

# LIGABLAD

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



36ste jaargang  
april • mei • juni 2016  
kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift

liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer **146**

P. 910168

# LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



36<sup>ste</sup> jaargang • nummer 146  
april - mei - juni 2016

**Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:**

Geert De Palmenaer  
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:**

Luc D'hondt (KAC)  
Stéphane Vander Veken (KFC)  
Patrick Pauwels (LVZC)  
Johan Luyckx  
Fam. Schmelzer (KACK)

**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](http://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 augustus 2016 op het redactieadres.

Cover: Ventus 3 - Foto: Bert Sr. Schmelzer

Backcover: Startij Weelde Cup 2016 - foto: redactie

## Inhoud

Nieuws van het secretariaat .....	1
John Massis .....	2
Zweefvliegtuignieuws .....	3
Wereldrecord snelheid op FAI 1000 km in de 15m klasse .....	5
Ventus III, het nieuwste vlaggenschip in de 18m-klasse .....	12
Het hoekje van de boekenvreter .....	15
KBAC sportcommissie en brevetten .....	16

## Woordje van de redactie

Daar sta je dan. Een ganse winter aftellen naar het sterke voorjaarsweer en dan op je honger blijven zitten. Vooral de traditioneel met goede voorjaars-thermieken verwende Kempen bleven afgelopen maanden op hun honger zitten. De wedstrijden op Weelde en Kiewit wisten nog de juiste kaart te trekken en kunnen beide terugblikken op een mooi weekend. Geen topproeven maar toch voldoende mooi weer om iedereen tevreden te stellen. De weken ervoor en volgend op de wedstrijden boden helaas minimale condities, hoogstens voldoende om lokaal de thermiekvliegkunsten op peil te houden.

Het Belgisch kampioenschap "nieuwe formule" of Open Benelux Gliding Championships zoals het officieel noemt en dit jaar voor het eerst op Terlet doorging, kon maar op weinig belangstelling rekenen. Slechts een handvol piloten, voornamelijk van Keiheuvel en St-Hubert, namen deel. Hun prestaties waren, vooral in de Std/15m/20m combi klasse, daarentegen wel overtuigend.

Het BK lijkt, ondanks de samenvoeging met het NK, verder aan populariteit te verliezen. Wellicht is het niet enkel aan de transponderplicht toe te schrijven dat zo weinig Belgische piloten deelnemen.

Ook goed nieuws deze maand. Bijna gelijk met het ontvangen van dit nummer verdwijnt de TRA van Brasschaat. Een opluchting voor de home based piloten maar ook voor wie dit hoekje van België wel eens bezoekt. Hoewel de samenwerking tussen de militairen en de lokale piloten bijzonder goed was toont het ganse gebeuren nog maar eens aan hoe afhankelijk onze sport is van het steeds meer ingeperkte luchtruim. Blijven er natuurlijk nog de compleet overbodige gebieden van Mol en Beverlo! Hopelijk mogen we dit seizoen nog eens wakker worden met een notam of AIP-amendement die deze gebieden inkrimpt of op non actief plaatst tijdens het weekend.

Jaren terug circuleerde de (protest)spreuk "Gliders need airspace", wel, ... they still do!!

Fijne en veilige vakantie aan allen,

Geert

## Nieuws van het secretariaat

### Statutaire algemene vergadering / Raad van bestuur

Op 16 maart jl. vond de statutaire algemene vergadering plaats. Het werkingsverslag en het financieel rapport over 2015, alsook de begroting voor 2016 werden unaniem goedgekeurd. (Het werkingsverslag kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger). De raad van bestuur bleef ongewijzigd.

### ATO

Het eerste werkingsjaar zit erop! Al was het bij de aanvang soms wat zoeken naar de passende formule of het juiste document, nu worden stilaan de routines opgebouwd. Het grote verschil met de voormalige procedures blijft de nood aan meer administratieve discipline. Ofschoon door elke club wat gevreesd, is de interne audit op een zeer vlotte en coöperatieve wijze verlopen. Er zijn uiteraard bevindingen gemaakt, maar tijdens dit eerste werkingsjaar loopt het leerproces immers voor iedereen. Op basis van een eerste evaluatie werden ook reeds enkele documenten bijgewerkt. De tot op heden afgenomen 'skill tests' (praktische examens) zijn ook allemaal vlot verlopen. Het eerste theoretische examen, dat op 16 april jl. door het DGLV werd afgenomen, verliep eveneens vlot. Iets minder dan de helft van de kandidaten behaalden een schitterende score (tot 94%), de overige kandidaten moeten één of meerdere vakken herkansen. Mits enige bijscholing moeten zij in het najaar het examen met goed resultaat kunnen afleggen. Spijtig genoeg was de voorbereiding van enkele kandidaten niet optimaal.

### Luchtwaardigheid - CAMO+

Ondertussen zijn we aan het zesde werkingsjaar begonnen. 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 over een correspondentieadres in Duitsland). Tijdens de voorbije winterperiode werden de gebruikelijke interne audits uitgevoerd. Daarnaast werd door het DGLV op drie plaatsen de CAMO-werking doorgelicht alsook werden drie toestellen aan een zgn. 'product survey' onderworpen. Er werden enkele bevindingen gemaakt die aansluitend werden opgelost. Tijdens een extra vormingsavond werden de procedures nog eens scherp gesteld en bijkomende adviezen verstrekt. Ook op dit domein blijft administratieve discipline noodzakelijk.

### EU-nieuws

Zoals voorheen gemeld, heeft EASA in 2014 de 'Road Map for General Aviation' opgesteld met als doel de bestaande regelgeving te herzien in functie van de noden van de recreatieve luchtvaart. Een eerste pakket dat in de eindfase zit, is 'Light Part M' of aangepaste regels voor het uitvoeren van het onderhoud en de opvolging van de luchtwaardigheid. Het concept komt dicht in de buurt van het voormalige KBAC-systeem!

Daarnaast is ook gestart met de voorbereiding tot het "Rulebook for Gliding", een volledige set van regelgeving specifiek voor de zweefvliedsport. Begin mei is een groep experts (vertegenwoordigers van de EGU, nationale autoriteiten en EASA) gestart met

de herziening van het deel operaties (Part NCO, SPO). Tijdens de komende negen maanden moet de EGU een volledig voorstel ontwerpen voor FCL. De werkzaamheden van de task force 'Training outside ATO' schieten ook goed op. Er ligt thans een voorstel op tafel om te mogen werken met een zeer eenvoudige organisatiestructuur.

De goedkeuring van de nieuwe zgn. 'Basic Regulation' zit ook in de eindfase. Belangrijk is verruiming tot het gebruiken van "Qualified Entities", wat het mogelijk moet maken om taken te laten uitvoeren door de sector zelf.

### Homologatie van F.A.I.-brevetten:

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers moeten worden ingediend binnen de 12 maanden na de prestatiedatum. Mogen wij jullie er nogmaals op attent maken, om hiermee rekening te houden a.u.b.? Helaas worden er nog steeds proeven te laat ingediend, en zoals jullie weten: Oude dossiers worden geweigerd! Alle aanvragen voor homologaties worden verwacht op het secretariaat tegen 10 november.

### Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- KNVvL-Elementaire Vliegopleiding 6,00 € (8,00)\*
- Vliegboekje 2,50 € (4,00)\*
- Sticker 'Zilveren C-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)

### PR-materiaal

Promotiemateriaal zoals folders, stickers en exemplaren van het Ligablad zijn zonder kosten af te halen op het secretariaat. Een PR-tent, vlaggen en borden zijn eveneens zonder kosten beschikbaar na afspraak.



## John Massis

Binnen onze zweefvlieggenootschap komen soms onverwacht leuke anekdotes, gebeurtenissen of relaties aan het licht. Natuurlijk is iedereen min of meer bekend met de Vlaamse zweefvlieggeschiedenis maar sommige piloten hebben ook een minder gekend maar vaak leuk of onverwacht verhaal. Tijdens een avondje aan de toeg op de Weelde Cup kwam volgend verhaal van geboren verteller Luc D'Hondt: Hij zat samen met de BV avant la lettre John Massis in de klas.

In de Stick nr. 113 van januari 2010 las ik in een verslag over de Airshow van Sanicole: *"Het begon allemaal zeer kleinschalig met een festival der stuntnummers in 1978 waarbij de welbekende krachtpatser John Massis centraal stond..."*

Dat bracht mij in gedachten terug naar mijn jeugd.

We schrijven **schooljaar 1954-'55**, de vijfde moderne (Nu noemt men zoets het tweede jaar van de humaniora) in het Sint-Paulus-instituut te Gent, bij de Broeders van Liefde...

Onze klastitularis, de heer Mestdagh, was één van de weinige lekenleraars en gaf Nederlands. Voor die tijd moet hij heel vooruitstrevend geweest zijn want wij moesten een spreekbeurt van vijf minuten voorbereiden over een vrij gekozen onderwerp.



Bovenaan: Wilfried Morbée  
Onderaan: Luc D'Hondt

Ik zou het hebben over **"Andorra, dat dwergstaatje in de Pyreneeën."** Ik had mijn onderwerp grondig bestudeerd en mijn tekst "van buiten" geleerd maar ik ging af gelijk een gieter! Mijn optreden duurde minder dan een halve minuut want ik struikelde over mijn woorden, begon te stotteren, kreeg een black-out en stond daar met de mond vol tanden... De meeste klasgenoten, en zeker die van de boerenbuiten, hadden last van plankenkoorts en bakten er ook weinig van.

Bij het begin van het tweede lesuur kwam **Wilfried Morbée** aan de beurt. Wilfried was een niet opvallende medeleerling, struis gebouwd, van matige komaf, en nu niet zo direct één van de uitblinkers van de klas. Hij woonde in de buurt van het vliegveld van Sint-Denijs-Westrem.

Hij begon met de inhoud van enkele grote zakken uit te stallen. Het werd een ware tentoonstelling van **zelfgemaakte modelvliegtuigjes in balsahout** en van **motormodellen** met een door elastieken aangedreven schroef...

Dan begon hij te vertellen over hoe hij ze bouwde, hoe de zweverkes opgelierd werden, hoe hij met een ingebouwde lont na enkele minuten snoepjes kon laten droppen... Wij (de leraar inbegrepen) zaten daar met open mond geboeid te luisteren en toen het lesuur om was en mijnheer Mestdagh naar een andere klas moest mocht Wilfried alles laten staan tot het laatste lesuur. Dan zette hij zijn spreekbeurt verder en had nog tijd te kort. Die spreekbeurt was voor mij een openbaring.

Ik heb Wilfried nog éénmaal teruggezien, in de jaren zeventig, toen hij **als John Massis** de braderij van de Turnhoutse Gasthuisstraat opvrolijkte met het plooiën tot kunstwerkjes van betonijzer en dergelijke. Zijn commentaar was al een show op zich. Hij reed met een oude Lada die volgepropt zat met attributen voor zijn optredens. Hij was toen reeds een mediafiguur die geen blad voor de mond nam en zich daarmee niet overal geliefd maakte. Toch was hij de kwaadste niet.

Wilfried Morbée, alias John Massis, leidde een turbulent leven dat heel **tragisch eindigde**.

Ik blijf me hem steeds herinneren als de eenvoudige jongen die de bollebozen van zijn klas een lesje in nederigheid gaf en bij mij een luchtvaartmicrobe heeft ingeplant. De klasfoto van dat jaar bewaar ik als een kostbaar relikwie.

Luc Dhondt, lente 2010

## Zweefvliegtuignieuws

### Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

De ASH 30 Mi, tweezitter van de open klasse, heeft van EASA de type-goedkeuring ontvangen. Ondanks de ingrijpende veranderingen t.o.v. het voorgangermodel ASH 25 (Schleicher beweert dat het een "compleet nieuw toestel" is: nieuwe romp, nieuwe vleugelprofielen), is deze goedkeuring gebeurd op basis van die van de 25: het certificaat beschrijft het toestel als: "type ASH 25, model ASH 31 Mi". Schleicher had vroeger al hetzelfde procedé gebruikt voor de ASG 29. Wellicht laat dit toe om een deel van de tests en van de papierwinkel te besparen die een volledige goedkeuring vanaf nul zou meebrengen. Maar er is dus wel een rare dualiteit ontstaan tussen het technische en het commerciële aspect...

### Binder Flugmotoren- und Flugzeugbau

Voor de Binder EB29 en EB29D bestaat er nu een nieuwe, slankere 28 meter vleugel. Bij 850 kg startgewicht kan er gevlogen worden met 57 kg/m<sup>2</sup>. Met de vroegere 28,3 m vleugel was dat maximaal 51,5 kg/m<sup>2</sup>. De nieuwe vleugel werd ontwikkeld in samenwerking met Prof. Loek Boermans van de TU Delft. Het vleugeloppervlak is nu 1,6 m<sup>3</sup> kleiner en de slankheid bedraagt 52,6. Deze "racing" vleugel kan op een bestaande EB29 gemonteerd worden, want

besturing en romp/vleugelovergang zijn ongewijzigd.

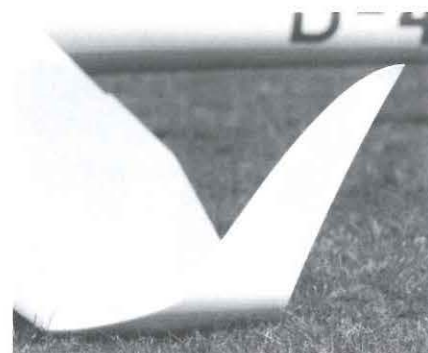


### DG Flugzeugbau

Op dinsdag 22 maart heeft Jelmer Wassenaar, chefconstructeur bij DG Flugzeugbau GmbH, de eerste vlucht uitgevoerd van een LS8 met nieuwe winglets voor de 15-m vleugel. Deze werden in samenwerking met Johannes Dillinger ontwikkeld en verschillen volledig van de klassieke LS-winglets of „Wolfsohren“. De profielen werden speciaal voor de LS8 ontworpen. Volgens Wassenaar maken deze nieuwe aanhangsels de LS8 nog wendbaarder rond de langsas en verbeteren ook de eigenschappen bij het thermieken.

Merken we ook op dat DG sedert een tijdje een gewijzigd staartwiel aanbiedt voor de LS8-familie: het Tost "mini-150" wiel past

in een gewijzigde profilering, terwijl de inwendige wielkast en de wielas ongewijzigd blijven. Het geheel is extern veel kleiner en beter geprofileerd. Volgens Robert Schröder in Segelfliegen zou de wijziging één glijgetalpunt opleveren. Kostprijs van de ombouwkit: 1 100 + BTW, of 1 868 plus taken voor een volledige ombouw bij DG.



### Perlan Project

De Perlan 2 heeft voor het eerst gevlogen met de drukcabine onder overdruk. Dit is wellicht een wereldpremière, want de enige vorige zwever met drukcabine, de Alcor, heeft blijkbaar steeds zonder overdruk gevlogen. Het druksysteem werkte feilloos. Een andere première was de besturing vanuit de achterste zit, waarbij de totaal ontbrekende voorwaartse zichtbaarheid werd vervangen door een camerabeeld op



de tablet van het achterste instrumentenbord. Doet denken aan Lindberg en zijn zijdelingse periscoop...

### HpH Sailplanes

Hier wordt nog steeds vlijtig gewerkt aan de ontwikkeling en bouw van het prototype van de tweezitter HpH304TS "Twin Shark", meer bepaald de bouw van de nodige malen. Een recent afgewerkt onderdeel is het stabilo, dat slechts 8 kg weegt.



### Smart Aircraft Solutions

Smart Aircraft Solutions (Letland) stelde op de Aero te Friedrichshafen de AC4-115 voor, een gewijzigde Russia – ooit een van de mededingers voor de wereldklasse. De 115 in de benaming staat voor het leeggewicht van slechts 115 kg. Het vliegtuig is conventioneel van ontwerp, met Schempp-Hirth-remkleppen, dubbel hoofdwiel en een zeer ruime cockpit voor clubgebruik. Zie: <https://www.youtube.com/watch?v=DFcQJoUuYtU>



### Reiner Stemme Utility Air Systems

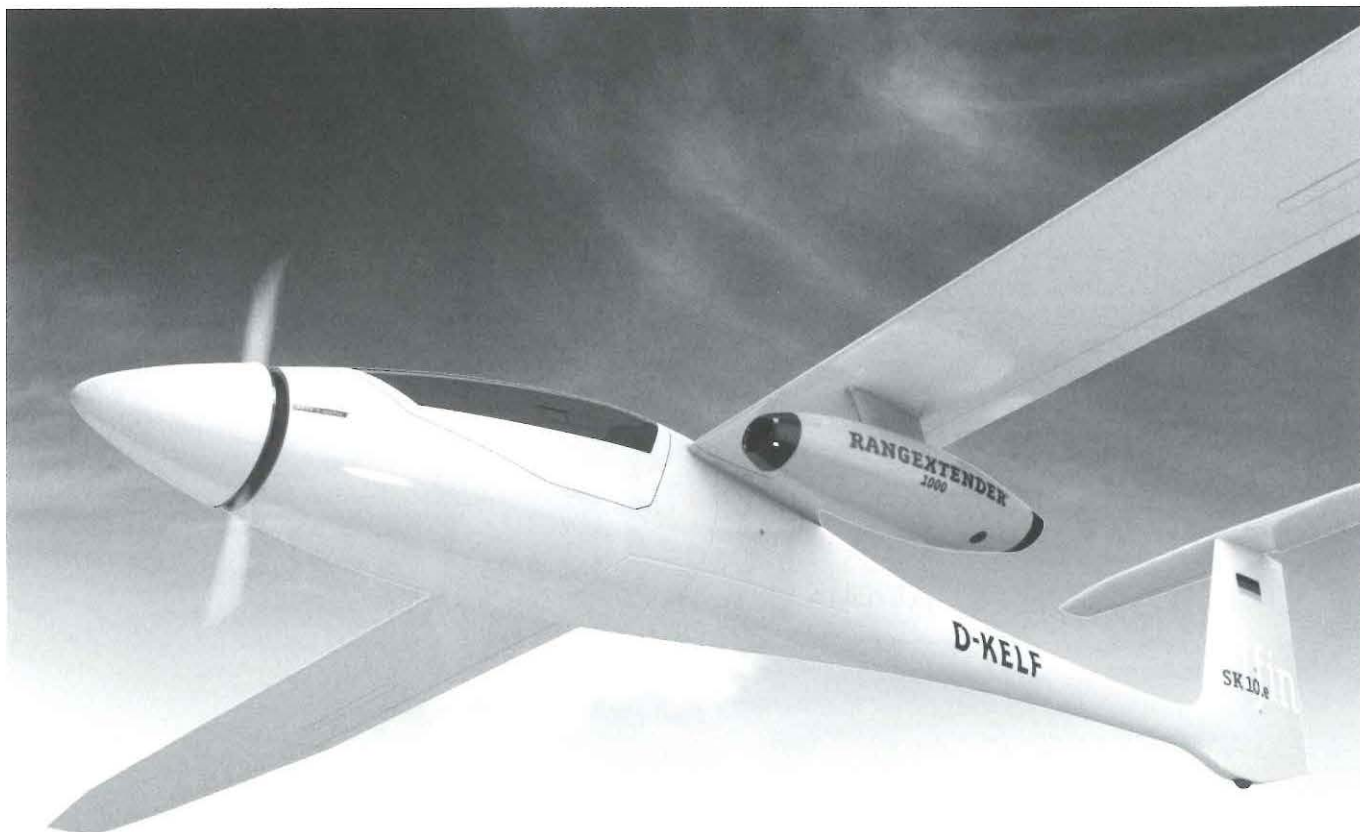
Reiner Stemme, ontwerper van de Stemme motorzwever, heeft al geruime tijd niets meer te maken met de oorspronkelijke firma die zijn naam draagt. Maar hij blijft niet bij de pakken zitten en heeft een nieuw bedrijf gesticht om zijn laatste geesteskind,

de SK.10e Elfin, op de markt te brengen. Het side-by-side toestel heeft wel een en ander gemeen met de bekende tweezitter, maar het gaat hier om een zuiver zweefvliegtuig met optionele elektro-thuisbrenner of om een zelfstartende elektro-zwever met optionele "range extender". De inklapbare schroef is gelijkaardig met die van de oorspronkelijke Stemme.

### Stemme AG

De Stemme S12 Twin Voyager, een ontwikkeling van de bekende SV-10, heeft de EASA-typegoedkeuring ontvangen. De side-by-side tweezitter beschikt net als het oorspronkelijke model over een middenmotor, een inklapbare propeller in de neus en een intrekbaar onderstel. De spanwijdte is nu 25 meter, goed voor een glijhoek van 1/53. De 115 pk Rotax 914 F2/S1 Turbo en 120 liter vleugeltanks geven een reikwijdte van ongeveer 1560 km. Op FL 100 is de reissnelheid 260 km/h. Het verbruik ligt op 13 l/h bij 55% motorvermogen. Stemme vraagt nu de omzetting aan van de EASA-goedkeuring door de Amerikaanse FAA.

**Stéphane Vander Veken**  
(Alle foto's zijn bedrijfsfoto's)



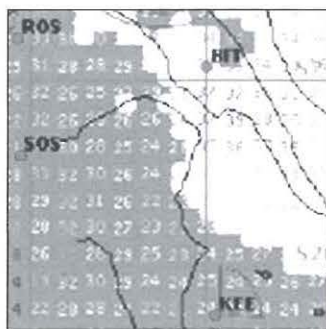
# Wereldrecord snelheid op FAI 1000 km in de 15m klasse

Eind november en begin december 2015 was het zeer warm in Namibië. Vaak liepen temperaturen op tot net onder of zelfs boven de 40°C. Tevens was er geen neerslag hetgeen resulteerde in een watertekort in Windhoek met afkondiging van speciale maatregelen om het waterverbruik te beperken.

Maandag 30 november beloofde een zeer goede vliegdag te worden. Ik was de dag voordien aangekomen op Pokwani en het toestel werd op maandag opgebouwd. Ik was pas omstreeks 11h45 startklaar en dit was te laat voor een grote proef. Er werd gekozen om in goede omstandigheden een 100 km FAI op snelheid te vliegen en meerdere pogingen te ondernemen.

De 100 km proef werd gekozen in de westconvergentie en de eerste maal vloog ik de proef zonder te spiraleren in thermiek hetgeen resulteerde in een snelheid van 185,55 km/h. Bij de 2de poging stond er een 5 m/s stijgwind maar het dalen op het 2de en 3de been bracht de snelheid beneden 180 km/h. De 3de poging moest worden afgebroken vanwege ontwikkeling van regenbuien. Terug naar Pokwani gevolgen en geland na een vlucht van in totaal 710 km op een eerste vliegdag met een start om 12h.

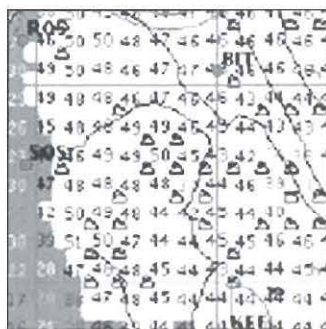
De volgende dagen werden proeven van 300 of 500 km geprobeerd in de westconvergentie maar die was niet voldoende sterk ontwikkeld hetgeen resulteerde in te lage snelheden.



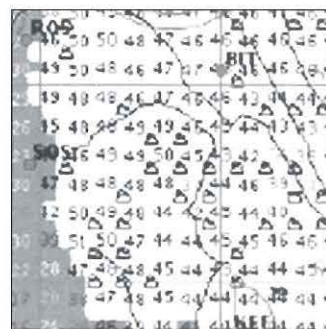
Voorspelling om 11h



Voorspelling om 13h



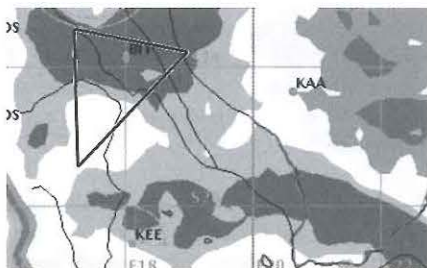
Voorspelling om 15h



Voorspelling om 17h

## 2. Meteo

Zaterdag 5 december kondigde zich reeds halfgeweg de week aan als een superdag met een start van de wolkenthermie voor 10h. De dag zelf was de meteo (zie figuur 1) toch wel wat gematigder met wolkenvorming vanaf 11h boven Pokwani. De voorspelling gaf aan dat de wolkenvorming in het oosten zou aanvangen en uitbreiden



Voorspelling afstand - 15m en 41 kg/m<sup>2</sup> en opgegeven FAI 1000 km driehoek

Figuur 1: Topmeteo voorspelling op 05/12/'15 voor zone ten zuiden van Windhoek



Figuur 2: schema van de 1000 km driehoek met in het Noorden het gecontroleerd lucht-ruim van Windhoek

naar het westen met een basis die oploopt tot 5000 m. Vanaf 15h was er een risico voor ontwikkeling van lokale buien.

Deze meteo is niet geschikt voor een snelle korte proef. Er werd gekozen voor een grote proef en aangezien de start kon vanaf circa 11h viel de keuze op de 1000 km FAI-driehoek. Op de 1paq werd de proef in WinPilot gedefinieerd. Het eerste keerpunt werd 175 km naar het zuidoosten gekozen, vervolgens een koers naar het zuidwesten over 380 km, daarna een been naar het noorden over 345 km om dan de driehoek te sluiten met een laatste stuk van 108 km terug naar Pokwani (zie figuren 1 en 2).

## 3. Vliegdag

Met de fiets naar het vliegveld gereden en daar het toestel uit de hangaar geduwd om 6h45. Gevuld met 50l water en startklaar gemaakt. Vervolgens nog een drie kwartier leuk gaan fietsen op de wegen die dwars



Figuur 3: wolken boven de Kalahari woestijn



Figuur 4: het reliëf dat de grens is tussen de Namib en de Kalahari

over de duinen lopen. Telkens als je op de top van een duin komt, zie je weer een nieuwe top opduiken en zo gaat dit eindeloos verder.

De eerste toestellen vanaf Pokweni starten iets na 10h. Het is dan nog blauw met in het oosten de eerste cumuluswolken die zich opbouwen. Mijn start is om kwart

na elf en ik slaag er niet in om een goede bel te vinden. Opnieuw de motor gestart en dan moeizaam in het blauw tot 2900 m gestegen. De tijd begon echter te dringen en dan toch maar op 2540 m de start genomen om 2 minuten voor 12h met als positieve bijgedachte het voordeel van een lage finish (wie zei er ook weer "elk nadeel hebt zijn voordeel"?).

Ter hoogte van Bitterwasser brengt een 4.7 m/s stijgwind me van 2400 naar 4350 m. Het gaat dan op koers onder wolken (zie figuur 3) naar het eerste keerpunt tussen 3000 en 4400 m met stijgwinden tussen 2.7 en 3.8 m/s. De snelheid op het eerste deelbeen bedraagt 133 km/h maar na correctie met de gewonnen hoogte vanaf de start bedraagt de snelheid 142 km/h. Het breken van het huidige Belgische record op 136 km/h zit er zeker in.

Het eerste deel van het tweede been gaat in dezelfde stijl verder. De PDA geeft een proefsnellheid aan van 145 km/h en het vertrouwen in een snelle proef groeit. Na circa 200 km worden de wolken kleiner maar blijven goede stijgwaarden geven. Op 65 km voor het 2de keerpunt staat de laatste grote wolk. Er wordt gespiraleerd tot 4400 m en vervolgens nog 200 m hoogte gewonnen tijdens rechtdoor vliegen. Tot aan het keerpunt is het nu blauw met enkele zeer kleine plukjes die geen significant stijgen geven. Het keerpunt wordt genomen op 2980 m hetgeen slechts 1400 m AGL is in een omgeving met geen buitenlandingsmogelijkheden en waar vanaf 1000 m AGL naar het oosten moet worden uitgeweken. De gemoedstemming gaat naar een dieptepunt.

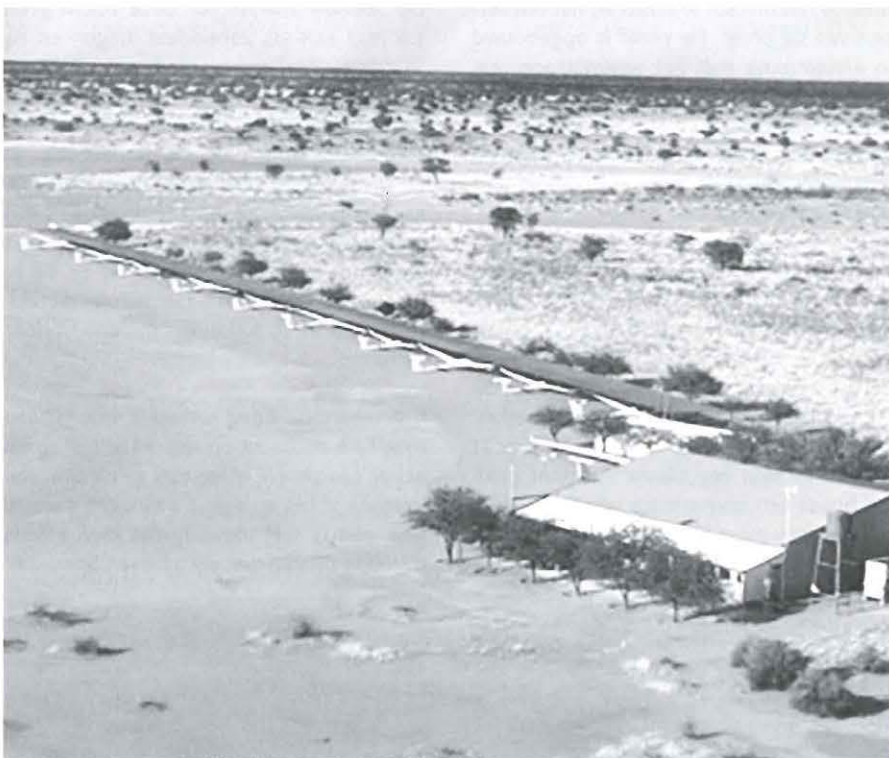
Naast van de keerpunt sector staat de enige wolk in een omgeving van 50 km. Na even te verleggen vind ik een stijgwind van 3.6 m/s die me naar 4350 m brengt. Een grote zucht vliegt doorheen de cockpit. De snelheid is nu teruggevallen naar 142 km/h maar we zitten wel meer dan 1800 m boven de starthoogte. De route gaat naar het noorden waarbij over het reliëf van de grens tussen de Namib woestijn en de Kalahari woestijn wordt gevlogen (zie figuur 4). Na een steek van 57 km wordt de eerste grote wolk bereikt op 2800 m en met een 3.8 m/s wordt gespiraleerd tot 4500 m.

Het is nu 16h 15 en nog 290 km tot het laatste keerpunt. Een snelle berekening geeft aan dat het laatste keerpunt omstreeks 18h15 zal worden gerond. Als het weer meezit, dan wordt een snelheid dichtbij of net over het wereldrecord van 145 km/h realistisch. Hoge cirruswolken zijn een teken aan de wand dat verder op de koers buien staan. Het weer zal toch geen finale spelbreker worden?

Ter hoogte van Maltahöhe staat er een kleine bui op de koers en een zeer groot buienstelsel (zie figuur 5) rechts van de koers met nog een kleine opening ertussen. Er wordt bijgetankt tot 4350 m en er volgt een steek van 65 km waar na het doorvliegen van wat regen en een beetje stijgen voor de bui, op 3600 m hoogte een 5 m/s stijgwind wordt gevonden die tot 5000 m gaat. Het



Figuur 5: zware regenbui boven de Kalahari woestijn



Figuur 6: Pokweni, vliegveld van vertrek en aankomst

optimisme in de cockpit stijgt markant. Een nieuw Belgisch record zit er nu zeker in en een nieuw wereldrecord wordt ook langzaam realistisch.

Er wordt een wolkenstraatje gevolgd met af en toe wat licht stijgen en tot aan het keerpunt zit er geen noemenswaardig dalen of stijgen. Het laatste keerpunt wordt

gerond om 18h07 op 4080 m. Nu nog op zoek naar een laatste goede bel om tot final glide hoogte te komen.

In het gebied ten noorden van het laatste deelbeen heeft zich een groot buiensysteem ontwikkeld waardoor er geen goed stijgen meer te vinden is. Met een stijgwind van 2,3 m/s bereik ik de final glide

hoogte voor een 1 m MacCready instelling en zonder reserve. De snelheid is nu 145 km/h en met deze final glide zullen we de minimum overschrijding van 1 km/h net wel of net niet gaan realiseren. Wordt dit weer een 0,96 km/h verhaal zoals bij de proef van 750 km op 7 januari 2015? Al bij al blijft deze vlucht de snelste FAI 750 km driehoek ter wereld in de 15 m klasse en is erkend door de FAI als een continentaal record.

Er wordt voor het buiensysteem verder gevlogen en hier zit constant stijgen. Dit brengt me flink boven het glijpad en de MacCready knop wordt op 2 m gezet. Op 65 km is er 700 m reserve en zonder verder na te denken wordt de snelheid verhoogd naar 240 km/h waardoor de reservehoogte langzaam afbouwt tijdens de final glide. Met volle spanning wordt nu naar het vakje met "task speed" gekeken en deze loopt op van 145 naar 146 naar 147 naar 148 naar 149 km/h tot 149,6 km/h en dan zijn we helaas al bij de finish. In de cockpit vliegt er een whoea kreet.

Poweni vliegveld (zie figuur 6) werd geïnformeerd op 20 km of 5 minuten voor de finish voor het aankomende wereldrecord. De high speed final was spectaculair voor de toeschouwers op de grond. De waterballast gaat open en 8 minuten later land ik als eerste die dag in Pokweni na er als laatste te zijn vertrokken. De andere piloten benutten nog de tijd tot een kwartier na sunset om de OLC-afstand en punten te maximaliseren. Die dag vliegen nog 2 Pokweni piloten hun 1000 km FAI-brevet.

De ingebouwde Volkslogger heeft sinds mijn aankomst in Pokweni het bekende 1996 probleem. De reserve logger functioneert goed maar had bij het eerste keerpunt geen bevestiging gegeven voor het bereiken van de sector in tegenstelling met de ingebouwde logger en WinPilot. Met een licht argwaan worden de proeven op de laptop gezet en met See You geverifieerd. Alle keerpunten zijn goed genomen en de werkelijke snelheid over de proef wordt berekend met 149,06 km/h. Een nieuw wereldrecord is nu een feit.

De sportieve prestaties worden door de Pokweni piloten gevierd. De traktaties moeten georganiseerd worden want het zijn er nogal veel. Allen zijn tevreden over de voorbije vliegdag.

#### 4. Vluchtanalyse

De vluchtduur was 6 h 45 min 35 sec over een afstand van 1007,6 km hetgeen resulteert in een snelheid van 149,06 km/h. Het huidige wereldrecord staat op 144,95 km/h sinds 2002 en is dus na 13 jaar met ruim

**PRELIMINARY NOTIFICATION OF A NEW WORLD RECORD ATTEMPT** + AFRIKA CONTINENTAL

**FAI**

Important: The National Aeronautics Council (NAC) and the Official Observer controlling the attempt, the Sport Event Organizer or the claimant must notify FAI of the record claim within 8 days of the completion of the flight. In order to be eligible for the information, an acknowledgment that you send this page to: [records@fai.org](mailto:records@fai.org) by fax to FAI at the following number: +41 21 242 12 11. Some records suggest at the sporting club the use of specific forms.

Pilot/Parashutiste Name: Johan Luyckx Details of the performance claimed (complete as applicable)

Sporting licence issued by: WILHELM REEBECK Class: B-15.6 Sub-class: \_\_\_\_\_

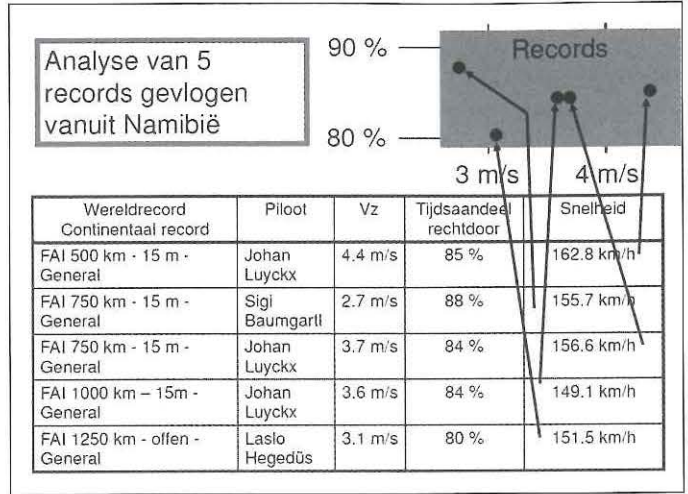
Captain's Name: \_\_\_\_\_ Category: OPEN - GENERAL Group: \_\_\_\_\_

Sporting licence issued by: \_\_\_\_\_ Type of Aircraft: VENTUS 2B1-USA

Type of records claimed	Performance claimed	Date of the attempt
11 SPEED RECORD - 15m - General GENERAL - 15m - 6	149.1 km/h	05/11/2015
21 POWER - NAMIBIA, AFRICA		
37 POWER - NAMIBIA, AFRICA		

Name and title of the Official who prepared this claim form: ANIEL NUNO NIT SLS Signature: \_\_\_\_\_ Seat/Stamp (if any): \_\_\_\_\_

Figuur 7 : eerste aanmelding van een wereld record bij de FAI



Figuur 8: Analyse van records gevlogen vanuit Namibië

4 km/h verbeterd. Deze sportieve prestatie wordt nu aangemeld bij de Fédération Aéronautique Internationale (FAI) voor erkenning als wereldrecord (zie figuur 7). Daarnaast is deze vlucht tevens goed voor een Afrikaans continentaal record en 2 Belgische records, namelijk in de 15 m en de open klasse.

Wat zijn nu de belangrijkste succesfactoren van deze vlucht? De meeste zweefvliegpiloten gaan meteen reageren "het was toch gewoon super weer". Wel 's avonds na de landing zeiden er vele piloten (en ikzelf ook na 10 seizoenen in Namibië te hebben gevolgen) dat het die dag vrij goed was maar zeker en vast niet super. Er zijn dus nog betere dagen met basis tot 6000 m en vario's tussen 5 en 7 m/s (ja hier staan geen schrijffouten). Deze dagen zijn echter zelden (1 tot 2 keer per 5 jaar) en een typisch kenmerk is de zeer lage luchtvochtigheid waardoor men meestal pas wolken krijgt tussen 12h30 en 13h. Je vliegt dus eerst enkele uren in blauwe thermiek met lagere snelheden. Het voordeel van vroege wolkvorming met zelfs maar een basis van

4500 m en goede vario's, is dat je vanaf de start snel bent en dit was dus een succes-element van deze vlucht.

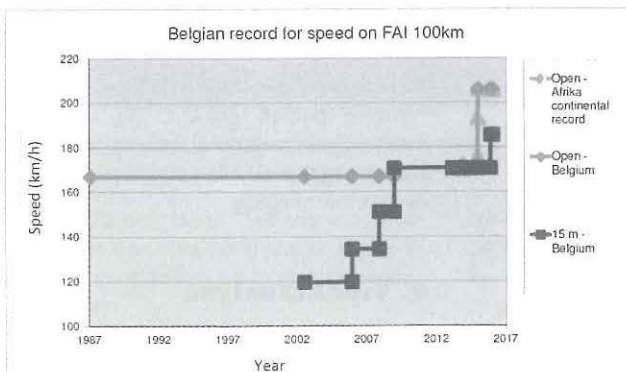
Een eerste succeselement is de vrij goede meteo met een basis die opliep van 4400 tot 5000 m in de loop van de dag. Belangrijker is het om stil te staan bij het ontwerpen van de proef. De proef is opgebouwd in afstemming met het weerpatroon, namelijk start van de proef richting oosten en later op de dag het niet overontwikkelde westen benutten. Dit is zonder meer een belangrijke bijdrage voor het slagen van deze recordvlucht.

Een andere succesparameter is de vlieg-stijl. Je kunt maar snel zijn als je sterke stijgwinden benut en snelle transit 's met beperkt hoogteverlies realiseert. Velen onder ons passen dit toe maar je moet dit voor een record ook consequent toepassen als je lager komt, door een bui moet vliegen of naar een blauw keerpunt gaat. Dit houdt een zekere mate van risico in en de meesten gaan bij moeilijkere condities de snelheid afbouwen en minder sterkere

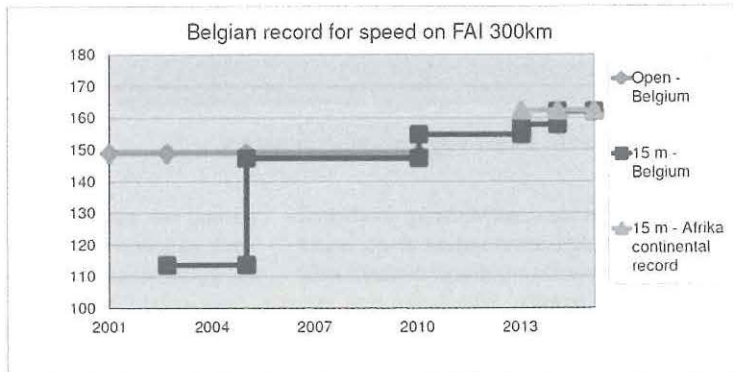
stijgwinden nemen om het risico voor een buitenlading of motorstart te verminderen. Bij een recordvlucht kan één zwakke thermiek (kijk naar de 2.3 m/s als laatste stijgwind) reeds de snelheid aantasten zodat je het niet haalt.

De See You analyse van deze vlucht geeft 3.6 m/s aan als gemiddeld stijgen en 84 % tijdsaaandeel rechtdoor vliegen. In figuur 8 zijn 5 snelheidsrecords gevlogen vanuit Namibië voorgesteld in een diagram met gemiddeld stijgen op de horizontale as en tijdsaaandeel rechtdoor op de verticale as. Het is duidelijk dat alle records in een rechthoek liggen tussen 2.7 en 4.4 m/s gemiddeld stijgen en tussen 80 en 88 % tijdsaaandeel rechtdoor. Het nieuwe wereldrecord op de 1000 km ligt midden in deze rechthoek.


Een record op hoog niveau is en blijft een moeilijke opdracht en om dit te realiseren zal er een zekere mate van geluk zijn. Anderzijds is het zo dat je geluk kan afdwingen. Het is niet toevallig dat men steeds dezelfde piloten ziet verschijnen bovenaan



Figuur 9 : Snelheid op de FAI 100 km in functie van de tijd



Figuur 10: Snelheid op de FAI 300 km in functie van de tijd



think security

AVIATION  
AEROSPACE INDUSTRY  
PILOTS & CREWS  
TRAVEL  
INSURANCE

## YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

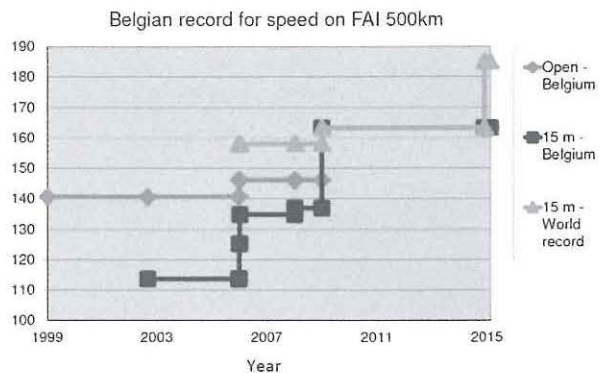
Specific and tailor-made covers for active pilots and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

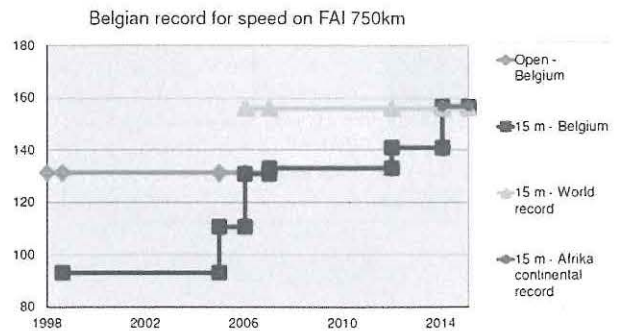
Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,

where knowledge meets your needs.

**AVIABEL**



Figuur 11: Snelheid op de FAI 500 km in functie van de tijd



Figuur 12: Snelheid op de FAI 750 km in functie van de tijd

wedstrijd klassementen en op record lijsten. Er is kennis en motivatie nodig om dit te realiseren. Kennis en kunde kan je ontwikkelen door veel te vliegen en analyses te maken van eigen en andere vluchten (zie figuur 8). Motivatie zit bij de psychologische vaardigheden. Dit alles heeft dus niets met geluk te maken.

Een andere succesparameter is dat de verschillende moeilijke fasen van de vlucht (lage start, blauw keerpunt en buien) zijn overwonnen zonder relevant tijdsverlies. Het overwinnen van een moeilijke vlucht-fase vereist de opbouw van ervaring en zelfvertrouwen. Het aanpakken bij een sterke stijgwind op beperkte hoogte in het begin van een vliegdag is iets wat werkt in België en in Afrika. Als je dit laat op de dag probeert, loop je het risico op een buitenlandse landing of motorstart. Het gebied ten zuiden van Zuurberg heb ik reeds vele keren bevolgen en de ligging van de thermische lijnen is me wel bekend. De keuze van een vliegroute langs een buisysteem is ook iets wat je leert door het enkele keren te doen met als vuistregels langs de voorzijde van de bui te blijven en een route te kiezen waarbij de bodem steeds instraling van de zon krijgt.

## 5. Analyse Belgische records

In deze paragraaf wordt een analyse gedaan van enkele Belgische records in functie van de tijd. In figuur 9 is de snelheid voorgesteld voor de 100 km driehoek voor de open (blauw) en 15 m klasse (rood) met tevens het Afrika continentaal record voor de open klasse (groen).

De snelheid in de 15 m klasse is vanaf 2002 gestegen van 120 naar 185 km/h in 2015 waarbij van 2009 tot eind 2015 het open klasse record is gevolgen door een 15 m toestel. Eind 2015 is het open klasse record

verbeterd door Tijn en Bert Sr. Schmelzer en meteen op het niveau van het Afrika continentaal record gebracht.

In figuur 10 is de snelheid voorgesteld voor de 300 km driehoek voor de open (blauw) en 15 m klasse (rood) met tevens het Afrika continentaal record voor de 15 m klasse (groen).

De snelheid in de 15 m klasse is vanaf 2003 gestegen van 114 naar 162 km/h in 2015 waarbij sinds 2010 het open klasse record is gevolgen door een 15 m toestel. De snelheid van 162 km/h zit slechts 0.3 km/h onder het 15 m - Afrika continentaal record op 162,3 km/h.

In figuur 11 is de snelheid voorgesteld voor de 500 km driehoek voor de open (blauw) en 15 m klasse (rood) met tevens het wereldrecord voor de 15 m klasse (groen).

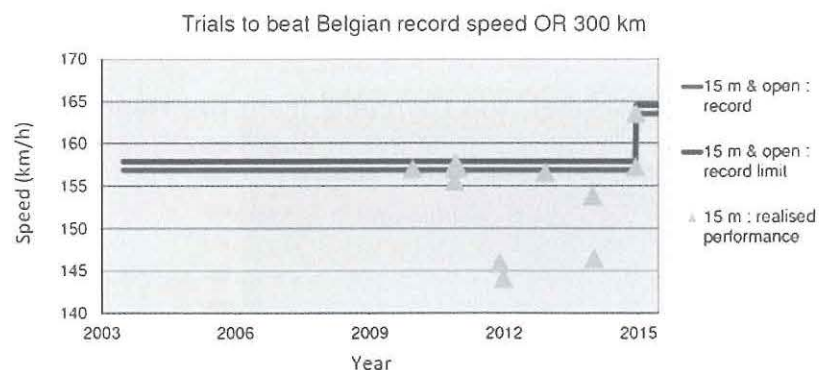
De snelheid in de 15 m klasse is vanaf 2003 gestegen van 114 naar 163 km/h in 2009 waarbij sinds 2009 het open klasse record

is gevolgen door een 15 m toestel. Het Belgisch record van 163 km/h was vanaf december 2009 het wereldrecord en is op 13 november 2015 overschreden is door T. Delore (record is in april 2016 nog ter homologatie bij de FAI).

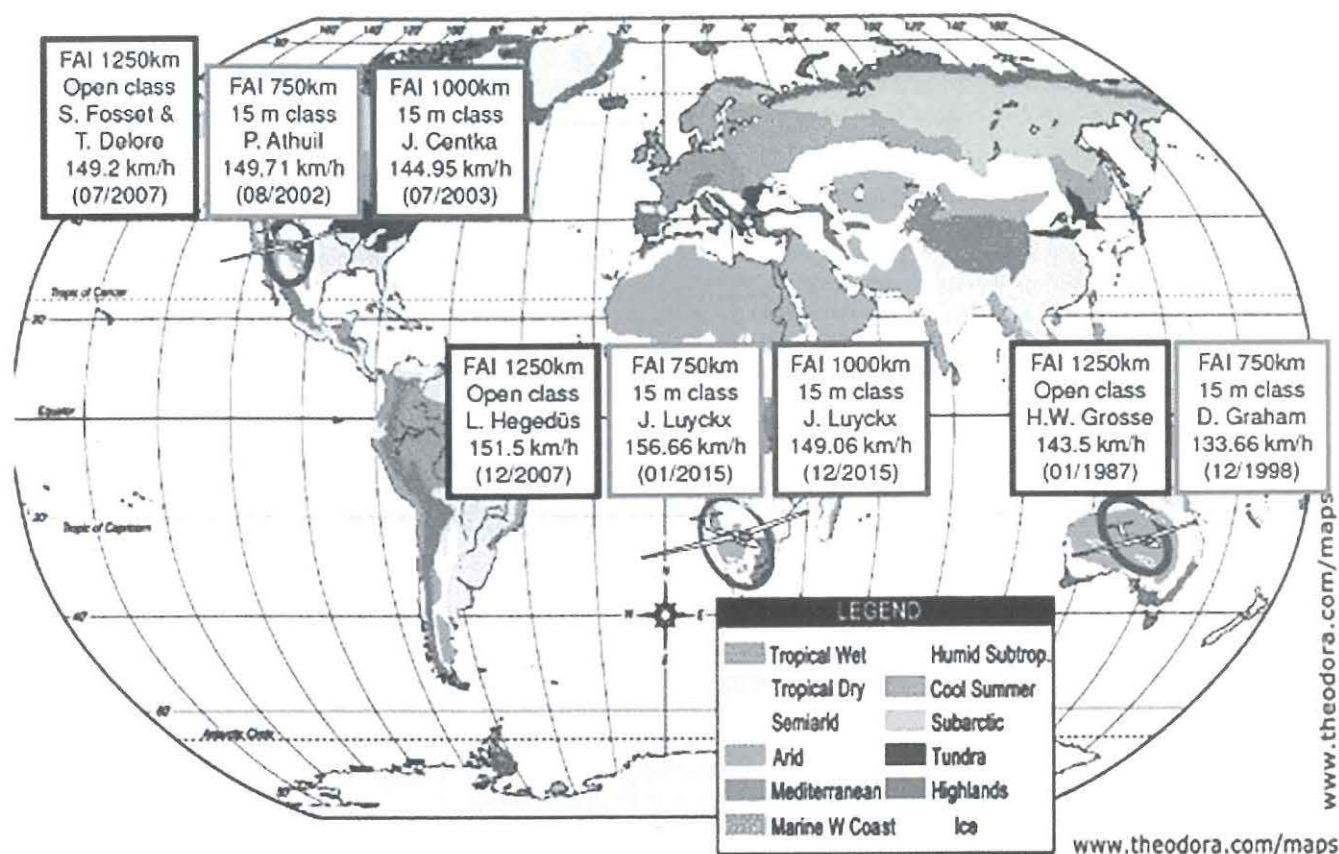
In figuur 12 is de snelheid voorgesteld voor de 750 km driehoek voor de open (blauw) en 15 m klasse (rood) met tevens het wereldrecord (groen) en het Afrika continentaal record (purper) in de 15 m klasse.

De snelheid in de 15 m klasse is vanaf 1999 gestegen van 99 naar 156,66 km/h in 2015 waarbij sinds 2007 het open klasse record is gevolgen door een 15 m toestel. Het Belgisch record van 156,66 km/h is vanaf januari 2015 het Afrika continentaal record.

De volgende grafiek toont met de groene driehoeken het aantal pogingen om het record op 300 km heen en terug te breken. Voor het breken van het record in december 2014, zijn er 4 vluchten gerealiseerd met een snelheid in de 1 km marge boven



Figuur 13: Pogingen voor breken record op 300 km heen en terug (156.9 km/h, B. Litt, 05/07/2003)



Figuur 14: Vergelijking FAI-snelheidsrecords gevlogen in Amerika, Afrika en Australië

het bestaande record en dus onvoldoende. De slogan van toepassing is duidelijk dat de aanhouder wint.

Het doel van deze grafieken is om te komen tot de vraagstelling "Wat is de motor achter een recordvlucht?". Het antwoord hierop is een proces waarbij de vraag evolueert van "Waar is mijn limiet?" naar "Waarom is het een limiet?" om te eindigen tot de positieve instelling "Hoe kan ik mijn limiet verschuiven?".

Deze laatste vraag kent een heel pakket van antwoorden met als belangrijkste elementen ontwikkeling vliegcompetenties, optimaliseren toestel, begrijpen meteo, definitie van een proef, eten en drinken tijdens de vlucht, mentale en fysieke ingesteldheid. Dit pakket van antwoorden krijgt een aantal persoonlijke elementen waardoor het voor elke piloot verschillend is. Het vergt een proces om zichzelf voortdurend in vraag te stellen en stappen te ondernemen voor verdere ontwikkeling. Een mislukte vlucht is niet steeds te wijten aan het slechtere toestel of een niet verwachte ontwikkeling van de meteo. Je vlucht analyseren en kritisch in de spiegel te kijken is noodzakelijk om stappen vooruit te maken

en je competenties te ontwikkelen. Deze aanpak is geldig voor zowel een 300 km afstandsvlucht als een recordvlucht.

Zelf vlieg ik bijna 30 jaar en heb nu iets meer dan 4000 vliegreizen en 260.000 km afstandsvliegen in de vliegboek staan. In het totaal zijn er 60 Belgische records toegekend waarvan er in april 2016 nog 26 geldig zijn. Daarnaast zijn er 3 Afrikaanse continentaal records, vele limietwaarden voor Afrikaanse continentaal records en 2 wereldrecords gerealiseerd.

Alle records zijn gevlogen vanuit Afrika. Een vergelijking van de FAI-snelheidsrecords op 750 en 1000 km in de 15 m klasse en de 1250 km in de open klasse per continent, geven duidelijk aan dat Afrika is the place to be voor grote FAI-driehoeken (zie figuur 14).

Het mooie van zweefvliegen is dat je zelfs met deze grote ervaring, nog steeds kan evolueren en nieuwe uitdagingen aangaan.

Nog veel vliegplezier en veilige landingen,  
Johan Luyckx

## Ventus III, het nieuwste vlaggenschip in de 18m-klasse

Schempp-Hirth liet op zich wachten om een antwoord te geven op Schleicher met hun ASG29 en Jonkers met de JS1. Schempp-Hirth had voldoende reden om het rustig aan te doen, omdat de laatste versies van de Ventus II nog steeds hun klanten, en onder hun ook vele wedstrijdpijloten nog steeds tevreden stelde. De Ventus II is gebaseerd op een 20 jaar oud ontwerp, de ASG 29 is nu 10 jaar op de markt en de JS1 ca. 5 jaar. Uitsluitend de gehaaide wedstrijdpijloten kunnen nog verschillen in prestaties zien.

Maar de geruchten gingen al een tijd rond dat men bij SH aan een volledig nieuw toestel in de 18m-klasse dacht en in alle stilte werkte. De universiteit van Stuttgart is al sinds vele jaren hun belangrijkste adviseur en heeft ook hier weer alle berekeningen en tests in hun windkanaal uitgevoerd. Christoph Wannemacher, 42 jaar oud, afkomstig van de universiteit Stuttgart en ook verantwoordelijk voor de Arcus, werd opnieuw belast met de constructie. Bij het ontwerp van de Arcus hadden ze gemerkt dat er toch nog een aerodynamische verbetering mogelijk was. En dan vooral in het dynamische rechtdoorvliegen. Ook op het gebied van vliegeigenschappen in de ther-

miek dachten ze nog een merkbare vooruitgang te kunnen boeken. Samen met constructeur Andy Lutz en met belangrijke inbrengsten van Tilo Holighaus en anderen werd de geweldig mooie nieuwe Ventus ontworpen. En een oude wijsheid in de ervaring met zweefvliegtuigen zegt: "Wat mooi oogt vliegt ook goed".

### Juist om het vliegen is het in dit artikel te doen.

Na de eerste vlucht in Januari die Christoph Wannemacher maakte, kwamen zeer snel de eerste positieve meldingen. Bert was met Barbara reeds eind 2015 naar Schempp-Hirth gereden om de Ventus eens in het echt te bekijken en plaats te nemen in de romp. Na de Pribina-Cub gingen Hilde, Tijn en ik op de terugreis eventjes langs de Hahnweide om hetzelfde te doen. We waren het er allen over eens dat de cockpit zelfs voor mensen tot 2meter zeker voldoende groot is en Tijn en ik ook qua breedte zeer comfortabel plaats hadden. Deze versie is de wedstrijd-editie met de a-romp, die nu ook met Turbo en met FES te verkrijgen zal zijn. Later komt de ruime b/c-romp met eveneens deze thuisbrengers en als zelfstarter.

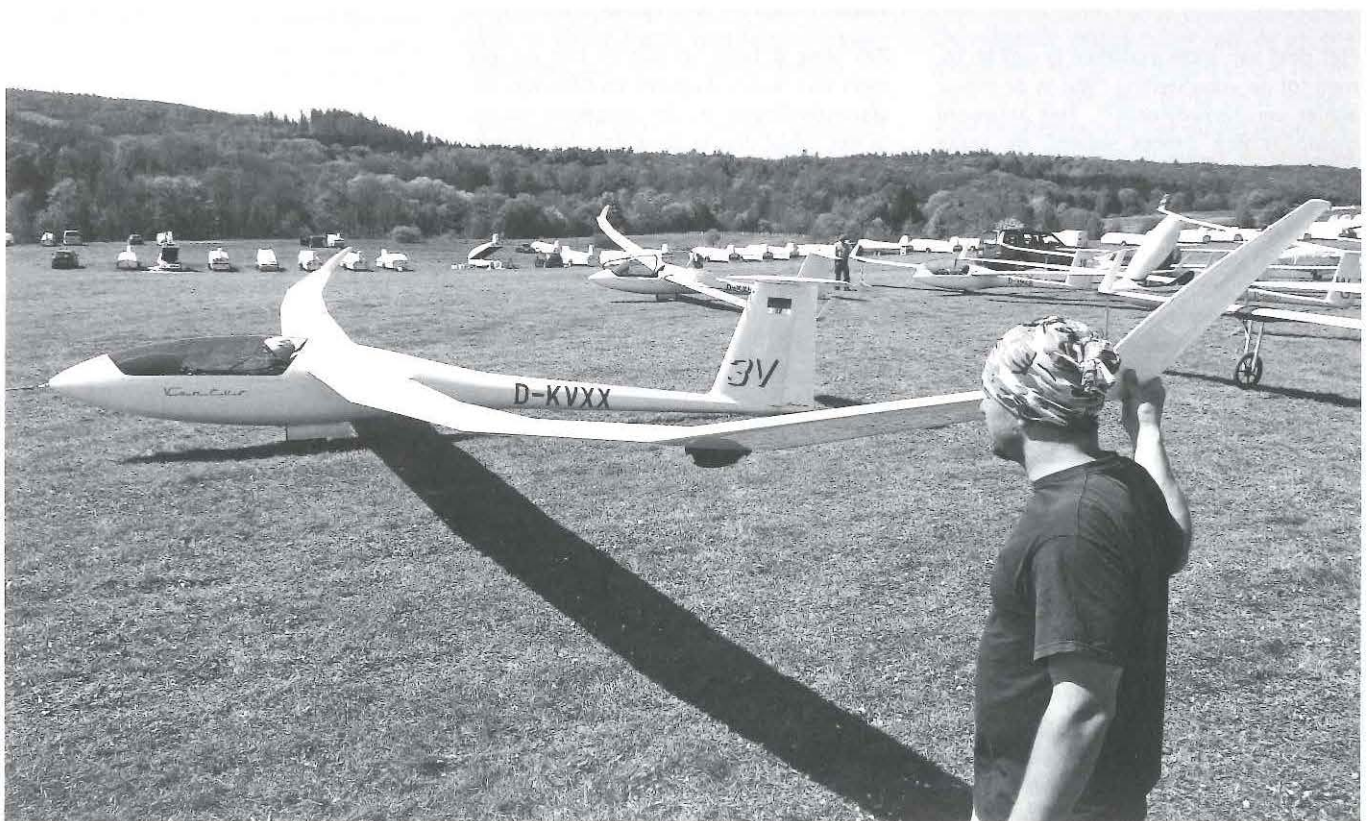
Op de Hahnweide-wedstrijd werden dan maar een handvol piloten uitgenodigd om met de nieuwe Ventus te vliegen. De reden hiervoor was vooral dat dit prototype geen schade mocht oplopen, aangezien de testvluchten voor de EASA-toelating nog moeten gebeuren. Vanuit België mogen wij wel wat fier zijn dat Bert jr. de dag voor de wedstrijd begon, de Ventus in afspraak met Tilo uitvoerig mocht testen. Men wou graag weten wat Bert met zijn ruime ervaring in de Ventus II, ASG29 en JS1 van hun nieuwste creatie vond.

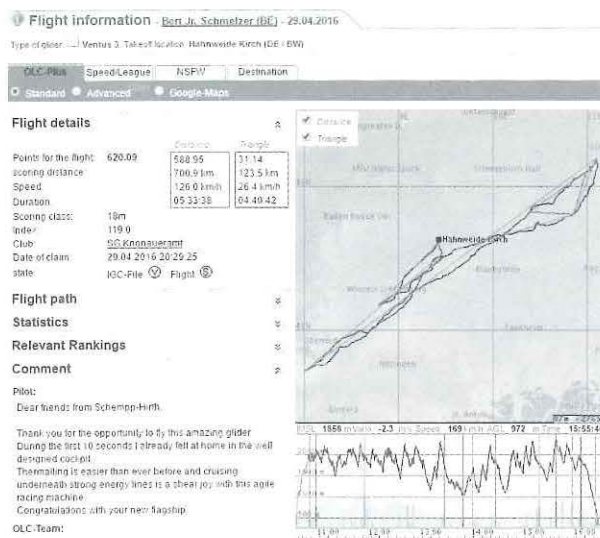
### Hierna volgt Bert's bericht:

*Het gebeurt niet elke dag dat je de kans krijgt om met een gloednieuw prototype te vliegen, laat staan om ermee gedurende meerdere uren onder wondermooie wolkenstraten te racen.*

*De basis voor deze bijzondere vlucht werd echter reeds enkele maanden eerder gelegd, met name 1 dag na de allereerste vlucht van de gloednieuwe "Ventus" van Schempp-Hirth, eind januari 2016.*

*Op uitnodiging van Heman Trimmel was ik dat weekend namelijk aanwezig op een*





mentale trainingssessie voor de Oostenrijkse nationale ploeg, aangevuld door enkele internationale gasten. Daaronder bevond zich ook Tilo Holighaus. Het toeval wou dat ik gedurende het ganse weekend de hotelkamer met hem deelde: een uitgelezen kans alle details over het nieuwste 18m toestel uit eerste hand te vernemen. Op het einde van het weekend namen we afscheid en Tilo vroeg me nog langs de neus weg of ik interesse had om een proefvlucht te maken omdat men nog wat feedback kon gebruiken? Dat hoefde hij me natuurlijk geen twee keer te vragen ;-)

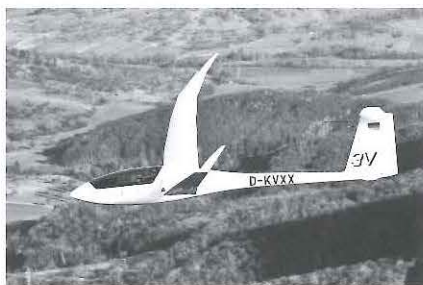
Drie maanden later was het eindelijk zo ver. De dag voor de beroemde Hahnweide wedstrijd kreeg ik de kans om het toestel uitvoerig te testen onder fantastische thermische omstandigheden.

's Morgens vroeg moest ik met de ingenieurs van Schempp-Hirth enkel nog "onderhandelen" over de hoeveelheid water die ik mee mocht nemen. Tot dan toe had namelijk nog niemand met water gevlogen.

100 liter water in ruil voor 5 liter bier was een mooie deal voor beide partijen.

Het opbouwen van het toestel verliep eenvoudig en vlot zoals men het van een Schempp-Hirth vliegtuig kent. Opvallend was het relatief lage gewicht van de zeer dunne vleugels; duidelijk minder dan dat van de welbekende Ventus 2cxT. Bij nadere betrachtning werd duidelijk dat men kosten noch moeite gespaard had om gekende details te evalueren en waar nodig te verbeteren of te vervangen. Zo is bijvoorbeeld de ganse cockpit van de zogenaamde "a-romp" vanaf nul ontworpen. Het comfort is nu van een totaal ander kaliber dan bij de vroegere kleine race-cockpits. Ook de positie van de ontkoppelgreep is goed bereikbaar aan de bovenste rand van het dashboard. Wedstrijdvliegers zullen graag horen dat ook het watertank-systeem herbekeken is. Elke

vleugel heeft drie tanks gekregen: buiten – midden – binnen, waarbij de eerste twee met elkaar verbonden zijn. Het water kan je nu in twee ipv één stap lossen: eerst worden 50l van de binnenste tanks gelost. Daarbij verschuift het zwaartepunt niet. Vervolgens kan je 130l van de midden- en buitentanks lossen. Tevens heeft men de typische afsluitdopjes van de vulopeningen op de bovenzijde van de vleugel aangepast. Deze hebben een soort "vlotter" gekregen zodat je de vleugel op de grond kan leggen zonder dat het water eruit loopt.



Nadat het elegante vliegtuig op die mooie vrijdagochtend op de Hahnweide opgebouwd en getankt was, zette ik me voor de start in de cockpit. Er was behoorlijk veel plaats, zelfs voor grotere piloten. De zitpositie was zeer comfortabel te noemen. Voor het eerst is er in een "a-romp" een verstelbare rugleuning terug te vinden. Enkel de neksteun kan nog geoptimaliseerd worden en men verzekerde me dat men daar mee bezig is. Alle bedieningselementen zijn goed bereikbaar en na een laatste check was ik klaar voor de start.

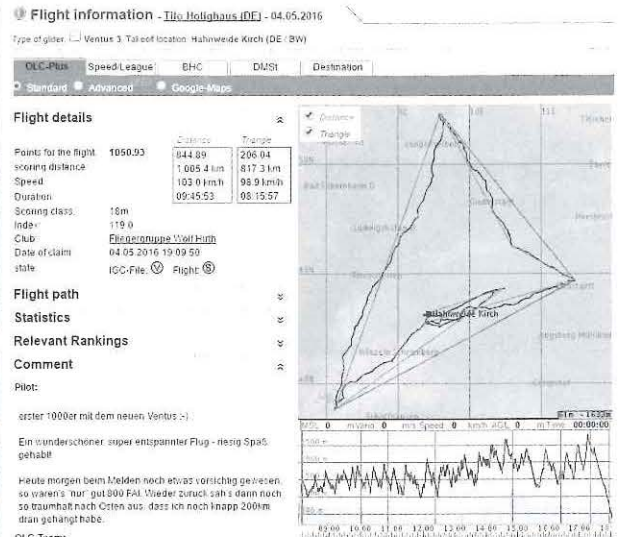
Wat in de daaropvolgende 6 uur gebeurde, kan ik in drie woorden samenvatten: "een vliegende droom".

Tijdens de rol-fase achter het krachtige Husky sleeptoestel werd meteen duidelijk hoe eenvoudig dit toestel te vliegen zou zijn. In feite zegt de karakteristieke vorm van de vleugels

reeds voldoende: heel stabiel en toch buitengewoon wendbaar. Dat vlieggedrag was niet enkel in het rechtdoor vliegen merkbaar, maar vooral tijdens het thermiek vliegen. Ondanks de harde vleugel, eigen aan Schempp-Hirth toestellen, ligt het vliegtuig zeer comfortabel in de lucht en is het buitengewoon "baanvast". Tegelijkertijd is er een mooie feedback van hoe de luchtmassa beweegt. Het allermooiste lijkt echter het "tolerante" vleugelprofiel te zijn. Dat komt vooral tot uiting tijdens het thermiek vliegen, waarbij je de instelhoek kan verhogen, zonder aan stijgen in te moeten. Iets waar veel toestellen uit de vorige generatie wel last van hebben. Natuurlijk gaat het hier voorlopig nog om een subjectieve indruk, maar mijn eerste gevoel was bijzonder positief.

De weersvoorspellingen bleken het bij het rechte eind gehad te hebben en het was de ideale dag om de ca. 490 kg zware Ventus (zonder Turbo erin) onder waanzinnig mooie cumuli over de Schwäbische Alb en het Zwarte Woud tegen hoge snelheid te laten racen. Ondanks het feit dat ik meer dan 100 kg onder de limiet van 600 kg zat, had ik een goed gevoel bij de dynamische glij-prestaties. Andere gelijkaardige en nieuwsgierige toestellen in de buurt kon ik telkens weer vlag achter me laten. 's Avonds hoorde ik dat de Engelse wereldkampioenen in de 18m klasse met hun veel zwaarder beladen toestellen op een veel kortere vlucht niet sneller waren dan de nieuwe Ventus. Daarbovenop komt nog dat ik met het prototype maximaal 180 km/h mocht vliegen; ver onder de typische snelheden met 18m klasse toestellen bij zulk goed weer. Indrukwekkend!

Op het zuidelijkste puntje van het Zwarte Woud kwam het even in me op om de volledig Zwitserse Jura tot Genève af te vliegen. Wat zou de douane echter zeggen bij een eventuele buitenlanding in deze situatie: Een Belgische piloot met een Duitse vergunning



die met een nog niet-gecertificeerd Duits prototype in Zwitserland buitenland?

Aldus liet ik het wendbare 18m vliegtuig omkeren en vloog tot het oostelijke einde van de Schwäbische Alb, ten zuiden van Nürnberg. Twee maal kwam ik daarbij iets lager en merkte hoeveel vertrouwen het vliegtuig me gaf door z'n goede prestaties en dito vlieggedrag: ik heb zelden met een toptoestel gevlogen dat zo braaf reageerde in het onderste snelheidsbereik, een niet te onderschatten veiligheidsfactor.

700 km en minder dan 6 u vliegen later was het jammer genoeg tijd om me op de landing voor te bereiden. Door de 3-voudige remkleppen en het grote 5-inch wiel is het landen even eenvoudig als alle andere aspecten van de vlucht.

Na het tot stilstand komen, had ik even tijd om me af te vragen of er überhaupt iets was dat me niet beviel aan het vliegtuig. Het antwoord was eenduidig "nee".

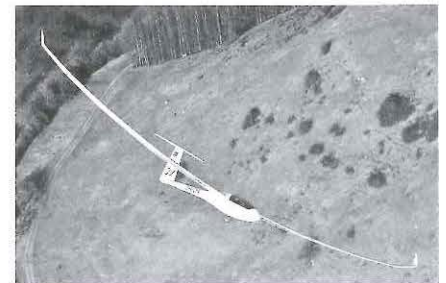
Natuurlijk zijn er nog enkele details die verbeterd moeten worden, zoals de krachten op de voorste flapstanden en de neksteun. Maar dat zijn kleinigheden die wellicht vlug opgelost zullen zijn.

Ik had nooit het gevoel in een prototype te zitten, maar veeleer in een bijzonder racevliegtuig dat niet enkel pure wedstrijdpiloten zal kunnen bekoren. Door z'n harmonische vlieggedrag is het volgens mij voor iedereen, van beginner tot toppiloot, geschikt. Na het afsluiten van de tests zullen de eerste wedstrijden moeten aantonen in welke mate het vliegtuig de verwachtingen waar kan maken, maar de eerste indruk is alvast buitengewoon positief. En als men bij Schempp-Hirth iemand zoekt voor een wedstrijddeelname met het prototype, ben ik alvast graag kandidaat :-)

Bert

Midden tijdens de wedstrijd kwam ik pas op woensdagavond toe. Ik had aangename gesprekken met Tilo, Wolfgang Janowitsch, Mario, Christoph en Andy over de beeldschone Ventus en was bijzonder verrast toen Tilo mij 's ochtends vroeg of ik de Ventus wou vliegen. Ook mijn opmerking dat ik geen enkel risico voor het vliegtuig wou nemen, wuifde hij weg en liet me weten dat hij ook mijn mening wou kennen. Meer nog, hij vroeg me voor de wedstrijd te starten, en dat ik dan mocht blijven hangen zolang als ik wou. Zoveel toeschouwers als ik instapte had ik nog nooit, geloof mij. Tilo's rustige laatste adviezen, mijn familie rond mij, kusje van Hilde, foto's en hupsakee de lucht in. De cockpit en alle bedienelementen zijn identiek met mijn Ventus 2, niets was vreemd behalve de meer liggende positie en de loskoppelhaak. Die wordt nu naar EASA-voorschrift voor alle nieuwe zwevers links boven in het paneel geplaatst, en niet meer tussen de benen. De vleugel is vanuit de cockpit gezien heel elegant, en iets hoger aan de tip met lange naar achtergepeilde winglets. Wonderschoon. De sleep was met de welvingskleppen eenvoudig, de bewegingen van alle stuurorganen harmonisch, direct en niet overgevoelig. Ik nam een langere sleep aan de burcht Teck voorbij direct op de Alb om zeker aansluiting met de eerste thermiek te hebben. De thermiek was zwak, maar de Ventus toonde mij onmiddellijk hoe geweldig aangenaam hij zich liet vliegen. Hij steeg zonder veel te moeten doen, geen afsteunen, hij draaide als vanzelf, perfect stabiel om de dwarsas, en geen lastige of onprettige trekjes. Wauw. Kort nadien kwam het hele veld van de wedstrijd in de lucht en ik zat er middenin. De deelnemers verdwenen al snel over de startlijn, en ik was helemaal klaar om mee te gaan. Alhoewel er zoveel vliegvelden zijn om te landen op de Alb, en ik hier elke heuvel, elk dal en elk dorp na bijna 25 deelnames

op de Klippeneck-wedstrijd ken, wou ik toch geen enkel risico nemen met dit prototype. Dus bleef ik maar liever achter in de omgeving van de Hahnweide, en met 2500m wolkenbasis is de lokale kegel in de Ventus ook ruim 100km. Ik had dus de mogelijkheid om de vlieger uitvoerig uit te testen in mooie omstandigheden. Na vier uur genieten naderde het einde van deze mooie ervaring: landen, remkleppen, afremmen en uitbollen. Het ging zo eenvoudig als in een goedmoedig clubtoestel.



Vier uur deze prachtige nieuwe Ventus te mogen vliegen is een hoogtepunt in mijn loopbaan. Toen ik na de vlucht de cockpit opende, kwamen Tilo en Mario met de korte vraag: "Und?" "Mannen, dit is een ster zonder sterallures. Vielen Dank, dass ich dieses Flugzeug fliegen durfte".

Bert Sr.

## Het hoekje van de boekenvreter

# Finish The Task: The Making Of A Competition Glider Pilot



40 YEARS: FROM SOLO TO NATIONALS

De boekenvreter gaat hoe langer hoe vaker de elektronische toer op. Het eerste boek in deze aflevering bestaat namelijk alleen in een Kindle-versie (beschikbaar via Amazon.com): auteur

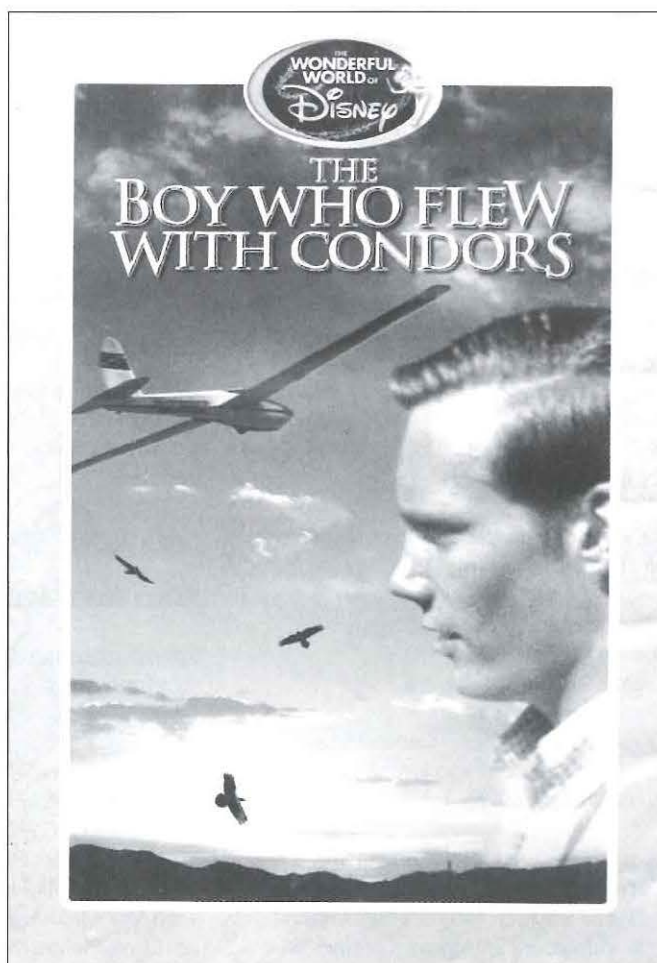
Gary KEMP vertelt zijn wedervaren onder de titel: **Finish The Task: The making Of A Competition Glider Pilot**. Een Kindle-boek heeft geen vaste paginering, de tekst past zich aan aan het scherm van je Kindle e-reader of van je computer (met Kindle software). Dit boek bevat dus 5119 "locaties" i.p.v. waarschijnlijk een paar honderd "bladzijden", met talrijke z/w en vooral kleurfoto's, waarvan men kan betreuren dat ze slechts een lage definitie bezitten. Het boek kwam begin dit jaar uit, en behandelt de zweefvliegcarrière van Gary Kemp tussen 1967 en 2006.

Kemp begon met Amerikaans voetbal, modelbouw en surfen, tot hij in 1967 op een zondagavond een kortfilm zag in de TV-uitzending *Walt Disney's Wonderful World of Color*: de film was *The Boy who Flew with Condors*, en zoals zoveel anderen zou hij hierdoor naar onze sport gelokt worden. Hij maakte kort daarop een initiatievlucht bij Lake Elsinore (Californië), en ondanks familiale perikelen (de dood van een baby, een adoptie, een nieuwe geboorte...) die voor vertraging zorgden, werd hij op 26 mei 1968 gelost op Schweizer 2-33. Daarna volgden de 1-26 en de 2-32 (de driezitter), en tegen eind '69 was hij ook mede-eigenaar van een standaardklasser 1-34.

In april 1970 begon hij te vliegen op El Mirage, toen een mekka voor prestatie- en wedstrijdvliegers. Diezelfde maand behaalde hij de 300 km diamant en vloog zijn eerste (regionale) wedstrijd. Het jaar daarop een eerste nationaal kampioenschap. Toen was er geen houden meer aan. Hoewel Gary nooit tot de absolute top behoorde, viel hij toch regelmatig in de prijzen en vestigde hij in de loop der jaren een aantal nationale records. Tot hij tijdens een wedstrijd begin 2006 ineens aanvoelde dat het genoeg geweest was.

De lotgevallen van Kemp zijn vlot leesbaar, vooral dan die tijdens de eerste jaren: de toestellen hadden bescheiden prestaties, de buitenlandingsavonturen waren talrijk. Daarna wordt het een beetje eentonig, met een opsomming van wedstrijden als piloot of organisator (of beide!). Een beetje jammer misschien, maar voor de prijs van 7,46 USD moet je het niet laten. Het sfeerbeeld van de jaren '60 to '80 is de moeite waard.

En aangezien we het dan toch over die film hadden: *The Boy who Flew with Condors* (kleur, 49 minuten, verkrijgbaar op DVD – maar enkel voor zone 1, dus niet leesbaar op Europese spelers – van Walt Disney Studios Home Entertainment, 6 mei 2008, ASIN: B001B-KLABG) werd in 1966 geproduceerd door Walt Disney en James Algar, op een script van Homer McCoy volgens een verhaal (*The Sail Plane Story*) van Ken Nelson. De eerste uitzending was in februari 1967. "The Wonderful World of Disney" is een van de meest succesvolle en langst lopende reeksen van de Amerikaanse televisie. Conform het "format" van de uitzending wordt de eigenlijke film ingeleid door een speech van Walt Disney himself.



Daarna volgt het sterk gedramatiseerde verhaal van Chris Jury, een jonge Californiër die de Condors bewondert. Plots verschijnt een zweefvliegtuig, dat even later in een veld vlakbij landt. Een meisje stapt uit. Weldra komt de ophaalploeg aan; Chris help bij het opladen en wordt uitgenodigd om ook eens mee te vliegen. Natuurlijk raakt hij in de ban van de sport en we volgen zijn opleiding. Hij bezoekt Torrey Pines en een zweefwedstrijd, ontmoet Milt Thompson, testpiloot van de X-15, en mag toezien hoe die een paar prototypes (een LLRV "vliegend ledikant", een M2 lifting body) uittest. Tot daar is alles nog vrij realistisch.

Maar als Chris een poging doet om zijn 50 km te halen, moet de spanning erin gehouden worden! Zijn eerste buitenlanding is midden in een grote eendenvijver. "A good landing is one you can swim away from", zegt de commentator! De volgende is op een golfterrein...

Even later doet hij met een 1-26 een poging voor de afstandsdiament(!). Daarvoor vliegt hij door onherbergzame berglandschappen, met veel storm, donder en bliksem. De ophaalploeg, die hem

over de weg volgt, raakt zijn spoor bijster ten gevolge van kuddes schapen en lekke banden. Als Chris compleet verloren lijkt, duikt een condor op die hem uit de storm leidt. Hij gaat landen op de verlaten oever van Mono Lake. Midden in die woestijn vindt hij een oude mijnwerker die zijn landingsverklaring aftekent.

Die oude man heeft ook een oude pick-up truck (uit anno 1930 of zo). Met een paar stukjes touw (een kleine 100 m) en veel goede wil wordt er een autosleep geïmproviseerd! Zo kan Chris opnieuw thermiek vinden (!) en terugvliegen naar zijn startvliegveld (!!) waar hij bij valavond aankomt (!!!) om zijn ophaalploeg gerust te stellen. Zelfs in 1967 kwam er enig protest uit zweefvliegkringen i.v.m. het roekeloze en onrealistische imago dat zo werd opgewekt. Maar de film was wel een van de factoren die in die periode de Amerikaanse zweefvliegsport een heleboel jonge en enthousiaste nieuwe leden bracht! De jeugd van toen was door deze film begeistert. Vandaag biedt hij meer een vleugje nostalgie naar zorgeloze tijden waar optimisme heerste. Een curiosum!

**Stéphane Vander Veken**



## KBAC sportcommissie en brevetten

### VERSLAG van de beperkte vergadering van 23 maart 2016

#### Aanwezig:

J. Aerts - voorzitter, J. Servais, G. Van Pee, L. Marenne, M. Van Put, P. Pauwels,

Wegens de terreurproblematiek in Brussel werd de geplande commissievergadering geannuleerd.

Gezien de dringend noodzaak om een wereldrecord zweefvliegen te controleren, zijn de voorzitter, de vertegenwoordigers van de zweefvliegsport samengekomen op het vliegveld Kiewit - Clublokaal van Albatros - aanvang 18:30 u.

#### 1. Controle van records:

De volgende dossiers werden onderzocht en conform verklaard:

Piloot Johan LUYCKX  
Toestel Ventus 2cM  
Locatie Pokweni - Namibia

31-12-2015 - 15 m Class - General Speed over a triangle course of 100 km: 185,55 km/h  
> Nieuw Belgisch record

05-12-2015 - 15 m Class - General Speed over a triangle course of 1000 km: 149,06 km/h  
> Nieuw Belgisch record, Tevens nieuw World Record en African Continental Record

> Het dossier werd op 25 maart overgemaakt aan de FAI.

#### 2. Allerlei

Examen Sportcommissaris dd. 11-01-2016: Er waren 8 deelnemers: 1 voor ballonvaart, 7 voor zweefvliegen. Alle kandidaten zijn geslaagd.

Gezien de start van het vliegseizoen, worden de resultaten bekrachtigd en worden de bevoegdheidsbewijzen toegestuurd.

#### 3. Volgende vergadering:

De e.v. voltallige vergadering zal plaatshebben op woensdag 29/06 om 18u30. Omstreeks 20:00 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS Voorzitter

#### Bijlage Verslag 2016-03-23

#### Sportcommissarissen - Toewijzing erkenningsnummers:

Ballonvaart  
2016/572 Djorry SIMOEN Zweefvliegen  
2016/573 Jean BREULS de TIECKEN  
2016/574 Ken GYPEN  
2016/575 Sander HEEREN  
2016/576 Jelle HILLEN  
2016/577 Ferdinand KORTLEVEN  
2016/578 Philippe MATTHYS  
2016/579 Sven VAN DER GOTEN

### Homologatie van FAI-brevetten LVZC

#### 1. Zilveren brevet:

##### 1.1. 1000 m hoogtewinst

BERVOETS Dimitri  
BOVIN Andreas  
BRAET Benedict  
BUSSCHOTS Cedric  
CLAES Bart  
CUYLAERTS Pascal  
DEMEESTERE Rob  
KLOFAC Michael  
NIJS Peter  
SCHOUTEDEN Jef  
VAN GAEL Tom  
VAN HOUT Wiet  
VERBRUGGEN Jan

##### 1.2. 5 uren duurvlicht:

BUSSCHOTS Cedric  
DUPONT Juliette  
KOFAC Michae  
KONINGS Jozef  
NIJS Peter  
SCHOUTEDEN Jef  
STINEKENS Bryan  
VAN GAEL Tom  
VAN HOUT Wiet  
WIELFAERT Thomas

##### 1.3. 50 km afstandsvlucht:

CAENEN Williame  
CLAES Hans  
CUYLAERTS Pascal

DEMEESTERE Rob  
DE RIDDER Jessie  
KLOFAC Michael  
KONINGS Jozef  
SCHOUTEDEN Je  
VAN GAEL Tom

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

CAENEN Williame  
CLAES Hans  
DE RIDDER Jessie  
DEMEESTERE Rob  
KLOFAC Michael  
KONINGS Jozef  
KONINGS Jozef  
SCHOUTEDEN Jef  
STINEKENS Bryan  
VAN GAEL Tom

2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtwinst:

2.2. 300 km afstandsvlucht:  
CLEYNEN Bert

2.3. Bekomen het gouden kenteken:

3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtwinst:

3.2. 300 km doelvucht:

3.3. 500 km afstandsvlucht:  
DE BONTRIDDER Lieven  
DE GROOTE Frederic  
MATTHYS Philippe  
TOMASSEN Peter

3.4. Bekomen het gouden brevet  
met 3 diamanten:

4. FAI afstandsbrevet:

4.1 750 km:  
BOVIN Stefan

Homologatie van FAI-brevetten LVZC

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtwinst  
BERVOETS Dimitri  
BOVIN Andreas  
BRAET Benedict  
BUSSCHOTS Cedric  
CLAES Bart  
CUYLAERTS Pascal  
DEMEESTERE Rob  
KLOFAC Michael  
NIJS Peter  
SCHOUTEDEN Jef  
VAN GAEL Tom  
VAN HOUT Wiet  
VERBRUGGEN Jan

1.2. 5 uren duurvucht:

BUSSCHOTS Cedric  
DUPONT Juliette  
KOFAC Michae  
KONINGS Jozef  
NIJS Peter  
SCHOUTEDEN Jef  
STINEKENS Bryan  
VAN GAEL Tom  
VAN HOUT Wiet  
WIELFAERT Thomas

1.3. 50 km afstandsvlucht:

CAENEN Williame  
CLAES Hans  
CUYLAERTS Pascal  
DEMEESTERE Rob  
DE RIDDER Jessie  
KLOFAC Michael  
KONINGS Jozef  
SCHOUTEDEN Je  
VAN GAEL Tom

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

CAENEN Williame  
CLAES Hans  
DE RIDDER Jessie  
DEMEESTERE Rob  
KLOFAC Michael  
KONINGS Jozef  
KONINGS Jozef  
SCHOUTEDEN Jef  
STINEKENS Bryan  
VAN GAEL Tom

2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtwinst:

2.2. 300 km afstandsvlucht:  
CLEYNEN Bert

2.3. Bekomen het gouden kenteken:

3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtwinst:

3.2. 300 km doelvucht:

3.3. 500 km afstandsvlucht:  
DE BONTRIDDER Lieven  
DE GROOTE Frederic  
MATTHYS Philippe  
TOMASSEN Peter

3.4. Bekomen het gouden brevet  
met 3 diamanten:

4. FAI afstandsbrevet:

4.1 750 km:  
BOVIN Stefan

