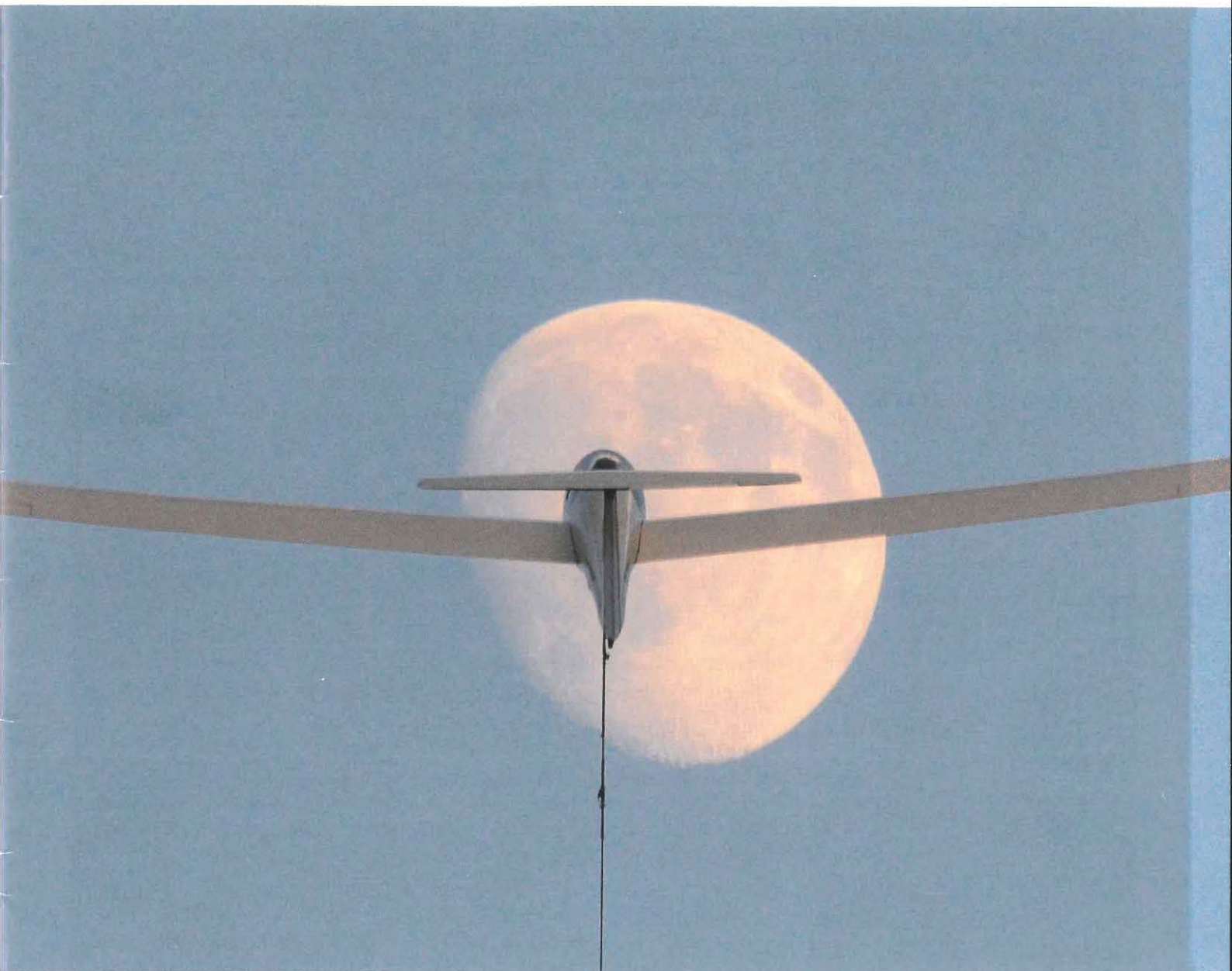


LIGABLAD

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



Narromine 2015

Together we can succeed



Belgian Junior Gliding Team

35ste jaargang
januari • februari • maart 2015

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift


liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer 141

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie
de L.V.Z.C. is lid van de
Vlaamse Cluster van Luchtsporten v.z.w.
erkende organisatie voor
sportieve vrijetijdsbesteding
tel.: 03/455 20 09 - fax: 03/454 10 67
e-mail: vcl@online.be



35^{ste} jaargang • nummer 141
januari - februari - maart 2015

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Geert De Palmaer
Tamboerkensstraat 42, 9290 Berlare
tel: 052/42 49 78
GSM: 0474/86 71 97

E-mail:

ligablad@skynet.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Janssens Wil (Alb)
Koelman Hartmut (LUAC)
Pirelli Rose
Pauwels Patrick (LVZC)
Schmelzer Bert Sn. (KACK-LSV Viersen)
Vander Veken Stéphane (KFC)
Van Gael Henri (KAZM)

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

Secretariaat:

Termikkelaan 9 • 2530 Boechout
tel.: (03) 454 33 34
fax: (03) 454 33 88
e-mail: info@lvzc.be
internet homepage:
<http://www.zweefvliegen.be> of
<http://www.lvzc.be>

Betalingen:

Op bankrekeningnummer
068-2033341-54 ten name van v.z.w.
Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

Druk en opmaak:

Graphius, B-9041 Gent - www.graphius.com

kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 30 mei 2015 op het redactieadres.

Cover: *Let's go to the moon* - Foto: Wil Janssens

Inhoud

Nieuws van het secretariaat	1
Symposium 2015	2
Vluchtregistratie en invullen van het SPL / Lapl(S) Vliegboek	5
Romorantin, zweefvliegen over de Sologne	7
FLARM update Firmware 6	9
Nederland glundert en mag terecht fier zijn	9
Zweefvliegtuignieuws	10
Het hoekje van de boekenvreter	12
The Aldrin Conundrum or, a short visit with George Moffat	15

Woordje van de redactie

Het is zo'n goede tien jaar geleden dat de EASA administratie zich met de sportieve luchtvaart ging bemoeien. Met de regelmaat van de klok hebben we ons moeten aanpassen aan nieuwe voorschriften en procedures; soms pietluttige zaken maar ook vrij ingrijpende toestanden zoals de luchtwaardigheid van onze vloot. Met de lang aangekondigde transfer van de KBAC vergunning naar een EASA FCL is deze winter alweer een grote stap gezet. Jammer genoeg is de omschakeling voor enkelen onder ons aanleiding om het zweefvliegen los te laten. De aanhoudende aanpassingen en de steeds hogere financiële last die EASA meebrengt doet hier ook geen goed aan. Het zal in de toekomst niet alleen de vliegactiviteit zijn die het ledenbestand op peil kan houden. Zweefvliegen is heel tijdsintensief en groepsgebonden. Twee punten die ons heel zwak maken tegenover andere luchtsportdisciplines. Clubs zullen hun leden ook op het sociale vlak een meerwaarde moeten bieden wil men naar een stabiel en budgetair leefbaar ledenbestand werken. Samen met de nieuwe licencing gaat deze weken ook onze nieuwe opleidingsstructuur van start. Binnen de clubs moet voortaan een grondige administratieve historiek van alle opleidingen bestaan. Het is de taak van de nieuwe AdjHoT om deze administratie te verzorgen, op te volgen en te communiceren. Na elk vliegweekend zal er voor de AdjHoT's dus wel een bijkomende avond opleidingsadministratie komen. En EASA heeft nog meer plannen! Onze LVZC heeft altijd beroep kunnen doen op de enthousiaste inzet van zijn meest gedreven leden. Wellicht zal er in de toekomst nood zijn aan bijkomende vrijwilligers willen we onze hobby buiten het commerciële circuit houden. Voorlopig zijn dit nog zorgen voor morgen, geniet intussen van het nieuwe seizoen en vergeet de Flarm update niet!

Geert

Nieuws van het secretariaat

Statutaire algemene vergadering

Op 18 maart II. vond de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en het financieel verslag over 2014 en de begroting voor 2015 werden goedgekeurd. Het werkingsverslag 2014 kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger of via je clubsecretaris. De eventuele herschikkingen binnen de raad van bestuur zullen in het volgende Ligablad worden meegedeeld.

Aansluitend had een gewone ledenvergadering plaats met als belangrijkste onderwerpen: de VCL-werking, de lopende besprekingen tussen de KBAC en het DGLV, de status van onze opleidings- en luchtwaardigheidsorganisatie, de aankomende wedstrijden en de rapportering over de EGU- en IGC- meetings.

VCL

In december werd het dertiende werkingsjaar afgesloten. Op 23 februari vond de statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en het financieel verslag werden goedgekeurd, alsook het voorstel van begroting voor 2015. Het verantwoordingsdossier over het werkingsjaar 2014 moet voor 1 april a.s. bij het BLOSO worden ingediend. De aanvraag voor de subsidiëring van de werking in 2015 werd door het Bloso gunstig beoordeeld en het eerste voorschot werd reeds ontvangen. De volledige herziening van het decreet voor de erkenning en subsidiëring van de sportfederaties moet in 2016 zijn beslag krijgen. Afwachten wat de gevolgen voor onze organisatie zullen zijn.

EU-Vliegvergunningen & opleiding (EU-FCL/ATO)

Alle houders van een KBAC-zweefvliegvergunning hebben tijdens de voorbije maanden hun KBAC-vergunning omgezet naar een EU-FCL-vergunning, hetzij een SPL, hetzij een LAPL(S). Voortaan moeten de vergunninghouders steeds voldoen aan de permanente ervaringseisen. (Zie de info-fiches in de club als ook de informatie in het Vademecum 2015).

Zoals reeds gemeld, zullen alle opleidingen vanaf april 2015 via onze "Approved Training Organisation" verlopen. De LVZC heeft gekozen voor een centrale structuur met een afdeling in elke club, vergelijkbaar met onze CAMO+-structuur. In februari/maart werd de laatste hand gelegd aan het organisatie-handboek, de documenten en het cursusmateriaal voor een tijdige verspreiding naar de clubs.

Het mag worden vermeld dat we door het DGLV op een zeer constructieve wijze werden begeleid. Zoals in elke nieuwe organisatie zal er nog regelmatig moeten worden bijgestuurd, alvorens we terug op de vertrouwde kruissnelheid zijn. Er werden verschillende vormingsdagen gehouden voor de instructeurs en de kaderleden ter ondersteuning van deze omschakeling.

Luchtwaardigheid - CAMO+

Behoudens enkele types (de zgn. Annex II-toestellen) die nog onder nationaal regime blijven, moeten alle zweefvliegtuigen beschikken over een EASA conform 'Bewijs van Luchtwaardigheid' (CoA – Certificate of Airworthiness) en een bijhorend 'Bewijs van herbeoordeling' (ARC – Airworthiness Review Certificate). De ARC is maar 12 maanden geldig en moet dus tijdig worden hernieuwd. Op dit ogenblik wordt er voor +/- 130 toestellen, eigendom van clubs of van hun leden, beroep gedaan op de LVZC-CAMO+.

Wij herhalen dat de CAMO+ toestellen kan en mag herbeoordelen die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven. (De CAMO+ beschikt thans over een correspondentieadres in Duitsland).

In het najaar van 2014 heeft het DGLV onze CAMO+ geauditeerd. Behoudens enkele opmerkingen, en kregen we in globo een goede beoordeling. Dank aan alle vrijwilligers voor hun engagement! In combinatie met de audit werd in elke club ook een toestel geïnspecteerd, de zgn. 'product survey' in het kader van de 'ACAM' (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring). Er werden enkele bevindingen van klasse 2 vastgesteld, alsook enkele opmerkingen gemaakt. Ondertussen werden de nodige correctieve acties genomen.

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken vonden de volgende initiatieven plaats:
24 januari: vormingsdag voor alle ATO-adjuncten
'Head of Training'
7 februari: jaarlijkse instructeursconferentie
maart: ATO-vormingsdagen in de clubs.

Bij de evaluatie van de 'incident/accident meldingen' van 2014, werd vastgesteld dat het bij enkele buitenlandingen fout is gegaan. Vandaar dat "VEILIGE & GOEDE BUITENLANDINGEN" als veiligheidsthema voor 2015 werd gekozen.

Homologatie van F.A.I.-brevetten:

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers voor homologatie door de KBAC-Sportcommissie moeten worden ingediend *binnen de 12 maanden na de prestatiedatum*. Mogen wij jullie er nogmaals op attent maken, hiermee rekening te houden a.u.b.? Oude dossiers worden geweigerd!

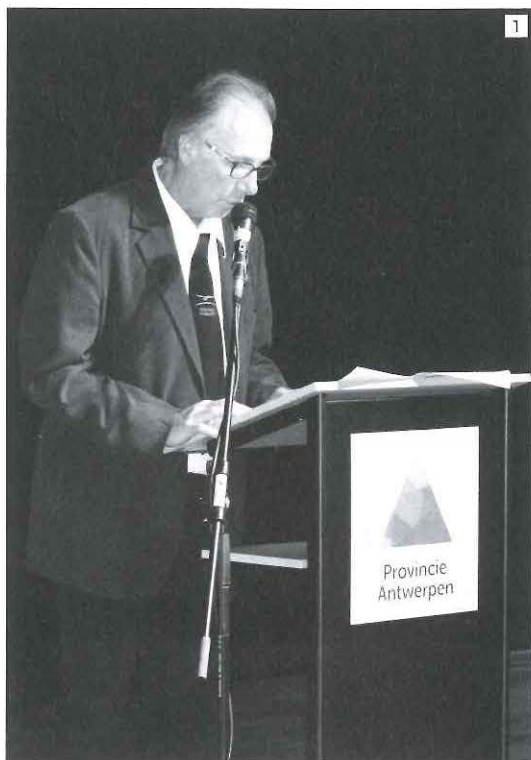
In 2015 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 18 juni en 10 november.

Verkrijgbaar via het secretariaat

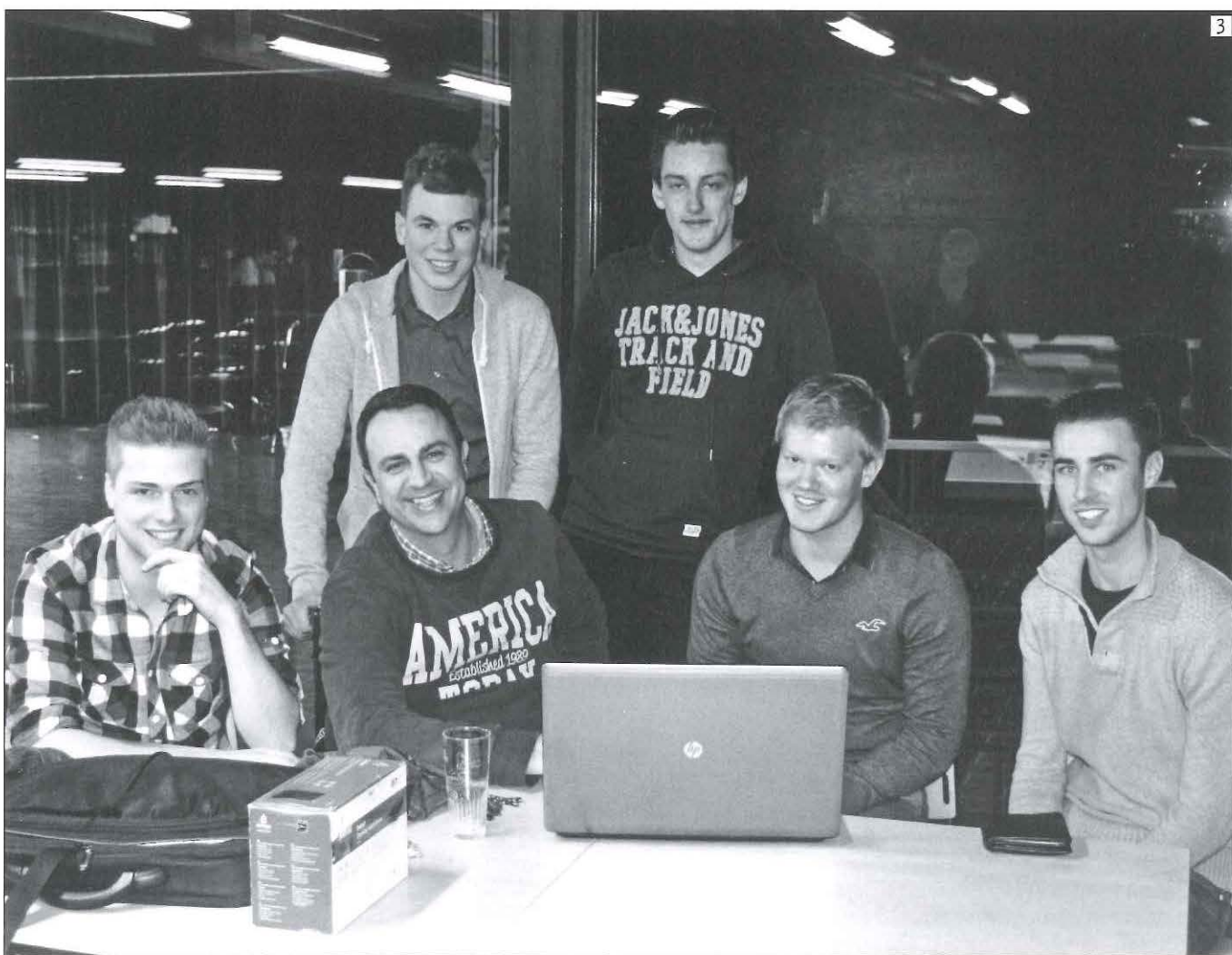
- Vliegboekje € 2,50 (€ 4,50)*
- Sticker 'Zilveren' brevet € 1,75 (€ 2,50)*

* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

Symposium 2015

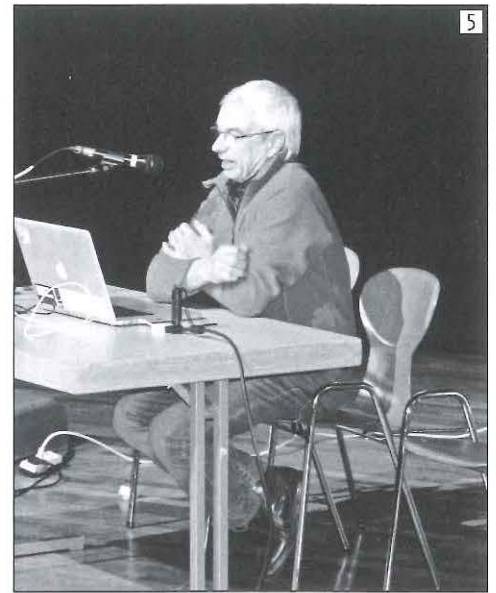


De volledige fotoreportage is terug te vinden op www.lvzc.be/gallery3/index.php/evenementen/Symposium-2015
Of via LVZC site doorklikken op fotoalbum->evenementen->Symposium 2015





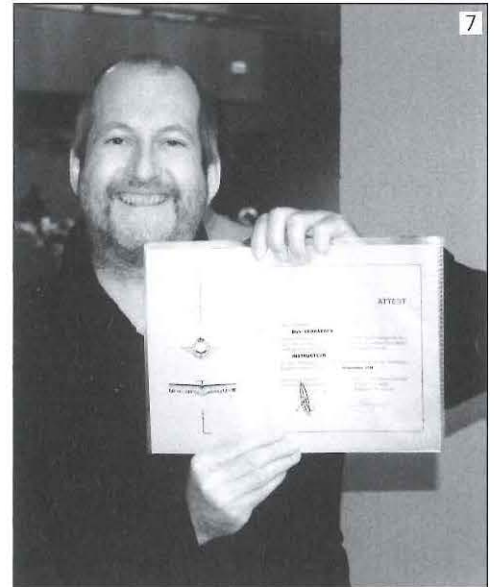
4



5



6



7



8

1. De LVZC-voorzitter Guido Sergeant brengt de punten aan.
2. Instructeursvergadering in de voormiddag.
3. Het 2015 juniorenteam met coach. Op weg naar succes?
4. Natuurlijk kon een woordje over de nieuwe vergunningen en opleiding niet vergeten worden. Patrick Pauwels doet het uit de doeken
5. Luc Vandebееck schets de luchtruimsituatie voor 2015 en kijkt ook even naar de opties voor de komende jaren.
6. Het juniorenteam komt het 'Narromine 2015' project voorstellen. Beurtelings namen ze een deel van de presentatie voor hun rekening
7. Diploma's en getuigschriften... Tevreden gezichten die soms meermaals naar voor komen.
8. Drukke momenten tijdens de diploma-uitreiking.

Symposium 2015



1. Daan Spruyt krijgt de trofee Michel Aerts overhandigd voor een OP van 78okm met start binnen BeNeLux.
2. De trofee Gaston Peeters gaat dit jaar (opnieuw) naar Wim Akkermans voor een vlucht van 82okm met start vanuit BeNeLux.
3. Dries Van Gestel Bewees met zijn voorstelling van de COL2014 opnieuw dat met statistiek alles kan en wist als ware stand-up comedian de zaal weer te boeien.
4. BIT wizzard die de websystemen van de Liga draaiend houdt, Mattijs Cuppens werd gehuldigd voor zijn inzet.
5. Bert en Tijn nemen nog even de details van hun presentatie door.
6. Familie Schmelzer; Wereldkampioen, recordhouders en 100okm diploma's onder één dak. Dat verdient een extra attentie



Vluchtregistratie en invullen

Van Het Spl / Lapl(S) Vliegboek: "A Piece Of Cake"... Of Niet?

Met de invoering van de FCL vergunningen brengt de Liga een nieuw model van de persoonlijke vliegboeken in omloop, genaamd "Logboek SPL / LAPL(S)".

AMC1 FCL.050 (Recording of flight time) specificeert wat er in de logboeken moet genoteerd worden en hoe. Dit is vooral gericht op motorvliegen, maar laat toe dat de zweefvliegers en ballonvaarders een eigen formaat gebruiken, aangepast aan hun specifieke noden. Het nieuw zweefvliegboek combineert oud en nieuw: de layout is afgeleid van de oude KBAC logboeken maar heeft een paar aanpassingen ondergaan om aan de nieuwe regelgeving te voldoen.

Dit artikel exploreert een aantal aspecten van de FCL regels, en hun implicaties voor het invullen van de persoonlijke vliegboeken.

HET SPL / LAPL(S) Vliegboek

1	2	3		4		5	6	
Vlucht	Datum	Zweefvliegtuig		Plaats van		Startwijze	Uur van	
	(dd/mm/jjjj)	Inschrijvings- kenmerk	Type	Start	Landing	T / W / B / S	Start	Landing

7						8	9	10	
Vluchtduur als						Naam van de FI / FE / FIE Student / Passagier	XC km	Vluchtinformatie opmerkingen/aantekeningen	
PIC		Instructie in dubbel		Als FI / FE / FIE					
S/SS/SL	TMG	S/SS/SL	TMG	S/SS/SL	TMG				
						← Overdracht →			

Het eerste wat je in het nieuw logboek kunt vaststellen is dat de kolom "Uur van loskoppelen" is verdwenen. Je kunt argumenteren dat dit in het oude logboek een overblijfsel was uit "grootvaders tijd", waarin de sleeptijd soms langer duurde dan de vrije vlucht. In deze tijd van loggers en sleepers die je in drie minuten tot 500 m brengen is dat inderdaad niet meer echt relevant.

Ook de kolom "Type vlucht" is verdwenen. Alle andere kolommen zijn behouden, maar er zijn belangrijke veranderingen in de kolommen waarin je de vliegduur moet invullen, en de verschillende categorieën waarin je de optelsom moet maken van je vliegervaring. Daar blijken een paar addertjes onder het gras te zitten.

In de oude vliegboeken was het simpel: voor het aantal vliegrepen was er een kolom voor solovluchten (vluchten waarbij je alleen aan boord was), en een kolom voor vluchten in dubbelstuur. Daar werden alle vluchten in genoteerd met twee man aan boord: lesvluchten, checkvluchten, examenvluchten (zowel de leerling als de instructeur en examiner vulden hier hun tijd in), maar ook vluchten met passagier, en vluchten met copiloot (waarbij het courant was dat beide piloten de vliegtijd in hun logboek invulden).

In de nieuwe vliegboeken (Figure 1) vinden we die kolommen vluchtduur solo en vluchtduur dubbelstuur niet meer terug. Daar is nu een opsplitsing gemaakt in drie nieuwe categorieën: vluchtduur als Pilot In Command (PIC), gekregen instructie (instructie in dubbel), en gegeven instructie (als instructeur of examiner). Elk van die categorieën is nog eens opgesplitst in vliegtijd op TMG (Touring Motor Glider) en vliegtijd op zweefvliegers. Voor de zweefvliegers wordt er geen verdere opsplitsing gemaakt in zelfstarters, turbo's en zweefvliegtuigen zonder hulpmotor.

Meerdere vluchten uitgevoerd op eenzelfde dag met dezelfde startwijze en met intervallen van minder dan 30 min mogen worden gegroepeerd en worden ingeschreven op één regel. Eventuele details kunnen worden vermeld onder 'Opmerkingen' (kol. 10). In dat geval kun je het aantal starts vermelden samen met de startwijze in kolom 5 en kun je als uur van start en landing de tijden van respectievelijk

de eerste en laatste vlucht nemen. Dat lijkt vooral interessant voor instructeurs. De vliegtijd in kolom 7 is voor elke vlucht de totale tijd vanaf de start (rollen) tot de landing (stilstaan) van het toestel.

In het geval van lesvluchten, checkvluchten en examenvluchten schrijft de leerling de vliegtijd in onder de rubriek "Instructie in dubbel" (kolom 7b) en de instructeur of examiner noteert de tijd in de kolom "Als FI / FE / FIE" (kolom 7c). Deze afkortingen staan respectievelijk voor Flight Instructor, Flight Examiner (de vroegere examiner niveau 1) en Flight Instructor Examiner (de vroegere examiner niveau 2).

Iets gecompliceerder is de vraag welke uren moeten ingeschreven worden als "PIC" (kolom 7a), want dit is niet simpelweg de solo vliegtijd.

PIC-tijd is de vliegtijd wanneer de piloot optreedt als 'Pilot-in-Command'. FCL definieert de PIC als degene die (op voorhand) aangeduid is als de gezagvoerder. Dit is de piloot die verantwoordelijk is voor het veilig verloop van de vlucht, wat niet hetzelfde is als degene die de stuurknuppel hanteert.

Vermits er bij solovluchten maar één persoon aan boord is, is het duidelijk dat deze de PIC is. Dit geldt zowel voor vergunninghouders als voor leerling-piloten die solovluchten uitvoeren onder toezicht van een instructeur. Ook zij mogen PIC-tijd inschrijven. Bij lesvluchten, checkvluchten en examenvluchten kunnen leerlingen echter geen PIC-tijd claimen, want het is altijd de instructeur of examiner die de PIC is. Deze laatste noteren hun tijd dus in twee kolommen. FCL kent wel de notie van 'Student pilot-in-command' (SPIC) die inhoudt dat de instructeur tijdens de vlucht op geen enkele wijze heeft ingegrepen of invloed heeft uitgeoefend op de beslissingen van de leerling. Voorwaarde om dit als PIC-tijd te kunnen inschrijven is dat de instructeur dit aftekent in het vliegboek van de leerling. De vraag is echter in hoeveel lesvluchten dit effectief het geval is, en of dergelijke nuances praktisch haalbaar zijn in een zweefvliegclub waar dergelijke informatie ook in de centrale vluchtenregistratie moet terechtkomen. Deze mogelijkheid lijkt vooral op maat gesneden van de motorvliegerij. Daarom is het gemakkelijker om in het zweefvliegen als regel te stellen dat leerlingen in dubbel nooit PIC-tijd inschrijven in hun vliegboek.

Bij vluchten met passagier is het uiteraard de piloot die de vliegreun opschrijft als PIC-tijd. Maar hoe zit het als twee piloten met elkaar gaan vliegen en het geen lesvlucht is? We kunnen hierbij denken aan overlandvluchten in tweezitter. Het oud systeem dat beiden de tijd inschrijven in een kolom "dubbelstuur" bestaat niet meer. Slechts één van de twee kan de vlucht in zijn vliegboek inschrijven in de kolom "PIC", want er is slechts één gezagvoerder, en dit voor de hele vlucht (FCL.050). Dit spoort niet goed met de praktijk, waarin piloten vaak overeenkomen dat elk een deel van de vlucht vliegt. Maar het is dus niet mogelijk om bvb. elk de helft van de vlucht in te schrijven als PIC. Kun je dan zeggen dat de tweede als copiloot vliegt? Jammer genoeg ook niet: FCL kent wel de notie van copiloot, maar enkel voor die vliegtuigen die uitsluitend gecertificeerd zijn voor het vliegen met multi-crew. Tot nader order zijn er geen zwevers die niet solo mogen gevlogen worden, dus wettelijk gezien bestaat de functie copiloot niet in het zweefvliegen. Om die reden vind je wel een kolom "Copiloot" in de logboeken voor motorvliegers, maar niet in het "Logboek SPL / LAPL(S)". Besluit: voor de FCL regelgeving maakt het geen enkel verschil of die tweede zitplaats tijdens niet-instructie vluchten nu wordt ingenomen door een passagier, iemand in opleiding of door een persoon met een zweefvliegvergunning.

De vraag "wie schrijft de vliegtijd in zijn logboek" is dus gereduceerd tot de vraag wie de PIC is. FCL geeft hierover geen uitsluitel, maar wel het KBAC zweefvliegreglement (§2.2.2.3): "In geval van een besturing tweezitter neemt de pilot-in-command steeds vooraan plaats. Houders van de zweefvliegvergunning met de bevoegdverklaring van hulpinstructeur, instructeur of examiner kunnen als pilot-in command naar keuze plaatsnemen op de voorste of de achterste zitplaats." Het lijkt voor de hand liggend om dit principe ook in de toekomst aan te houden.

Het is echter niet per definitie degene met de hoogste vergunning, het hoogste FAI brevet of met het meeste vliegreun of het meeste overland kilometer die de PIC is. Stel dat een instructeur vanachter

zit en vooraan zit een vergunninghouder die voldoet aan de voorwaarden om met passagier te vliegen. Als ze overeenkomen dat het een instructievlucht is, dan is de achterste de PIC. Als ze echter overeenkomen dat het geen instructievlucht is, dan is de voorste de PIC. Ander voorbeeld: stel dat geen van de twee instructeur is, en je wenst dat degene met het meeste overland kilometer of het hoogste FAI brevet de PIC is, dan moet die eigenlijk op de voorste zitplaats plaatsnemen.

Het gaat niet enkel over het invullen van vliegboeken, maar ook over: wiens naam zet je in de logger file bij een overlandvlucht of recordpoging? Wie kan de vlucht claimen in de Charron? Bij een recordpoging? Enzovoort. Als dit ook iemand anders kan zijn dan de PIC (want de wedstrijdregels of de sportcode kunnen afwijken van de FCL regels), dan is het dus mogelijk dat iemand een sportieve prestatie kan claimen voor een vlucht die niet eens in zijn vliegboek mag staan... Het minste wat je in zo'n geval kunt zeggen is "dat er iets wringt". De meest logische oplossing is dat de degene die de sportieve prestatie claimt tegelijk de PIC is. Waaruit volgt dat de piloten zich in hun zitplaatskeuze moeten schikken naar de vereisten van het sportreglement, daarbij ook nog eens rekening houdend met enkele andere voorwaarden. Dat vereist een beetje denkwerk en een paar afspraken vooraleer je met je maat in de bak stapt.

Last but not least: uit alles hierboven blijkt dat het voor veel mensen niet evident zal zijn om op een correcte wijze over te stappen van de oude KBAC vliegboeken naar het nieuwe "Logboek SPL / LAPL(S)". Want hoe gebruik je de eindtotalen solo en dubbelstuur van je laatste KBAC vliegboek als startpunt voor je nieuw SPL / LAPL(S) logboek? Wat betreft de solo vliegreun: deze zijn maar een deel van de PIC-tijd, want in de PIC-tijd zit ook een deel dubbelstuur. En voor de dubbelstuur-tijd geldt: daar moet je een deel schrappen (de tijd als copiloot) en de rest moet verdeeld worden over de categorieën "gekregen instructie", "vliegen als PIC in dubbelstuur", en "gegeven instructie". Je kunt dat met de hand proberen uit te rekenen, maar handiger is als je vluchten al in de computer staan (bvb. als je club de vluchtenregistratie gecomputeriseerd heeft), en deze op een wijze gemarkeerd zijn die toelaat om zowel de oude KBAC statistieken (solo en dubbelstuur) als de nieuwe FCL totalen te produceren. Op de liga website komt een uitgebreide tekst die dieper ingaat op deze aspecten. Je vindt er een langere versie van dit artikel, waarin in detail uitgelegd wordt hoe dit bij LUAC aangepakt werd en bij uitbreiding ook in de andere clubs zou kunnen geïmplementeerd worden.

OVERZICHT VAN DE FUNCTIES AAN BOORD

De verschillende functies aan boord zijn samengevat in Table 1.

Table 1 - Functies aan boord

Er is ook nog een functie "Toezichthoudende FI" maar omdat deze instructeur niet aan boord is geldt dat voor hem/haar niet als vliegtijd.

Hartmut Koelman (LUAC)

CODE	FUNCTIE AAN BOORD	BESCHRIJVING	IN Vliegboek
VPAX	Passagier zonder vergunning	Niet-piloot (passagier) of Student Pilot tijdens niet-instructievlucht	Neen
COPILOT	Passagier met vergunning	Vergunninghouder die niet de PIC en ook geen leerling is	Neen
DUAL	Leerling	Vergunninghouder of Student Pilot tijdens instructie (of examenvlucht) in dubbel met FI, FE of FIE	Kolom 7b
PIC	Gezagvoerder	Pilot In Command (solo of in dubbelstuur, al dan niet onder toezicht)	Kolom 7a
FI	Instructeur	Flight Instructor	Kolom 7a + 7c
FE	Examinator 'niveau 1'	Flight Examiner	Kolom 7a + 7c
FIE	Examinator 'niveau 2'	Flight Instructor Examiner	Kolom 7a + 7c

Romorantin, zweefvliegen over de Sologne ...



Nu heb ik tijd om regelmatig naar Frankrijk te gaan. Als PPL-er heb ik er kennis gemaakt met een aantal mooie vliegvelden met uitstekende faciliteiten voor de private luchtvaart. Aantrekkelijk ook: stel u voor, ruimte en rust in overvloed. De tegenpool van Vlaanderen.

In het voorjaar nam ik contact op met de Aéroclub de Sologne. Ze hebben twee moderne Cessnas, een Dimona en een Robin 400 én een heel actieve zweefvliegclub.

Ter plaatse blijkt het onthaal héél hartelijk. Wat het zweefvliegen betreft: er wordt met een Piper Pawnee gesleept en er is een lier. Een lier... ik heb nog nooit een lierstart gemaakt, sleep mij maar op met de Pawnee. Hoofdinstructeur Alain Fantin zegt dat ze voor één piloot en een paar starts de Pawnee niet buitenhalen. "We zullen je de lierstart aanleren. Het is nog niet druk. Dit is het moment en je zal er van opkijken hoe snel je daar mee weg bent." Ik krijg een boekje over de lierstart, uitleg en nog voor ik het over de motorvliegtuigen kan hebben wordt de Ka13 naar de startplaats gebracht. De lier heeft 2 kabels van 1.400 meter, goed om 400 à 600 meter hoog te gaan.

De eerste lierstart gaat overdonderend snel. Ik ben verrast door de krachtige lier, maar Alain verzekert me dat het allemaal snel went. Inderdaad, na enkele starts doe ik alles zelf en 's avonds doorloop ik de theorie nog eens grondig. De volgende dag ga ik terug om met de Dimona de streek en de nabije vliegvelden te verkennen.

Nog een dag later is er veel wind maar instructeur Philippe Renault vindt dat geen probleem. Na enkele lierstarts stelt hij voor om over land te gaan met de Duo Discus. Ondanks de wind wordt het een 250 km vlucht. Naar Loches, dan naar Blois, ... Onderweg toont hij mij een aantal private vliegvelden waar buitenlanden kan én vanwaar een terugsleep mogelijk is. Als we nog een uur over de eigenlijke Sologne vliegen overtuigt hij mij ervan dat zweefvliegen hier erg meevalt. Met een groot woud zoals dat van Chambord moet je rekening houden. Voor het overige is er voldoende onderbreking (dorpjes, velden) in het bos- en vijverrijke landschap om toch voor stevige thermiek te zorgen. Ik krijg een boekje met gedetailleerde gegevens over buitenlandingsterreinen en vliegvelden in een straal van pakweg 150 km.

Na enkele dagen grijs weer ga ik terug. Mijn negende lierstart is solo. Ondertussen ken ik de club beter: ruime camping, faciliteiten voor kampeerders, frigo, douches, het is er allemaal. De stad en een aantal supermarkten zijn slechts 8 km verder (een nieuw schitterend shopping centrum met een reuze Leclerc naast een stadje van 18.000 inwoners doet me wel even de wenkbrauwen fronsen).

De club heeft 5 werknemers (vol- en deeltijdse) en in de zomer één jobstudent. Het resultaat is een goede organisatie en een goede dienstverlening. Er is heel wat activiteit van motor- en ULM- en zweefvliegers op een ruim vliegveld waar de ene baan voor de club is en de andere voor de kadetten van de Franse luchtmacht. De relatie met de militairen is uitstekend.

Om met de motorvliegtuigen te vliegen duikt er echter een taalprobleem op. Frankrijk, Italië, Duitsland en Spanje (andere??) hebben bij EASA een uitzondering bedongen: hun piloten moeten geen kennis van het Engels aantonen zolang ze binnen hun landsgrenzen vliegen. Zij mogen de radioprocedures, uitgezonderd op internationale luchthavens, in de landstaal doen. In Frankrijk versta ik wat anderen via de radio communiceren (een aankondiging voor een nabije paradrop bijvoorbeeld mag je niet missen) maar in Italië lukt mij dit niet. Ik vind het onveilig dat eerder welke piloot naar die landen mag vliegen met de kennis van het Engels en eigenlijk onvoldoende begrijpt wat er zich rondom hem of haar afspeelt.

Het komt er op neer dat ik met een Belgisch geïmmatriculeerd toestel in Frankrijk naar hartelust kan vliegen. Maar dat mag ik niet met een Frans geïmmatriculeerd toestel op een niet-gecontroleerd vliegveld (waar Frans dus de radiotaal is) tenzij ik een attest van kennis van de Franse taal kan voorleggen. Het Belgische DGL reikt zo'n attest niet uit omdat België koos voor het Engels over het hele grondgebied. Ik moet zo'n attest dus bij het Franse DGAC behalen. Met een beperkt aantal data waarop ik in Parijs terecht kan om de test af te leggen moet dat maar wachten.

Niet getreurd want ondertussen ga ik dikwijls naar het vliegveld om te zweefvliegen. In, alles samen, 5 weken vlieg ik 63 uur. Enkele grijze dagen wisselen af met koele maar zonnige dagen en vooral augustus geeft beter weer dan in België. Waar ik eerder twijfelde aan de Sologne als zweefvliegomgeving ben ik nu overtuigd: hier kan je uitstekend vliegen. Begin juli had Philippe Renault, die mij de lierstart aanleerde, al zes 500 km vluchten met zijn LS8 gemaakt. Als ik midden augustus de kans krijg om met een clublid op de Nimbus 4DT mee te vliegen laat ik die niet voorbij gaan. In 5 uur doen we 405 km (Chauvigny Aéro, Lurcy Aéro, Romorantin). Och, "een gewone vlucht" lacht de 75-jarige Udo Böhm. De Duitser die me meenam komt hier al 42 jaar.

Bij langere afstanden wordt je met enkele gecontroleerde verkeersgebieden geconfronteerd. Ken je de radioprocedures dan vormt dat geen probleem want de verkeersleiders zijn zeer coöperatief.



Het militaire Avord is tijdens de weekends niet actief (antwoordapparaat op 119.700) en tijdens de weekdays mag je meestal vlot door hun TMA zweven en thermieken. Gewoon aanmelden (in het Frans of Engels) laten weten of je al dan niet een transponder hebt en je intenties mededelen. Dat geldt ook voor Orléans dat weliswaar 7 dagen op 7 actief is maar meestal geen probleem vormt (CTA 6 nabij Blois wordt zelfs vaak gedesactiveerd). Chateauroux is ook coöperatief maar kan je makkelijk vermijden. Tours en Poitiers idem. In de buurt van de grotere vliegvelden moet je via de radio wel volgen wat er gaande is. Airliners laten immers wake turbulence na.

Niet vergeten dat je ook moet afmelden bij het verlaten van de zone. Grove fout en zeer vervelend want na 10 minuten vruchteloos oproepen door de controle wordt een zoektocht ingezet. Gelukkig komt dit meestal goed nadat de controle de naburige zweefvliegclubs heeft gebeld en daar te horen krijgt dat het toestel binnen is of met de thuisbasis contact heeft.

Dat heel wat Franse zweefvliegtuigen een transponder hebben draagt bij tot de coöperatieve houding van de controleurs. Tijdens mijn verblijf in de club ontmoet ik twee verkeersleiders die aan zweefvliegen doen. Ook dat bevordert de goede verstandhouding. Blijven nog de R-gebieden van het Franse leger. Corridors die voor (lage) oefenvluchten worden gebruikt. Via internet wordt vooraf gemeld wanneer het leger (delen ervan) gaat gebruiken en meestal is dat tussen 10:00 en 12:00 CET. Tijdens mijn verblijf was in die regio nooit enige activiteit en hoefden zweefvliegers daar geen aandacht aan te schenken.

Ook zijn er enkele gebieden die verboden zijn: b.v. P34, een straal van 5 km rond de kerncentrales van Saint-Laurent-Nouan gaande tot 1100 meter boven zeeniveau. Dergelijke beperkingen zijn niet dezelfde voor alle Franse kerncentrales. Zo kan de hoogte variëren. Uitkijken is aanbevolen want de boetes voor illegale overvluchten van kerncentrales zijn hoog in Frankrijk.

GESCHIEDENIS

Frankrijk telt honderden vliegvelden en een groot aantal privé vliegvelden. Dat van Romorantin ontstond tijdens WO I. Hier, in the middle of nowhere, richtte het Amerikaans leger in 1917 een groot logistiek centrum op. Vierhonderd km achter het loopgravenfront is niet onlogisch, maar zo ver van de zeehavens? Op enkele maanden werden de bossen gerooid. Bijna 40 km² terrein werd gebruikt om er 200 hangars, met een overdekte oppervlakte van 36 hectaren, op te richten. Een assemblagelijijn voor vliegtuigen, een herstelplaats voor vliegtuigen, een veterinair centrum voor paarden en de, toen, op één na grootste koelinstallatie ter wereld (voor 8.000 ton vlees) rezen hier in sneltempo op. Voor de transportnaden werden meer dan 200 km treinrails aangevoerd. Zo'n 10.000 paarden werden hier verzorgd. Honderden vliegtuigen, in kratten uit de VS aangevoerd, werden in de grote hallen geassembleerd. Het wagenpark was enorm. Dertig km verderop, in Saint-Aignan passeerden 180.000 Amerikaanse soldaten voor hun opleiding alvorens naar het front te trekken.

De Amerikanen vertrokken een jaar na de wapenstilstand en het Franse leger bekommerde zich niet om de erfenis. Het vliegveld zelf werd wel verder gebruikt voor vliegactiviteiten en opleidingen. Buiten het vliegveld herinneren vandaag enkel de grote alcoholfabriek, en nog wat betonvloeren in de bossen, aan het vroegere Amerikaanse kamp.

Toen dit deel van Frankrijk door de Duitsers in WO II bezet werd (de demarcatielijn liep wat verderop langs de Cher) nam de Luftwaffe het vliegveld in gebruik en werden er vliegtuigen in de omringende bossen opgesteld. Nu is de geografische dienst van het Franse leger er gevestigd en gebruiken de kadetten van de Franse luchtmacht het vliegveld.

Opmerkelijk: een van de Luftwaffe piloten bleef na WO II in de streek. Huwde er en werd lid van de aéroclub. Tijdens de oorlog werd hij 9 keer neergehaald.

Henri Van Gael (KAZM)



FLARM update Firmware 6 ...

FLARM

FLARM Technology brengt een verplichte update (V6.1) van de firmware. De update is van toepassing op alle versies van FLARM. Dit zijn zowel de klassieke FLARM als ook power flarm.

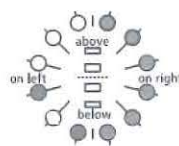
Deze firmware update is gratis. Opgelet, het niet uitvoeren van deze update zal het toestel onbruikbaar maken vanaf 31 maart 2015.

Sinds half maart is het upgradebestand alsook alle nodige info terug te vinden op de vernieuwde Flarm site <http://www.flarm.com>. Naast een aantal hogere veiligheidsfunctionaliteiten zijn er aanpassingen om valse meldingen te minimaliseren. De meest opmerkelijke verbetering is misschien wel dat met deze update eveneens de wind in rekening gebracht wordt bij het bepalen van het traject. Ook is de mogelijkheid voorzien om te waarschuwen voor danger areas (o.a. paratroop) en kan het flarm signaal gebruikt worden voor ground tracking.

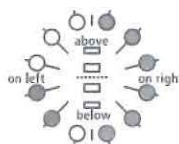
De obstakel database kent bijkomende zones en types hindernissen. Zeker te melden is dat de oude database (.obs) niet langer compatibel is met de nieuwe firmware. De nieuwe database (.ob2 file) is uitgebreid maar niet langer gratis. De hindernissen-database is voor ons vlaklandvliegers evenwel van geen belang. De hindernissen situeren zich vooral in de Alpen (o.a. kabelbanen). De Database gaat over de toog voor € 35 en de licentie is 1 jaar geldig. Flarm verplicht voortaan ook een jaarlijkse update van de software (rolling 365 days). Wellicht wordt tijdens deze update de validatiesleutel van de obstacle database gecheckend en uitgeschakeld indien de licentie niet werd verlengd.

Hoe de firmware versie van Flarm verifiëren?

Tijdens het opstarten van Flarm geeft de LED cirkel de versie gedurende enkele seconden weer. Even opletten tijdens de opstart volstaat om de huidige versie te checken. Tot nu was versie 5 van toepassing. Vanaf eind maart is versie 6 verplicht om de werking te verzekeren.



Elke LED op de roos stelt een cijfer voor. In de hieronder weergegeven combinatie wordt "5" weergegeven.



Wanneer de Flarm is bijgewerkt naar versie 6 lichten volgende LED's op

De 6 LED's aan de linkse zijde zijn binair opgevat. ze worden gelezen in wijzerszin en vanaf 6h 101 is dus 5 en 110 is 6. De 6 LED's aan de rechtse zijde stellen de subversie voor. Zijn ook binair maar lezen wijzerszin vanaf 12h.

Natuurlijk kan de versie ook teruggevonden worden met flarm-tool of in het vluchtlog bestand. Hiervoor moet de file wel uitgelezen worden.

Indien je een upgrade uitvoert van een toestel dat voorzien is van de oude .obs hindernissen database (versies tot 5.13) dan zal er een foutmelding volgen (error B1, no database licence -excl flarm 4) .

Bij Flarm05 en Flarm06 toestellen zal de power LED pinken. De fout kan bevestigd worden door op de knop te drukken of gaat vanzelf weg na 30 sec.

De installatie van de nieuwe .ob2 database of het verwijderen van de .obs file verhelpt de fout.

De oude .obs kan verwijderd worden met de instructie \Flarm

-> Clear memory" met Flarm Tool of via een SD kaart door "\$pflac,s,clearmem" op te nemen in de flarmcfg.txt. Wel opletten, alle vluchtgegevens (IGC files) gaan hierbij verloren.

Denk er ook eens aan een range analyse uit te voeren (http://www.flarm.com/support/analyze/index_en.html)

Nederland glundert en mag terecht fier zijn



Rietje 'Ritz' Deluij in Uvale
foto: Frans Guise

Rietje Deluy-Schuit en Loek Boermans ontvingen een bijzondere eerbetui- ging van de FAI voor hun inzet voor de zweefvliegsport wereldwijd.

Wie Rietje niet kent, is niet met wed- strijdvliegen of wereldnieuws i.v.m. ons hobby bezig. Rietje werd door de FAI gelauwerd met de "Pelagia Majewska Medaille" voor haar niet-aflatende inzet i.v.m. onze sport als veelvoudige Team- captain van het Nederlandse team, als steward en jurylid op Wereld- en op Europese zweefvliegkampioenschappen, het uitbaten van het wereldvermaarde

zweefvliegcentrum Tocumwal in Australië gedurende vele jaren, haar top actuele berichtgevingen over het zweefvlieggebeuren wereldwijd zowel op haar eigen website www.soaring.eu als ook op de Amerikaanse website "Soaring Café" en het tijdschrift "Gliding International".

Loek, bekend als top-aerodynamicus van de Universiteit van Delft, wordt voor zijn inzet voor OSTIV en als voorzitter van OSTIV gedurende zevenendertig jaar met de "Otto Lilienthal Me- daille" door de FAI geëerd.

Rietje vat het in een persoonlijk schrijven in alle bescheidenheid samen: "ALLES heb ik met ontzettend veel plezier gedaan en dat ik daar nu een FAI Award voor heb gekregen is de kers op de taart. Ik ben ook blij dat ik de naam van de vrouwelijke top piloot uit Polen, Pelagia Majewska , naar wie de medaille vernoemd is, weer op de kaart heb gezet. Het viel mij op dat velen nog nooit van haar gehoord hadden. Ook ben ik heel blij dat Prof. Loek Boermans de Otto Lilienthal medaille heeft ontvangen. Twee Awards voor Nederlanders tijdens een IGC plenary is toch uniek!"

Proficiat Rietje en Loek, jullie vrienden uit België zijn eveneens heel verheugd.

Bert Sr.Schmelzer

Zweefvliegtuignieuws

Akademische Fliegergruppe Darmstadt



De scholingstweezitter D-43 Fuchur heeft op 31 oktober 2014 in Malmshiem zijn eerste vlucht gemaakt met Dennis Patzig, werkplaatsleider van de Akaflieg Darmstadt, aan de knuppel. Het gaat hierbij om een 18 meter toestel met de zitplaatsen naast elkaar, dit om een betere communicatie tussen de instructeur en de leerling toe te laten en een betere zichtbaarheid te bieden aan de instructeur. Verder moet het toestel in staat zijn om tolvluchtscholing aan te bieden, en een lage aanvliegsnelheid van 75 km/h toelaten.

De Fuchur (dat is de naam van een "goede" draak in de roman "Die unendliche Geschichte" van Michael Endes) is ook klaar om uitgerust te worden met het Soteira reddingssysteem. Dit veroorzaakt bij noodgevallen de extractie van de piloten door een raketstelsel, waarbij "uitstijgen" ook op lage hoogte mogelijk wordt, maar heeft nog geen fiat gekregen van de luchtvaartautoriteiten. Behalve de staartvlakken (Nimbus 4) en het hoofdwiel (ASW-22) is het toestel volledig door de Akaflieg ontworpen en gebouwd. Dat neemt natuurlijk heel wat tijd in beslag, wanneer dat tussen de academische activiteiten van de studenten moet passen. De oorsprong van het project dateert van 1994!

Allstar PZL Glider



Na de 17,5-meterversie is nu ook de Perkoz met opsteektippen door EASA goedgekeurd. De tippen brengen de spanwijdte op 20 meter. Hierdoor stijgt het beste glijgetal van 37 bij 109 km/h naar 41,8 bij 102 km/h. Het toestel kan gevlogen worden in de "Utility" categorie met een startgewicht tot 585 kg (VNE 244 km/h),

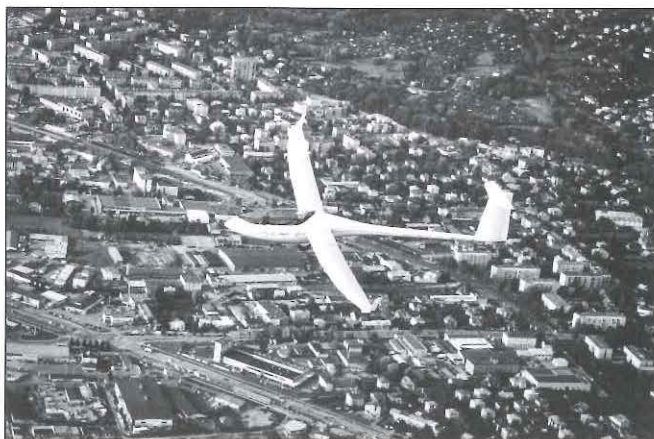
of in de "Aerobatic" categorie tot 565 kg (VNE 266 km/h). Zelfs in "Utility" zijn nog eenvoudige kunstvluchtfiguren toegelaten.

Hoewel het blad met technische gegevens van PZL 600 kg startgewicht voorziet voor de 20 m versie, is er hiervan geen sprake in het EASA type-certificaat, de limieten blijven dezelfde als voor de "kleine" vleugel. Volgens de constructeur zijn de voorziene leeggewichten 365 kg (17,5 m) en 379 kg (20 m). Het nuttige laadvermogen is dus en beetje aan de krappe kant voor vele "kloeke" zweefvliegers. Anders gezegd, voor de kunstvlucht in dubbel zullen de piloten soms wat moeten lijnen...

DG Flugzeugbau

Het Duitse tijdschrift « Welt der Fertigung » (tijdschrift voor bedrijfsleiders, productieleders, ontwerpers, vaklieden, studenten en arbeiders in opleiding) heeft vorig jaar een hoofdstuk gewijd aan de zweefvliegtuigbouw, en meer bepaald aan de DG-onderneming. Het artikel legt uit waarom in deze context productierobots niet de passende oplossing betekenen, en gaat tevens in op het feit dat DG ook voor derden bepaalde goederen produceert. O.a. onderdelen voor prototypes zoals de Volocopter, maar ook rotorbladen voor windmolens of ambulance-inrichtingen om zakenvliegtuigen of lijnvliegtuigen om te bouwen voor vervoer van gekwetsten.

Peszke SC



Peszke SC heeft zich gespecialiseerd in luchtvaartproducten, high-performance propellers en (ultra)lichte vliegtuigen. Eigenaar en hoofdontwerper Gregory Peszke (Krosno, Polen) heeft nog maar pas het prototype van de GP 10 klaar (zie Ligablad 139), of hij meldt een ganse familie 13,5-m-klassers aan.

Er komt een GP 11 Pulse (glijgetal 39, vast wiel met profilering, geen welvingskleppen maar remkleppen, staartballast voor zwaartepunt-optimalisering), een GP 12 Flex (glijgetal 41, flaperons op de ganse spanwijdte, intrekbaar wiel, optionele waterballast in de vleugel, ook verkrijgbaar als elektrische zelfstarter GP 12E) en de

GP 14 Velo (glijgetal rond 45, verbeterde aerodynamica, keuze tussen slankere of standaard romp, optionele waterballast in vleugel en romp om de vleugelbelasting op 55 kg/m² te brengen, warmtebestendige structuur om andere kleuren dan wit mogelijk te maken, ook verkrijgbaar als elektrische zelfstarter GP 14E of GP 14SE). Uiteindelijk zou Sebastian Kawa op de GP 14 vliegen voor de eerste WK der 13,5 m klasse in 2015 te Pociunai, Litouwen.

Een beetje optimistisch, misschien? Voorlopig heeft enkel de GP 11 Flex (nieuwe naam van de GP 10) gevlogen (video op www.youtube.com/watch?v=jj-WS_NkDr4). Nu zien of de rest ook volgt. De toestellen kunnen nu al besteld worden. Voor de eerste vijftien exemplaren (ongeacht de versie) wordt een korting tot -30% aangeboden, mits betaling van een voorschot van minstens 50% van de prijs. De verdeler van Peszke voor België is JMB Aviation te Amougies. Of die ook deze nieuwe producten zal verdelen, is nog niet duidelijk.

Stemme AG

Een beetje vreemd misschien, maar Stemme heeft de LBA (Duitse evenknie van het DGLV) aangeschreven in verband met de definities van TMG (Touring Motor Glider) en SMG (Self-launching Motor Glider) en de klassering van de Stemme S10. De S10 is met zijn samenklapbare schroef natuurlijk een buitenbeentje in een wereld waar TMG's een vaste motor en vaste propeller hebben. Stemme wil de S10 absoluut in de TMG-categorie hebben en houden. En dit terwijl verschillende Europese en zelfs Duitse instanties (dixit de constructeur zelf) de Stemme als SMG beschouwen.

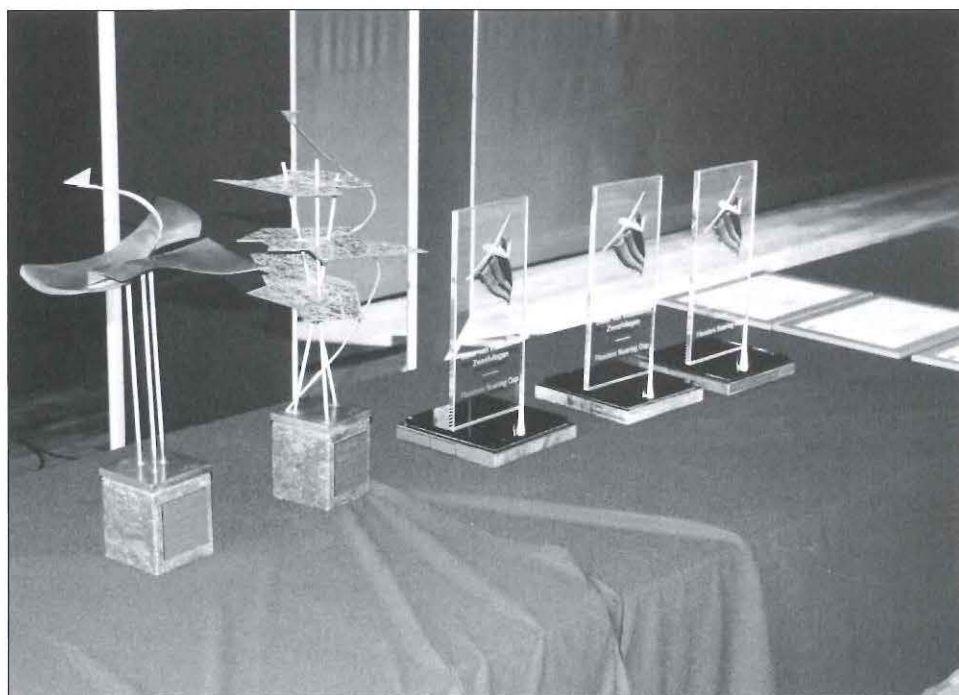
De wereld op zijn kop? Waarom zou een constructeur per se voor het vliegen op zijn zweefvliegtuig een zwaardere procedure (TMG-aantekening op de SPL, met de passende ervaringseisen, i.p.v. een bijkomende startmethode met veel lichtere ervaringseisen) wensen?



Als we de Stemme-logica doortrekken, zou een TMG-aantekening trouwens niet relevant moeten zijn voor de S10, want ze beweren zelf dat dit toestel "ingewikkelder is dan de andere TMG's" omwille van "het intrekbaar onderstel, de welvingskleppen, de verstelbare propeller, de krachtige turbomotor en de uitgebreide instrumentering". Nu is de Stemme ongetwijfeld niet geschikt voor prille beginners, maar of die "ingewikkelder" is dan pakweg een Nimbus 4DM, valt toch te betwijfelen... Op de verstelbare propeller na heeft die ook al die "problemen", met dan nog een veel zwakkere motor. Een verstelbare propeller was vroeger overigens te vinden op de Twin III SL!

Misschien zijn er meer S10-kopers aan de kant van de motorvliegers dan aan de kant van de zweefvliegers? Voor motorvliegers betekent een SMG-klassering namelijk de onmogelijkheid om een S10 in te zetten zonder zweefvergunning...

Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's



Symposium 2015

De 5 trofeeën die jaarlijks te verdienen vallen op een rijtje:

- Trofee Michel Aerts (COL),
- Trofee Gaston Peeters (COL),
- de Beker van Vlaanderen Sport-SportXPDR en OpenXPDR (BvW)

Het hoekje van de boekenvreter

Aan andere grote zweefvliegtuigbouwers werden al lang geleden een of meerdere boeken gewijd, maar Rolladen Schneider werd blijkbaar over het hoofd gezien. Daar komt nu verandering in met het werk van **Wolfgang BINZ**, *LS-Segelflugzeuge von der LS 1 zur LS11* (EQIP Werbung & Verlag, Bonn 2014, 206 blz. 24,5 x 30 cm, harde kaft, ingebonden, talrijke schema's, Z-W en kleurfoto's, ISBN 978-3-9814977-9-3).



Het is zeker niet alledaags dat een rolluikenfabriek als “bijberoep” zweefvliegtuigconstructie kan aanmelden. Dit was hier enkel mogelijk door de ontmoeting tussen twee wedstrijdvliegers, Walther Schneider en Wolf Lemke. Schneider was samen met zijn broer Willi zaakvoerder van een door hun vader in 1926 gestichte fabriek van deuren en rolluiken. Lemke had als jonge ingenieur in machinebouw (optie luchtvaart) ervaring in het ontwerp en de constructie van de toen nieuwe glasvezel zweefvliegtuigen. Hij had namelijk tijdens zijn studies gewerkt aan de D-34 en vooral aan de D-36 Circe ofte “Superorchidee” van de Akaflieg Darmstadt. Schneider liet Lemke een zweefvliegtuig ontwerpen voor de standaardklasse, dat dan in een lokaal van de rolluikenfabriek in productie ging.

Omdat de LS1 zeer aangename vliegeigenschappen bezat, ook al snel successen boekte in nationale en internationale wedstrijden, en dus kopers trok, moest het duo uitkijken naar middelen om de productie op te voeren. Voortaan zou Walther Schneider de zweefvliegafdeling van het familiebedrijf leiden, terwijl Willy zich over de rest zou ontfermen. En de opeenvol-

gende versies van de LS-1 zouden tussen 1967 en 1977 in 464 exemplaren gebouwd worden.

De success story zou zich voortzetten met de types LS3 (renklasse), LS4 (standaardklasse, meer dan 1 000 exemplaren), LS6 (renklasse en 18 m klasse) en LS8 (standaardklasse en 18 m klasse). Minder succesvol waren de LS2 (het prototype van dit standaardklasse zweefvliegtuig won weliswaar de WK met Helmut Reichmann, maar was zeer onhandelbaar en de LS2 ging nooit in productie), de LS7 (standaardklasser, slechts 164 exemplaren) en de LS9 (deze zelfstarter kwam veel te laat op de markt en bood geen echte voordelen op de concurrentie).

Wat echter duidelijk wordt bij het lezen van dit boek, is dat Rolladen Schneider er nooit in geslaagd is om voldoende ingenieurs-, ontwikkelings- en productiecapaciteit te bezitten om de productie af te stemmen op de vraag. Het resultaat is dat er feitelijk nooit twee types tegelijk in volle productie waren, ondanks de lange wachttijden. Het was steeds of een standaardklasser, of een renklasser. Daardoor bleven heel wat potentiële klanten in de kou staan.

Schneider was als bedrijfsleider ook niet altijd de geknippede man. Niet alleen stond hij bekend om zijn eigenwillig leiderschap, hij liet ook wel af en toe zijn plezier als wedstrijdvlieger voor gaan op de belangen van het bedrijf. Zo werd als paradepaardje de openklasser LS5 ontworpen en werden mallen gebouwd, hoewel het bedrijf financieel en organisatorisch feitelijk niet in staat was om die in productie te nemen op een ogenblik waar ook de LS4-productie op toeren kwam en de LS6 werd ontwikkeld. In 1980 werd het project opgegeven. Het enige exemplaar van de LS5 werd dan privé gebouwd door Klaus Mies, buiten de fabriek. Walther Schneider kocht dan voor eigen gebruik een Nimbus 3D (!) in ruwbouw en liet die in zijn fabriek afwerken. De arbeidsuren voor de afwerking hadden volstaan voor de bouw van 4 LS4-toestellen...

De zweefvliegtuigmarkt raakte stilaan verzadigd, de prestaties van de nieuwe generaties toestellen verbeterden slecht mondjesmaat, andere zweefvliegtuigbouwers kregen problemen. Bij LS werd een foute batch epoxy geleverd, die te snel uithardde. Pas te laat werd dit achterhaald, waarbij een hele reeks toestellen bij de bouw schade opliepen. Toen de tijd gekomen was om de nieuwe renklasser, de LS10, te bouwen, waren de finances op, en LS ging in vereffening met slechts een paar voorserie-exemplaren gebouwd.

DG Flugzeugbau kocht de rechten, mallen en wisselstukken voor alle LS-toestellen (direct of indirect na heel wat juridisch getouwtrek) en hernam de productie van de LS8. Dit toestel was een welkome toevoeging aan het DG-gamma, waar geen klepeloze éénzitter bestond. De LS10 werd verder ontwikkeld en in kleine aantallen gebouwd, maar was voor DG duidelijk geen prioriteit, wellicht mede omdat hij minstens gedeeltelijk in concurrentie stond met de eigen DG-800. De LS11 is een twee-zitter die als experimental werd gebouwd door de Akaflieg Keulen met een aantal LS-onderdelen en ondersteuning door Wolf Lemke, maar strikt genomen niets met de firma's Rolladen Schneider of DG te maken heeft.

Dit boek is natuurlijk een must voor alle DG-liefhebbers en voor wie zich voor de geschiedenis van het zweefvliegen interesseert. Een zeer volledig werk waarvoor de auteur blijkbaar veel getuigen heeft ondervraagd, want we krijgen hier een heleboel informatie over de interne keuken van het bedrijf. Daarbij neemt hij geen blad voor de mond i.v.m. een paar minder fraaie aspecten van die geschiedenis. Ook de talrijke foto's uit privé-archieven dienen vermeld.

We gaan nu wat verder de geschiedenis in met **Vincenzo PEDRIELLI, Asiago 1924, Concorso Internazionale di Volo a Vela** (EQIP Werbung & Verlag, Bonn 2013, 144 blz. 22,5 x 30,5 cm, harde kaft, ingebonden, talrijke schema's en Z-W foto's en enkele kleurfoto's, ISBN 978-3-9814977-7-9).

Voor Italië is Asiago zowat de evenknie van de Wasserkuppe voor Frankrijk, Itford Hill voor Groot-Brittannië of Combe Grasse voor Frankrijk: de plaats waar voor het eerst ernstige pogingen gedaan werden om te zweefvliegen via de organisatie van een wedstrijd. Asiago was een beetje in vergetelheid geraakt, en dit drietalige (Italiaans-Engels-Duits) boek zet dat meesterlijk recht.

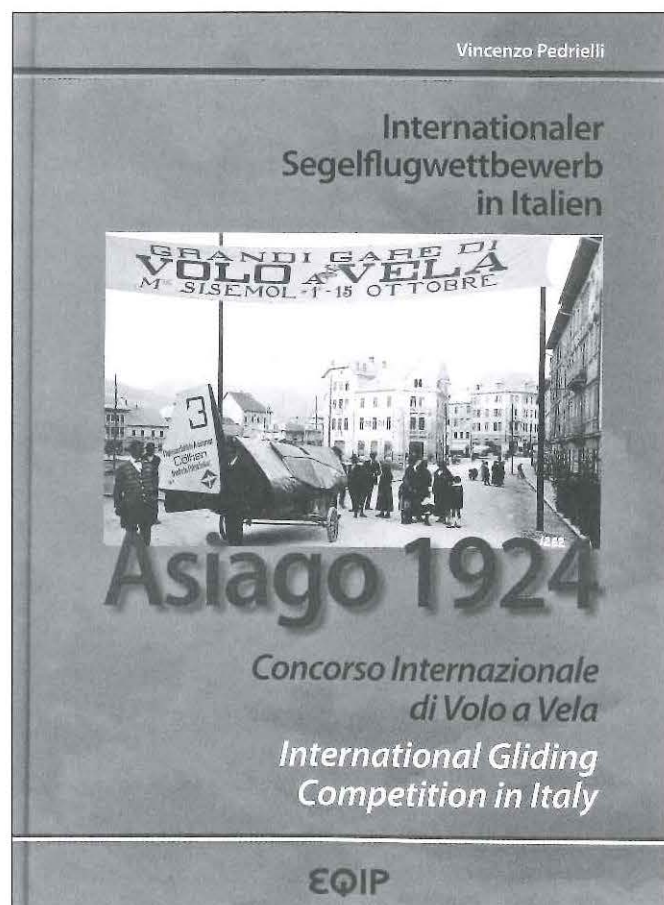
Pedrielli heeft inderdaad alle nog bestaande archieven doorzocht: kranten, tijdschriften, gemeentelijke maar ook privé-archieven. Een mooi voorbeeld met de foto's: zijn speurzijn heeft hem geleid bij de erfgenamen van een fotograaf die over de wedstrijd een zeer uitvoerige fotoreportage had gemaakt.


Veel nooit vroeger gepubliceerd beeldmateriaal werd zo teruggevonden. Een monnikkenwerk!

Het grote pluspunt van dit boek is de rijke iconografie en de vernieuwende historische informatie. Een heleboel nergens elders vermelde types zweefvliegtuigen komen hier aan bod. Interessant is natuurlijk ook het gedetailleerde verloop van de wedstrijd, die gedomineerd werd door de Duitse delegatie. Op zich was de aanwezigheid van die delegatie al merkwaardig, zo kort na WO I waar Italië aan de kant stond van Frankrijk en Engeland, tegen Oostenrijk en Duitsland. Het gebied waar de wedstrijd zich afspeelde, was trouwens onveilig gemaakt door de talloze granaatrechters, onontpofte munitie en mijnen die men overal aantroef!

Een woordje kritiek over het gebrek aan eenvormigheid tussen de drie versies kan de boekenvreter natuurlijk niet laten: blijkbaar is er na de vertalingen aan elke versie hier en daar nog wat gewijzigd, en die wijzigingen zijn niet mee vertaald. Soms staan er in de vertalingen passages die ontbreken uit het oorspronkelijke Italiaans. Voorwaar merkwaardig! Er bestaan ook een paar tegenstrijdigheden tussen de versies, o.a. in verband met de wijvingen tussen de Duitse delegatie en de Italiaanse organisatoren. Frustrerend voor de polyglot die zich dan afvraagt wat nu de juiste versie is. Bedenklijk als het om historische precisie gaat. Maar waarschijnlijk vinden velen dat dit haarklieverij is...

Stéphane Vander Veken





think security

AVIATION
AEROSPACE INDUSTRY
PILOTS & CREWS
TRAVEL
INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

Specific and tailor-made covers for active pilots and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,

where knowledge meets your needs.



AVIABEL

54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | www.aviabel.be

The Aldrin Conundrum

or, A short visit with George Moffat

About five years ago someone slipped me a copy of *The Sun Ship Game*. It was passed without commentary, inconspicuous indeed, as all good tales should begin, to gain import later. And I did not watch it immediately. Upon the proverbial rainy day it was brought out. There are not many successful sports movies or documentaries that have value beyond the cult status of their heroes. But this one does stand on its own, and I was, well, initiated. Here the readership will be divided into one group who can remember the probable cohort of National Championships of Mafra, Texas, 1969, and those who just say they were there (it was 1969, after all)...

More recently, another chance encounter brought me into contact with more historical gliding footage, this time from the 74 World Championships in Australia. With *The Sun Ship Game* under my belt, George was unmistakable to recognize. This having triggered a fit of third-party nostalgia I did some very simple research to fill in the gaps.

In the current [Sebastian Kawa] SK-era George Moffat will not impress nearly as much as he would have ten years ago, except possibly from a US point of view. And yet! -were George 40 years old today and based on the continent, the GM – SK pairing might just top the Borg- McEnroe rivalry. George is not 40 today, however, he is 86 as I visited him briefly in his home one hour south of Boston last November. Age notwithstanding, he had just come back from working on his boat; winter maintenance, winter work.

To properly set up my point here I do have to tout a few of George's accomplishments. His titles and gliding achievements are seen online easily enough, and he has two of his own books to share the intellect of his skill. But briefly let it be known: to become world champion twice and that four years apart is a trait of greatness many will recognize (70, 74). Surfing the crest of one's ability for more than a flash year or two is indeed a hallmark of the best. To win the nationals in a plane one stepped into for the first time a few days prior- (Mafra, 70). To consult and inspire designers without any technical training - (Holighaus, the Nimbus). To also hold multiple sailing titles- (Douglass Trophy for match races against Canada, five Eastern High Point Trophies in International Fourteens). To do all the above when stepping into a glider for the first time at 32 years old? (All of our youth at the summer camps shall now bow their heads in a moment of silence.)

Yes just this small bit of research sparked enormous wonder and respect. Who is this bespectacled man? - who chooses to wake up to the North Marion inlet waterfront every day for the last 15 years? - what history and education created such an animal? And what, in God's name, do you do after you've been to the moon like that?

We have reached the Aldrin Conundrum: The phenomenon of life presenting you with an all-too-obvious apex – to which we are all taught to work incessantly towards – but for which we don't always know the denouement. We might say: what does greatness do from there? On a small but relevant sidenote, Armstrong, pilot by training, pilot by programming, stated that the thrill and challenge for him was not the moon walk at all, but the LM landing. In other words, the effort building the accomplishment marked the true pinnacle.



I seized the opportunity for a visit with purely selfish intentions. Looking for stories, wisdom, some advice; what would he say? What was the solution to his Aldrin Conundrum? I was only vaguely aware of what I intended to say. Of all the scenarios filling my mind, in each of them: what would George say (WWGS)? As it were, his directions to his house were most telling ("turn east onto Converse Road," "continue south for 1-2 miles," etc., etc.). To then meet George in all of his still 1,8m+ imposing form makes you want to perform algebra on his age; it doesn't quite seem possible.

He recounted that he had continued to fly until 2008, when his eyes no longer focused quickly enough. He continues to sail (even frost-biting) and otherwise spends his time writing articles and helping others to write. (Do not forget the English teacher roots, the poetry, the Horse Child Breakfast....) He did not wax nostalgic on gliding, though spats of the old glory he experienced in sailing did come through: recounts of a Le Mans-based 24-hour mini-circuit on the Seine in Paris with 505's, ready to jump from the dock to change crew -this brought a chuckle. His stepfather's purchase of an old sailboat in the 30's got him 'hooked,' as a seven-year-old, and from there, sailing and reading were the only two continuities in his childhood. He moved frequently and was at eight different schools on the East Coast to complete the 12 years preparatory education in the US. Since he was older than his classmates with the moving around and poor school performance holding him back a year, he had not completed high school when he was drafted. After serving he finished prep school and was accepted at Hamilton College not because of his superior grades in English but because he was a State Champion pole vaulter. Thus the era of [seemingly] effortless accomplishment begins early with George.

It may disappoint to hear that he spoke little of gliding; to wonder if this is because he is no longer active? -or because that may simply be where his mind was that day; he had just come from the boat. Recall that my experiment had been to see what he would say, unprompted. However, in the conversation there were several connections to the gliding universe, made all the more portent due to their rarity. Upon my recount that I currently divided my weekends between sailing and gliding he quite firmly replied that in that way, I was really doing neither. (To bring more math into it, Half is not always Half. Half a life sailing and half a life gliding are not equal to Saturdays at the dock and Sundays at the airfield.)

At another moment he did talk about his friendship with Klaus Holighaus- it would appear they clicked – and George says his knowledge of boat design allowed him to advise the sailplane maker: he was especially in the beginning of the 60's fairly surprised at how

'far behind' glider design was compared to the boats. At another moment he said his entry into competitive gliding was best prepped by his previous sailing career: the pressure of the competition was almost identical.

Given it was a rather impromptu call and visit, I did of course have to mention my motive for my visit request, and admitted it was triggered by recently seeing the 74 and 70 footage. He acknowledged The Sun Ship Game to be the best capture of the competition aura of any documentary he'd ever seen, and regretted Bob Drew's recent passing. In all, George seemed to be rather unaware he'd 'been to the moon.' After all, he had barely spoken of it. One might label this modesty, but I think it has a bit more to do with how one defines the challenges set to us, at any time. It's not about accomplishment per se. The moon, after all, is still there.

And not all of us have difficulties coming in for a landing, so to speak. (A few even select the Bjorn Borg route to avoid any descent whatsoever.) But for those of us who are pondering our own apparent mediocrity of accomplishment or achievement's frequently accompanied ironic disappointment, please think: WWGS? I have no doubt it would first contain something about the wind direction and then continuing absolutely to do what you enjoy.

Had George lived anywhere beyond the hour radius of Boston I would not have had the pleasure of the broad smile and the anecdotes of his life not already found in his books and writings. I thanked him for receiving me with a small bottle of Jenever and several Neuhaus chocolates.

Pirelli Rose

November 30, 2014

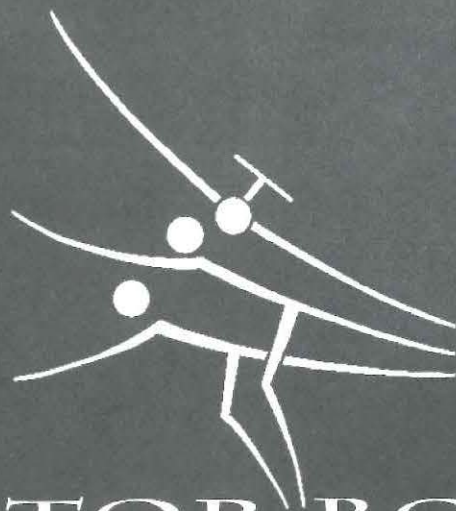
Belgian Junior Gliding Team *The Australian dream*

Contact Ken Evens - ken.evens@icloud.com
for sponsoring or support proposals



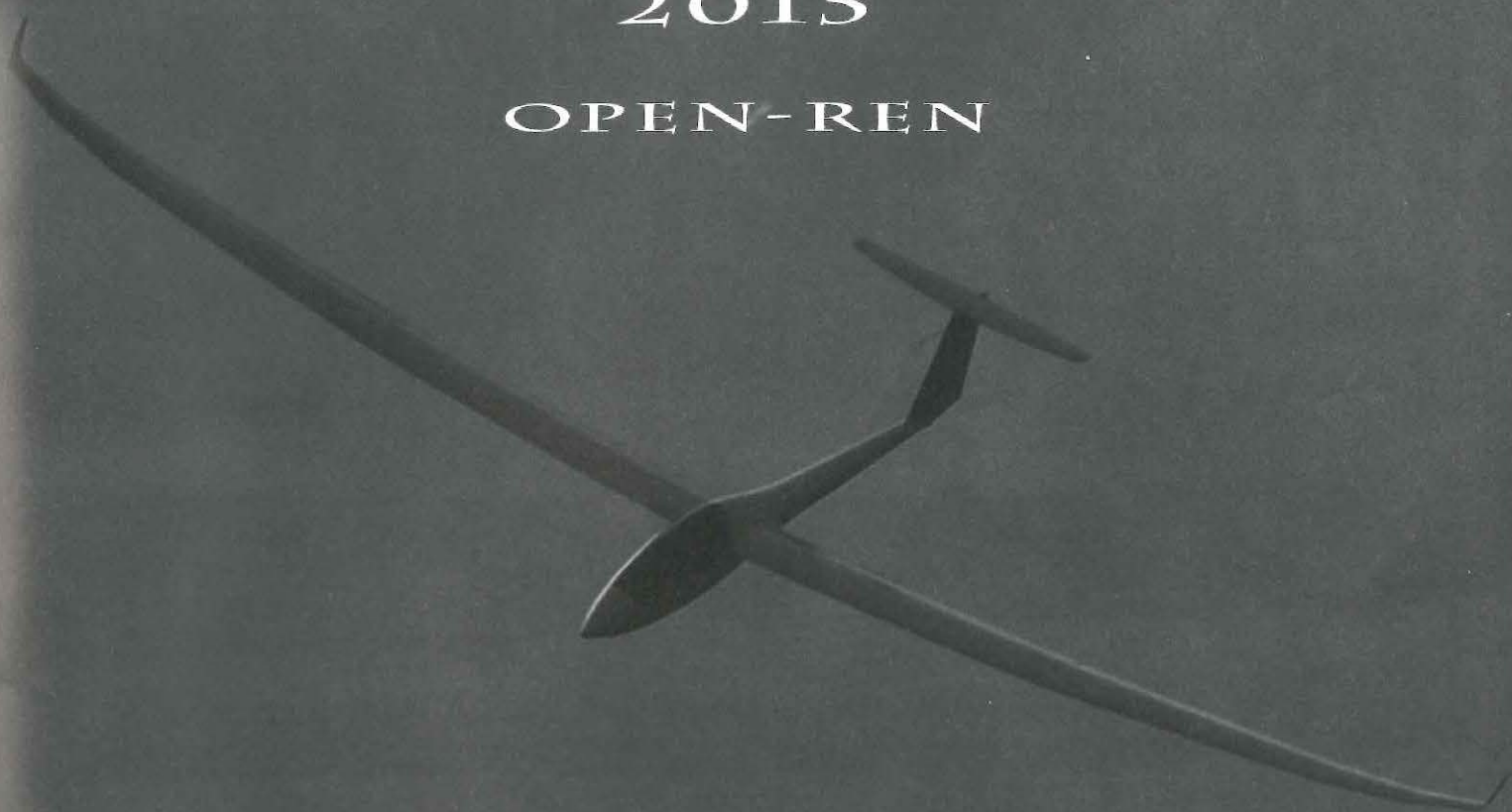
BELGIAN GLIDING TEAM





VICTOR BOIN
2015

OPEN-REN



GROTE PRIJS
GERAARDSBERGEN 2015

SPORT

25 & 26 APRIL

INFO & INSCHRIJVING: WWW.VZP.BE

OPEN BENELUX GLIDING CHAMPIONSHIPS 2015

SAINT-HUBERT AIRPORT 14 - 25 MAI 2015

Centre National de Vol à Voile

+32 (0) 61 61 12 68 WWW.CNVV.BE

