons toch – de onbetwiste koning van de Yogi. Voor ons voelt het alsof we samen Europees kampioen zijn. Van jeugdvrienden die elkaar leerden kennen in de zandbak op Keiheuvel naar deze uitzonderlijke prestatie, bijna dertig jaar later. Dat maakt dit resultaat misschien nog wel mooier.

Twee jaar op rij heb ik mezelf kunnen overtreffen. Dat was onmogelijk geweest zonder de steun van zoveel mensen. Bedankt aan Eddy voor de LS8 en Wim voor het finetunen



ervan. Dennis voor alles wat hij me over wedstrijdvliegen heeft geleerd, mijn familie en Amber voor de onvoorwaardelijke steun en het vertrouwen in mij, Patrick en de Musketiers voor de sfeer, Jelle voor zijn ondersteuning (Vulture.app) net zoals WeGlide, Naviter en sinds dit jaar De Brillenwinkel die me de lucht helderder laat zien! En tot slot: een welgemeende dankjewel aan iedereen voor de vele felicitaties, berichten en alle steun vanuit het thuisfront. Dat betekent enorm veel en geeft telkens opnieuw extra motivatie.

Jeroen Jennen





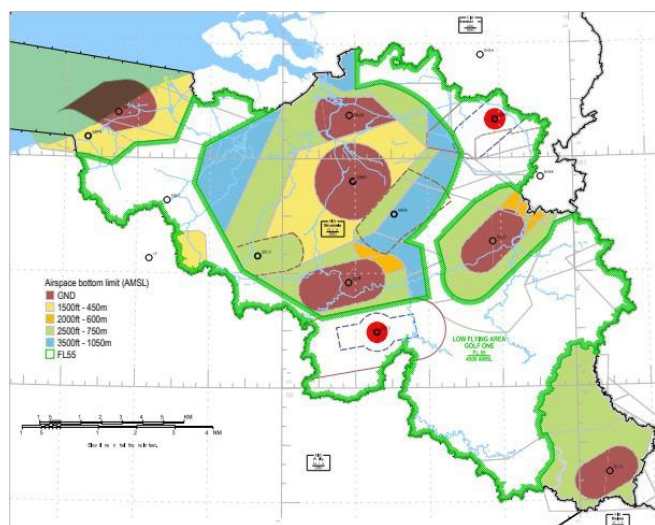
Hoogtebeperkingen in het zweefvliegen

Waarom met een veiligheidsbuffer vliegen een goede gewoonte is voor elke club

Als beginnend zweefvlieger leer je al snel genieten van het stijgen in een goeie thermiekel. Maar hoe graag we ook klimmen: in ons drukke Belgische luchtruim botsen we vroeg of laat op een plafond. Overal gelden er immers strikte maximum vlieghoogtes om te vermijden dat zweefstoellen in het vaarwater van lijntoestellen of militair verkeer terechtkomen.

In veel clubs kijkt men puur naar de wettelijke limiet. Maar op sommige vliegvelden – zoals in Goetsenhoven, dat onder de drukke naderingsroutes van Brussel ligt – pakken we het net iets voorzichtiger aan. Daar werken we met een “referentiehoogte” (met een ingebouwde veiligheidsbuffer). Vooral voor beginnende piloten, en al zeker voor diegenen die nog geen theorie-examen hebben afgelegd, zijn de procedures voor de correcte hoogtemeterinstellingen op zich al moeilijk te begrijpen. Daar komt dan nog bij dat onze hoogtemeters niet in voet werken, dat we niet op QNH vliegen, dat we vaak een omzetting moeten maken naar Flight Levels... Zelfs ervaren piloten doen dit in de praktijk niet zomaar uit het hoofd tijdens de vlucht zelf.

Dankzij de duidelijke afspraak over het gebruik van de referentiehoogte, in combinatie met de analoge hoogtemeter, is er weinig kans op vergissingen. We hebben in het verleden een paar keer moeten vaststellen dat beginnende piloten opeens op de “hoogtemeter van de Oudie” begonnen vliegen om er de laatste meter uit te kunnen halen. Alleen vergissen ze zich dan al eens van infobox



Een voorbeeld: de hoogtebeperkingen in LFA Golf 1. Alles wat een zweefvlieger hier en over andere hoogtebeperkingen moet weten is terug te vinden in de VFR-gids.

Twee getallen op de ochtendbriefing

Wie in Goetsenhoven de briefing volgt, krijgt voor de Low Flying Areas en de lokale zweefvliegsector twee cijfers mee:

- De wettelijke maximum vlieghoogte: Het absolute, harde plafond dat dagelijks berekend wordt volgens de luchtdruk van de dag en gepubliceerd wordt op de website van de Liga. Eén meter erboven is officieel al een luchtruimschending.
- De “referentiehoogte”: De operationele hoogte waarop de piloten effectief vliegen. Deze ligt 100 meter onder het wettelijke maximum, plus de vliegveldhoogte. Voor Goetsenhoven dus ongeveer 175m lager dan de hoogte die de Liga opgeeft.

Waarom kiezen wij er bewust voor om die extra marge in te bouwen? En waarom is dat ook voor piloten op andere Vlaamse velden misschien een goed idee?

Een voorbeeld: de hoogtebeperkingen in LFA Golf 1. Alles wat een zweefvlieger hier en over andere hoogtebeperkingen moet weten is terug te vinden in de VFR-gids.

Golfstatus:		
G1:	1683	m AMSL = 1500 m AGL EBTN
G2: N W S	2292	m AMSL = 2140 m AGL EBTN
G5: N S		m AMSL = m AGL EBTN
GGA:	1683	m AMSL = 1500 m AGL EBTN

Maximum vlieghoogte

Referentiehoogte

Maximumhoogte en referentiehoogte.

Drie goeie redenen voor een veiligheidsbuffer

1. Hoogte boven zeeniveau vs. hoogte boven je eigen plein

Luchtruimlimieten op de website worden vastgelegd ten opzichte van het gemiddeld zeeniveau (AMSL). Maar in de opleiding vlieg je met je hoogtemeter op de grond op 0 meter (QFE, de hoogte boven je eigen veld). Ligt jouw vliegveld bijvoorbeeld op 75 meter boven zeeniveau, dan moet je die 75 meter sowieso al van het maximum aftrekken om te weten wat je hoogtemeter in de cockpit mag aanduiden.

2. Je hoogtemeter vs. de vluchtlogger

Tijdens het vliegen houd je je ogen op de vertrouwde barometrische hoogtemeter in het instrumentenbord. Maar als een vlucht achteraf gecontroleerd wordt – door de club of voor een officiële FAI of Charron.line proef – telt enkel het bestand van de elektronische logger (flight recorder). Tussen de aanwijzing op je hoogtemeter en de registratie van de logger kan door kleine meetafwijkingen al snel een verschil van enkele tientallen meters zitten. Vlieg je op de limiet, dan riskeer je dat de logger achteraf toch een overtreding registreert.

Let op: Vertrouw tijdens de vlucht nooit blindelings op live GPS-trackers zoals OGN op je smartphone. Die meten GPS-hoogte en houden geen rekening met de officiële barometrische luchtdruk.



Hoogtemeter of Nav-boxen op de Oudie?

3. Sterke thermiek stopt niet op commando!

Draai je in een goeie thermiekbels met 2 meter per seconde omhoog? Eén extra toertje duurt al snel twintig seconden, en voor je het beseft zit je 40 meter hoger. Tegen dat je beslist om de bel te verlaten en er effectief helemaal uit bent gevlogen, ben je gemakkelijk 50 meter verder geklommen. Wie tot op de laatste meter tegen het plafond blijft plakken, schiet er quasi gegarandeerd door.

Goede afspraken maken goede vrienden

In Goetsenhoven moeten leerlingen en solisten verplicht op die lagere referentiehoogte vliegen, en zelfs ervaren

overlandvliegers houden die marge er meestal vrijwillig in. Want de redenering is simpel: we hebben jarenlang gevochten om extra luchtruim te krijgen van skeyes. Eén onbezonnen schending kan ervoor zorgen dat een zone voor iedereen onherroepelijk op slot gaat.

Ook al is zo'n buffer in jouw club misschien geen formele verplichting: maak er voor jezelf een vaste gewoonte van. Door ruim vóór het wettelijke plafond je bocht af te ronden en uit de thermiekbels weg te vliegen, vermijd je stress, vlieg je met een gerust gemoed en bewijs je jezelf én je club een grote dienst.

Mattijs Cuppens

Tweedehandsmarkt op de Season Kick-Off

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

Season Kick-off op 23 januari 2026 vanaf 13u00

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

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

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

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



Vluchtvoorbereiding en NOTAMs

Het raadplegen van de NOTAMs is de verantwoordelijkheid van iedere gezagvoerder (PIC). Piloten die nog onder toezicht vliegen van een instructeur vragen hiervoor best hulp aan een instructeur of ervaren piloot om hierin wegwijs te worden, maar die ondersteuning neemt de verantwoordelijkheid van de PIC niet over.

Vaak overloopt de instructeur van dienst 's morgens de NOTAMs vlak bij het vliegveld, maar dit is een ondersteunende toelichting en geen vervanging van de individuele voorbereiding door elke piloot.

De NOTAMs zijn te raadplegen op de website van skeyes: <https://ops.skeyes.be/> onder 'PIB – Preflight Information'.

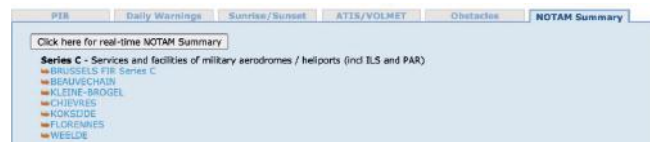


Vluchtvoorbereiding (foto uit de database van onze fotowedstrijd)

Opgelet: de 'Daily Warnings', aangeboden op de website van skeyes, geven geen informatie over de opening van individuele militaire vliegvelden en zijn dus niet voldoende als voorbereiding. Dat staat ook zo aangegeven op de website.



De openingsuren van de vliegvelden van Kleine Brogel (EBBL), Beauvechain (EBBE) en Florennes (EBFS) kan je vinden in de NOTAM Summary onder de reeks "Series C - Services and facilities of military aerodromes / heliports (incl ILS and PAR)".



Daar kan je dan bijvoorbeeld onderstaande NOTAM vinden:

KLEINE BROGEL:

C0945/26

From: 19 JUL 26 11:00 Till: 19 JUL 26 13:30

Text: AD OPR HR: 1100-1330

Hoe lees je deze NOTAM?

Dit is NOTAM 945 in de C-Series voor het jaar 2026, die geldig is van 19 juli 2026 om 11 uur UTC, tot 19 juli 2026 13u30 UTC.

In de tekst zie je dan de details van de NOTAM, in dit geval dat het vliegveld (AD - Aerodrome) open is van 11u tot 13u30 UTC.

De **tijd in NOTAMs** is altijd in UTC. In de winter (periode van het winteruur) tel je daar 1 uur bij om de lokale tijd te kennen, in de zomer (periode van het zomertuur) is dat 2 uur.

Wanneer een militair vliegveld open is, zijn ook **alle bijhorende CTR en TMA(s) actief**, tenzij dit expliciet anders vermeld wordt in de NOTAM.



Waar mag wat? (foto uit de database van onze fotowedstrijd)

Low Flying Area Golf 1 is automatisch actief tussen SR en SS, wanneer Steenokkerzeel ATCC gesloten is.

De normale openingsuren van Steenokkerzeel ATCC zijn te vinden in de AIP: ENR

2.1 4 STEENOKKERZEEL ATCC OPERATIONAL HOURS.

4 STEENOKKERZEEL ATCC OPERATIONAL HOURS	
Except on HOL (see GEN 2.1.5.6), Steenokkerzeel ATCC is providing ATS service according to the following schedule:	
• NOV-FEB:	
a. MON-TUE: 0800 - 2030	
b. WED-FRI: 0730 - 1630	
• MAR-MAY:	
a. MON-TUE: 0730 - 2300 (0630 - 2200)	
b. WED-FRI: 0730 - 1700 (0630 - 1600)	
• JUN-AUG:	
a. MON-FRI: 0630 - 1600	
• SEP-OCT:	
a. MON-TUE: 0730 - 2300 (0630 - 2200)	
b. WED-FRI: 0730 - 1700 (0630 - 1600)	
Additional activation is possible without prior notice.	

De tijd in de AIP is steeds in UTC wintertijd, dus daar moet telkens 1 uur bijgeteld worden, ook in de zomer. Voor de periode van het zomertijd wordt ook de UTC Zomertijd getoond tussen haakjes, maar je kan blijven werken met de uren die NIET tussen haakjes staan en daar 1 uur bijtellen.

Extra openingsuren daarbuiten (weekend en avond) worden aangekondigd via een NOTAM in onder 'Series D - ATS, AIM and MET services and procedures', zoals in het voorbeeld hieronder.

Do422/26

From:21 JUL 26 12:30 Till:21 JUL 26 15:30

Text:STEENOKKERZEEL ATCC ACT 1230-1530

De **tijd in NOTAMs** is altijd in UTC. In de winter (periode van het winteruur) tel je daar 1 uur bij om de lokale tijd te kennen, in de zomer (periode van het zomertijd) is dat 2 uur.

De openingsuren van Steenokkerzeel ATCC en militaire vliegvelden lopen niet noodzakelijk gelijk. Zo kunnen de Low Flying Areas Golf actief zijn, terwijl tegelijkertijd ook een militair vliegveld open is.

Low Flying Areas Golf 2 en 5 worden geactiveerd op vraag van de LVZC of FCFVV en hun status kan je navragen bij Brussels Information (126,900 MHz), of in het weekend op de website van de Liga: <https://lvzc.be/index.php/luchtruim/lfa-golf-status>

QRA status

België en Nederland hebben om de beurt twee F-16's of F-35's paraat staan om de luchtbewaking boven hun grondgebied en dat van Luxemburg te verzekeren. Wanneer zij tussenkomen, noemen we dat een Quick Reaction Alert (QRA). Om België en zijn inwoners te beschermen, kunnen ze verdachte toestellen onderscheppen, controleren en desnoods uitschakelen.



Twee Belgische F 16's in actie tijdens een QRA-start (foto defensie.nl)



Florennes en Kleine Brogel kunnen standby zijn voor QRA missies 's nachts en in het weekend. Deze status wordt aangekondigd via NOTAM door de activatie van de zones EB-Ro6B of EB-Ro7B via een NOTAM uit de "Series G - Navigational warnings in civil controlled airspace or extending/entirely above 4 500 FT AMSL"

PIB	Daily Warnings	Sunrise/Sunset	ATIS/VOLMET	Obstacles	NOTAM Summary
Click here for real-time NOTAM Summary					
Series G - Navigational warnings in civil controlled airspace or extending/entirely above 4 500 FT AMSL					
● BRUSSELS FIR Series G					
● BRUSSELS / BRUSSELS-NATIONAL					
● ODEIST / SCHAFVEN					
● BALEN / KEHEUVEL					
● GENK / ZWARTBERG					

Zo'n NOTAM ziet er als volgt uit:

Gxxxx/26

From: 10 SEP 26 07:00 Till: 01 OCT 26 07:00

Text: EBRo7B-KLEINE-BROGEL ACT OUTSIDE EBBL OPR HR. ENTRY RESTRICTED TO ACFT MAINTAINING A LISTENING WATCH WITH EBFS TWR

Lower limit: GND Upper limit: FL075

EBR07B - KLEINE-BROGEL

Lateral limits	Vertical limits	Type of restriction / nature of hazard	Time of activity
A circle, 5 NM radius, centred on 511006N 0050812E ⁽¹⁾	FL075 / GND	Entry restricted to aircraft maintaining a listening watch with EBBL TWR/OPR Military aerodrome.	2000
(1) EBR07A excl.			
(2) As EBBL may be re-activated at any time, pilots are advised to avoid crossing whenever possible. Upon activation of Kleine-Brogel CTR One and TMA One, aircraft in EBR07B shall comply promptly with instructions from Klein-Brogel TWR.			
(3) With the exception of traffic on frequency of Brussels AGC or Brussels APP.			
(4) Activation announced by NOTAM.			

Hoewel de NOTAM zelf enkel de Restricted Area activeert, moet men – volgens de regeling die is opgenomen in de AIP – ook in de CTR en TMA One de frequentie van Kleine Brogel uitluisteren.

Zoals nota (4) aangeeft, kunnen de CTR en TMA One dus op elk ogenblik geactiveerd worden. Dat staat ook vermeld bij deze 2 zones zelf.

Ook bij de details over de CTR en TMA One wordt deze logica hernomen.

De informatie over de CTR kan je vinden in de AIP onder AD 2.17 EBBLATS Airspace. De informatie over de TMA staat in ENR 2.1 2 LOWER AIRSPACE

Kleine Brogel CTR

KLEINE-BROGEL TMA ONE ⁽¹⁾

Lateral limits	510251N 0045955E - 510634N 0045955E - 511551N 0051647E - along the Belgian-Dutch border - 510805N 0055036E - 510607N 0053455E - 510723N 0053455E - 510557N 0052255E - 510452N 0051951E - 505929N 0051951E - 510057N 0051655E - 510251N 0045955E.		
Vertical limits	4 500 FT AMSL / 2 500 FT AMSL ⁽²⁾		
Airspace class	C		
Control units	Kleine-Brogel APP	Call sign	Kleine-Brogel Approach (En)
		OPR HR	See EBBL AD 2.3
		FREQ	See EBBL AD 2.18
Remarks	(1) Outside EBBL OPR HR, airspace is not active. Activation can be checked with Steenokkerzeel ATCC or Brussels FIC. As EBBL may be re-activated at any time, pilots are advised to avoid crossing whenever possible. Aircraft shall maintain a listening watch with Kleine-Brogel TWR when EBR07B is activated. Upon activation of Kleine-Brogel TMA ONE, aircraft shall comply promptly with instructions from Kleine Brogel APP. (2) Upper limit can be raised to FL 075 outside Steenokkerzeel ATCC OPR HR (see NOTAM).		

Kleine Brogel TMA

EBBL AD 2.17 ATS AIRSPACE

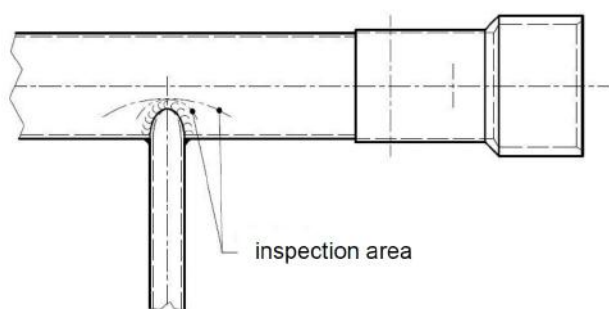
Designation	Kleine-Brogel CTR One ⁽¹⁾	
1 Lateral limits	511052N 0054231E - along the Belgian-Dutch border - 511743N 0053057E - 510810N 0051238E - an arc of circle, 5 NM radius, centred on 510445N 0051827E and traced counterclockwise to 510120N 0052414E - 511052N 0054231E ⁽²⁾	
2 Vertical limits	2 500 FT AMSL	
3 Airspace classification	D	
4 ATS unit call sign	Kleine-Brogel Tower	
Language(s)	En	
5 Transition altitude	4 500 FT AMSL	
6 Hours of activation	As ATS operational hours. (see EBBL AD 2.3) ⁽³⁾⁽⁴⁾	
7 Remarks	(1) For details on Kleine-Brogel CTR Two, see ENR 2.2 . (2) EBR05A excluded when activated (activation can be checked with EBBL ATC or Steenokkerzeel ATCC). (3) As EBBL may be re-activated at any time, pilots are advised to avoid crossing whenever possible. Activation can be checked with Steenokkerzeel ATCC or Brussels FIC. (4) Aircraft shall maintain a listening watch with Kleine-Brogel TWR when EBR07B is activated. Upon activation of Kleine-Brogel CTR, aircraft shall comply promptly with instructions from Kleine-Brogel TWR.	



Zweefvliegtuignieuws

Allstar PZL Glider

We hadden het al eerder over het service bulletin BE-004/54-2/2026. Op 30 april 2026 had EASA ook luchtwaardigheidsrichtlijn (AD) 2026-0086 gepubliceerd met betrekking tot de SZD-54-2 „Perkoz”, waarin een inspectie wordt vereist van de lasverbinding tussen de hefboom en de torsiebuis van de remkleppen in de romp van de SZD-54-2 „Perkoz”. De procedures voor het herstellen van de luchtwaardigheid indien scheuren zijn geconstateerd, zijn ondertussen gespecificeerd in BE-004/54-2/2026 Revisie 1. Dit is van toepassing tot en met serienummer 542.A.25.049. Een nieuwe torsiebuis met verstevigde verbinding met de hefboom is ondertussen beschikbaar. EASA heeft Major Change Approval 10090201 uitgegeven voor de inbouw ervan. Nieuw geproduceerde toestellen krijgen die seriematig ingebouwd.



DG Aviation

Bij een DG-800B werd een scheur vastgesteld in de brandstofslang bij de primerklep. Indien onopgemerkt kan dit leiden tot motoruitval. In het ergste geval zou de brandstof op de uitlaat kunnen lekken, met een motorbrand tot gevolg. DG beveelt dan ook aan om bij vliegtuigen met deze elektromechanische primer (DG-800B, DG-800C, DG-500M, DG-500MB) de betreffende plek zorgvuldig te controleren, met aandacht voor beschadigingen, lekkages of tekenen van veroudering aan de slang.

De tot nu toe gebruikte motorstartschakelaars voor de DG-400, DG-600M, DG-800A/LA zijn niet meer leverbaar. Met de TM DG-SS-11 resp. 800-53 wordt een alternatieve startschakelaar goedgekeurd. Bovendien kunnen in het kader van de TM de glasbuis smeltzekeringen optioneel worden vervangen door automatische zekeringen.

DG meldt ook de mogelijkheid om een handbesturing achteraf in te bouwen in de DG1001, om die toegankelijk te maken voor rolstoelpatiënten.

Tenslotte behandelt DG de problematiek van de passende brandstof voor de motoren, naar aanleiding van een publicatie door een andere zweefvliegtuigbouwer (zie verder). Voor motoren die uitdrukkelijk zijn goedgekeurd voor loodvrije brandstoffen, beschouwt DG Avgas niet als de optimale keuze, omwille van loodafzetting in de motor, extra onderhoudskosten en milieubelasting. Daarom raadt DG aan om bij Solo- en Rotax-motoren in principe een geschikte, door de fabrikant goedgekeurde loodvrije brandstof te gebruiken. Bij moderne motoren mag het ethanolgehalte geen punt zijn, aldus DG. Of dit ook klopt voor de brandstoftank, toevoer en dergelijke laat DG buiten beschouwing.



HpH

Op 3 augustus 2026 maakte de nieuwe HpH Shark 4 zijn eerste vlucht. HpH heeft namelijk een volledig nieuwe vleugel van 18 meter voor de Shark ontwikkeld. Hiermee komt er weer een moderne 18-meter zelfstarter bij op de markt. Met een maximale vleugelbelasting van 60 kg/m² lijkt de Shark 4 evenwaardig met andere moderne 18-meter-vliegtuigen zoals Ventus 3, JS 3 of AS 33. De romp is gebaseerd op het beproefde voorgangersmodel, waarvan er ongeveer 200 zijn gebouwd. De grootste vernieuwing zit dus in de vleugel, die het beproefde concept naar de huidige stand van de techniek brengt.



Rossi

Ooit gehoord over de Toroa 1? Neen? Niet te verwonderen, het is een éénmalig exemplaar dat we ontdekten op de website <https://streckenflug.at/>. In de loop van 8 jaar en 7000 werkuren werd het vervaardigd door ontwerper Jean-

Philippe ROSSI. Het toestel uit koolstofvezel vloog voor het eerst in augustus 2020 op het vliegveld van de Association de Vol à Voile Champlain (Kanada). Verdere details en prestaties zijn niet bekend. Toch hoedje af voor de bouwer!





Schempp-Hirth Flugzeugbau

Volgens de handleidingen zijn zowel vliegtuigbrandstof (Avgas) als loodvrije superbenzine goedgekeurd voor het gebruik in Solo-motoren. Schempp-Hirth raadt aan om avgas te gebruiken om de volgende redenen: Avgas heeft een hoger motoroctaangetal, hierdoor is de vorming van dampbellen in de brandstof bij hogere omgevingstemperaturen minder waarschijnlijk. De kwaliteit van Avgas wordt gecontroleerd volgens luchtvaartspecifieke testprocedures. Bij Avgas is er geen storende benzinegeur. De biologische stabiliteit van Avgas is hoger vanwege de chemische samenstelling.

Inmiddels kan loodvrije superbenzine aanzienlijke hoeveelheden alcohol in de vorm van ethanol bevatten (max. 5% bij E5 ofte SP98), wat onder andere de opname van water bevordert. Daarnaast kan bij langdurige opslag van de brandstoffen een ophoping van bacteriën en zwevende deeltjes in de brandstof optreden, die de werking

van brandstoffilters, brandstofpompen en injectoren kunnen verstoren.

Deze stellingname van Schempp-Hirth heeft DG ertoe aangezet om een eigen (tegengestelde) aanbeveling te doen...

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Negen maanden na de eerste vlucht heeft EASA aan de AS 35 Mi de typecertificering verleend. Hiermee is de weg vrijgemaakt voor de serieproductie. Het werk aan het project gaat echter door, want naast de 20 m-variant wil de firma natuurlijk ook zo snel mogelijk de tweede spanwijdte van 18 m ter beschikking stellen en zo deelname aan een bijkomende FAI-klasse mogelijk maken.

Alle illustraties zijn bedrijfsdocumenten

Stéphane Vander Veken



De hoekje van de Boekenvreter

Laten we beginnen met een werkje dat typisch is voor de geschiedschrijving van onze sport in deze tijden van elektronische communicatie: een PDF-boekje dat samengesteld werd door een reeks vrijwilligers om de geschiedenis van de eigen club in de verf te zetten. 70 ans de vol en planeur au Pic Saint-Loup, eigen uitgave, Le Mas de Londres, 2026, geen ISBN, 24 blz. A4 formaat, PDF, met een 70-tal z/w en vooral kleurenfoto's. Een leuke en wellicht bewuste keuze: de titel op de kaft is in de stijl en het lettertype van "10 ans de vol à voile, 1950-1960" van Claude Visse en J.-L. Saquet (zie ligablad nr. 40!).

Zoals de verhouding tussen het aantal bladzijden en het aantal foto's laat vermoeden, is de tekst hier minder belangrijk. Niettemin krijgen we een mooi overzicht van de ganse evolutie tussen het prille begin en de huidige club. En er is ondertussen heel wat gebeurd, met herhaaldelijke veranderingen van vliegveld en evoluties in de clubstructuur.

Een eerste poging tot zweefvliegen in de ruime omgeving van Montpellier vond plaats in 1904 te Palavas-les-Flots toen vader en zoon Solirène een zwever (gelijkaardig aan de Lilienthal-zwever) uittestten van op een soort boortoren. Beide pogingen leken echter meer op een val dan op een vlucht. Daarna bleef het even stil rond het vliegen, tot het ontstaan van de Aéro-Club de l'Hérault et de l'Aveyron met een zweefvliegsectie op het vliegveld van Montpellier-L'Or te Candillargues. In 1931-32 werd eerst een Zögling gebouwd, dan een gelijkaardige Avia XI-A. Daarmee werd gestart met sandow op een paar buitenterreinen.

Na WO II ging het zweefvliegen echt van start met een Avia 151-A voor de eenzitterscholing, een C-800 voor de tweezitterscholing en een Grönuau Baby voor gevorderden. Zo werden er in 1947 al 114 uur gevlogen en 1897 starts uitgevoerd. Omdat Candillargues qua stijgwinden eerder ongunstig gelegen was, werden diverse hellingen in de streek bezocht en de zweefvliegsectie emigreerde naar het iets gunstigere Fréjorgues. Daar werd er gestart aan de krachtige (sic! - 100 pk!) Ford V8 lier tot een hoogte van 200 à 250 m. Er werd ook gesleept met een Stampe SV-4. Alleen al in mei 1952 waren er 815 starts en 102 vliegreuen. Dat jaar werden de mogelijkheden van de Pic Saint-Loup ook herontdekt (er waren al pogingen geweest met een motorvliegtuig met



stilstaande motor), o.a. via een 5-urenvlucht op 21 maart. Je ziet aan de kledij van de piloot dat het winter was...

Op 30 juli 1956 werd dan het vliegveld "Guy Veyron" ingehuldigd te Saint-Martin-de-Londres aan de voet van de Pic Saint-Loup. In het begin was er een gras piste die 's winters onbruikbaar bleek, en een "Rouméas" loods. De rest van de installaties werd meestal met veel vrijwilligerswerk uitgevoerd: opblazen van rotsen op de piste met dynamiet (!!!), ingraven van een telefoonlijn waarvan de palen de eindaanvlucht stoorden, bouw van een clubhuis, aanmaak van betonvloeren voor loods en clubhuis, ... 70 jaar lang werd er gewerkt, en de club beschikt nu over 6 loods en een atelier met spuitcabine, een vergroot clubhuis, een gedraineerde gras piste en twee verharde startbanen...

Het boek geeft nog een reeks portretten van voorzitters en instructeurs. Terloops wordt



er vermeld dat de zweefvliegclub zich in 1983 losmaakte van de Aéroclub de l'Hérault en een eigen structuur opstartte: de Centre de Vol à Voile Montpellier Pic Saint-Loup (CVVM). Er volgen nog een paar grote vluchten, zoals een 1000 km in de golf door Gérard Lherm. Het boek besluit met een beschrijving van de huidige club, zijn opleidingsmogelijkheden en zijn materiaal.

Tof boekje, zonder meer, typisch voor dit soort producties, die ons toelaat kennis te maken met een eerder miskende club die toch een belangrijke rol speelt in het Franse zweefgebeuren.

Bekijken we dan weer een boek met een heel andere opzet: Jean-Noël Violette, *Des rencontres et des ailes*, Cépaduès éditions, Toulouse 2025, ISBN 978.2.38395.176.6, 212 blz. 160 x 240 mm, slappe kaft, met slecht 2 omslagfoto's maar een uitvoerige namenindex. De auteur is zeker geen onbekende voor wie op het Franse zweefvliegforum volavoile.net langskomt. In het bijzonder zijn interventies over historische thema's en zijn boekbesprekingen trekken de aandacht.

Hier waagt hij zich dus aan een ander soort tekst, de autobiografie. Maar dit is dan ook niet zozeer een uitgebreid curriculum vitae, dan wel een hele reeks portretten van mensen die hij tijdens zijn professionele carrière en zijn zweefvliegerbestaan ontmoet heeft. Zijn eigen parcours van jonge zweefvlieger over wedstrijdvlieger, sleepvlieger, instructeur, luchtvaartingenieur, enz. wordt hier bijna toevallig bij vermeld.

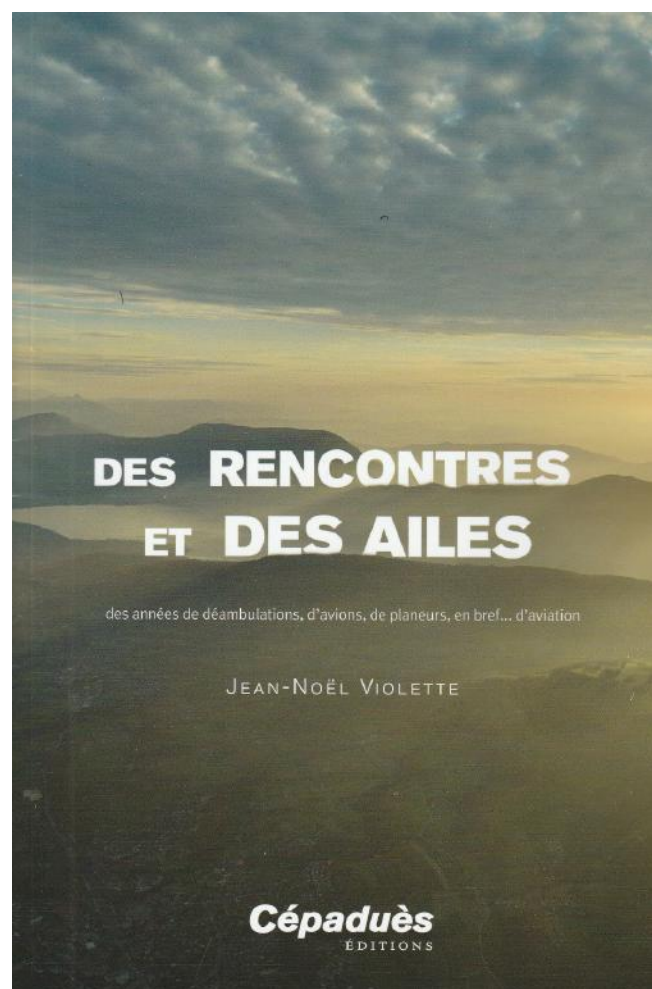
Een groot deel van zijn leven is niet los te maken van de geschiedenis van zijn zweefclub te Challes-les-Eaux, waarvan hij een groot deel zelf heeft meegemaakt en waarover hij een uitgebreide geschiedenis schreef onder de titel *Challes avec deux ailes: 1913-2013, Cent ans d'aéronautique à Challes-les-Eaux* (2012, jammer genoeg niet langer beschikbaar). Een groot deel van de mensen die in dit werk een portret toebedeeld krijgen, zijn dus ook leden van de plaatselijke club. Instructeurs, bestuursleden, maar ook gewone leden die een bijzondere plaats hebben ingenomen in het hart van de auteur.

Er komen ook wat personages aan bod die hij daarbuiten ontmoette, mensen die hij professioneel leerde kennen, enz. In zijn 42

jaar zweefvliegen (hij is ondertussen gestopt om medische redenen) en zijn carrière als theorieleraar voor de Brevet d'Initiation Aéronautique of zijn job bij het Franse ministerie voor nationaal onderwijs... Uit die portretten voel je de diepe interesse van de auteur voor alle aspecten van het leven.

De rasechte zweefvlieger vindt hier misschien minder zijn gading, omdat er heel wat materie is die pas indirect met de sport te maken heeft. Maar als je al een tijdje aan het zweven bent, merk je al snel dat je inderdaad een hele galerie aan personages ontmoet die een en ander te bieden hebben. Meestal zijn die relatief snel vergeten, omdat andere ontmoetingen ze verdringen. Bij Jean-Noël Violette blijven ze present en je vindt ze hier terug...

Stéphane Vander Veken



Junioresweekend 2026: zweefvliegend Vlaanderen verzamelt op Keiheuvel

Op vrijdagavond 25 september verschenen de eerste tenten naast het vliegveld van Aeroclub Keiheuvel. Groepjes deelnemers uit verschillende Vlaamse én Nederlandse clubs vonden hun weg naar Balen en tegen de tijd dat de laatste porties spaghetti werden uitgeschept, waren er al bijna vijftig deelnemers aangekomen.

Het junioreweekend was begonnen!

Het concept heeft voor veel Vlaamse junioren ondertussen nog maar weinig uitleg nodig. Eén weekend per jaar komen jonge (en minder jonge) zweefvliegers uit verschillende clubs samen op één vliegveld. Niet voor een wedstrijd of opleiding, maar vooral om samen te vliegen, nieuwe toestellen te ontdekken en mensen te leren kennen die je tijdens een gewone vliegday niet tegenkomt. Dit jaar was Aeroclub Keiheuvel aan de beurt om het weekend te organiseren. Het initiatief en een groot deel van de voorbereiding werden vanuit een jong team binnen de club gedragen, met hulp van heel wat leden en

vrijwilligers. En voorbereiding was er genoeg: van inschrijvingen, catering en camping tot het zoeken naar bijzondere vliegtuigen en het opstellen van een vliegplanning waarmee zoveel mogelijk deelnemers de kans zouden krijgen iets nieuws te proberen.

Een bijzonder grote opkomst

Na de traditionele spaghettiavond op vrijdag begon zaterdag 26 september de eigenlijke vliegday.

De ochtend startte natuurlijk eerst met ontbijt. Verse croissants en pistolets van de lokale bakker stonden klaar en om 10 uur verzamelden alle deelnemers voor de briefing.

Met meer dan 120 inschrijvingen was de opkomst uitzonderlijk groot. Bijna alle Vlaamse zweefvliegclubs waren vertegenwoordigd — enkel Zutendaal ontbrak — en daarnaast mochten we ook heel wat Nederlandse junioren van verschillende clubs verwelkomen.

En dat is uiteindelijk precies wat zo leuk is aan het Junioreweekend: een vliegveld vol piloten met verschillende achtergronden en ervaringen, die allemaal voor hetzelfde gekomen zijn.

Tijdens de briefing kwamen eerst de lokale procedures van Keiheuvel aan bod, samen met het weer, het luchtruim en natuurlijk de praktische werking van de vliegday. Want meer dan honderd deelnemers laten vliegen, waarvan velen liefst meerdere toestellen wilden proberen, vraagt toch iets meer organisatie dan een gemiddelde zaterdag op de club.

Gelukkig stonden de toestellen al klaar en kon vrijwel meteen na de briefing met vliegen worden gestart.

Van Ka 4 tot Ventus 3

Ook de line-up maakte deze editie leuk. Met de Rhönlerche Ka 4, een inmiddels zeventig jaar oud opleidingszweefvliegtuig, en de moderne Ventus 3 TS hadden we meteen twee heel verschillende kanten van het zweefvliegen op het veld staan. Daarnaast waren er ook een LS8, Twin Shark en Caproni Calif. Ook de ASK 13 en Twin III van





Keiheuvel zelf werden gedurende de dag ingezet. Zo stonden op één vliegveld toestellen uit verschillende generaties naast elkaar die bijna niet meer van elkaar konden verschillen.

De Rhönlerche zorgde voor heel wat nieuwsgierigheid. Voor verschillende piloten was het hun eerste kennismaking met een toestel van die generatie en sommigen maakten er zelfs hun eerste lierstart mee. Een zeventig jaar oude zwever bleek tussen alle moderne toestellen dus even populair.

Ook voor de moderne vliegtuigen was de belangstelling enorm groot. Voor sommige toestellen waren er meer kandidaten dan op één dag realistisch konden vliegen, waardoor er gedurende de dag behoorlijk wat gepuzzeld werd met de vliegplanning.

Toch lukte het om vrijwel de volledige vlieglijst af te werken. Iedereen kreeg minstens de kans om met één van de aangevraagde toestellen te vliegen.

Tegen zonsondergang stond de teller op ruim 100 vluchten.







Meer dan alleen vliegen

Hoewel zelf vliegen natuurlijk centraal stond, verscheen er gedurende de middag ook even ander verkeer boven Keiheuvel.

The Penguins, een formatieteam met vier SV-4's, verzorgde een demonstratie boven het veld. Vier klassieke dubbeldekkers in formatie was een mooie afwisseling tussen de vele zweefstarts en landingen door.

Daarna ging de zweefoperatie gewoon verder. De hele middag bleef het komen en gaan aan de startplaats, tot uiteindelijk de laatste toestellen tijdens zonsondergang kwamen landen.

Een groot team vrijwilligers van Keiheuvel had ondertussen de barbecue voorbereid. Voor meer dan honderd deelnemers eten voorzien is op zichzelf al een hele onderneming, maar zelfs het dessert werd niet vergeten: er stond versgemaakte chocolademousse klaar.

Daarna was het tijd voor nog een vaste traditie van het Juniorenweekend: het zaterdagavondfeest.

Zondagochtend: langzaam weer naar huis

Wie na de zaterdagavond nog op de camping stond, kon zondagmorgen opnieuw aanschuiven voor het ontbijt.

Daarmee kwam het officiële Juniorenweekend stilaan ten einde. Tenten werden afgebroken, slaapzakken verdwenen weer in auto's en de deelnemers begonnen aan de rit terug naar hun eigen club.

Op Keiheuvel zelf ging het vliegbedrijf die zondag gewoon verder en vond tegelijkertijd de jaarlijkse burendag van de club plaats, maar voor het Juniorenweekend zat het programma erop.

Een weekend dat clubs verbindt

Het Juniorenweekend draait uiteindelijk om veel meer dan bijzondere toestellen vliegen. Elk jaar leren



junioren uit verschillende clubs elkaar beter kennen en ontstaan er nieuwe vriendschappen. Mensen die je tijdens zo'n weekend voor het eerst ontmoet, kom je later misschien opnieuw tegen op een wedstrijd, vliegekamp of ander evenement.

Met bijna alle Vlaamse clubs vertegenwoordigd, Nederlandse bezoekers, meer dan 120 inschrijvingen en ruim honderd vluchten was daar dit jaar op Keiheuvel alvast geen gebrek aan.

Zo'n weekend organiseren lukt uiteraard alleen dankzij heel wat mensen.

Een bijzondere dank gaat uit naar **Tilo Holighaus** voor het beschikbaar stellen van de Ventus 3, **Danny de Winter** voor de Twin Shark, **Jef Kell** voor de LS8 en **Steven Van Loven** voor de Caproni Calif. Zonder mensen die bereid zijn hun toestel ter beschikking te stellen, zou een line-up als deze simpelweg niet mogelijk zijn.

Daarnaast verdient ook de grote groep helpers en vrijwilligers van Aeroclub Keiheuvel een enorme dank: van de mensen aan de startplaats tot degenen die ontbijt maakten, achter de barbecue stonden, de camping regelden, opruimden en op andere plaatsen bij sprongen.

Tot slot natuurlijk ook alle deelnemers: dankjewel om naar Keiheuvel te komen en er samen met ons een fantastisch weekend van te maken!

Op naar de volgende editie!

Virginie Valck



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