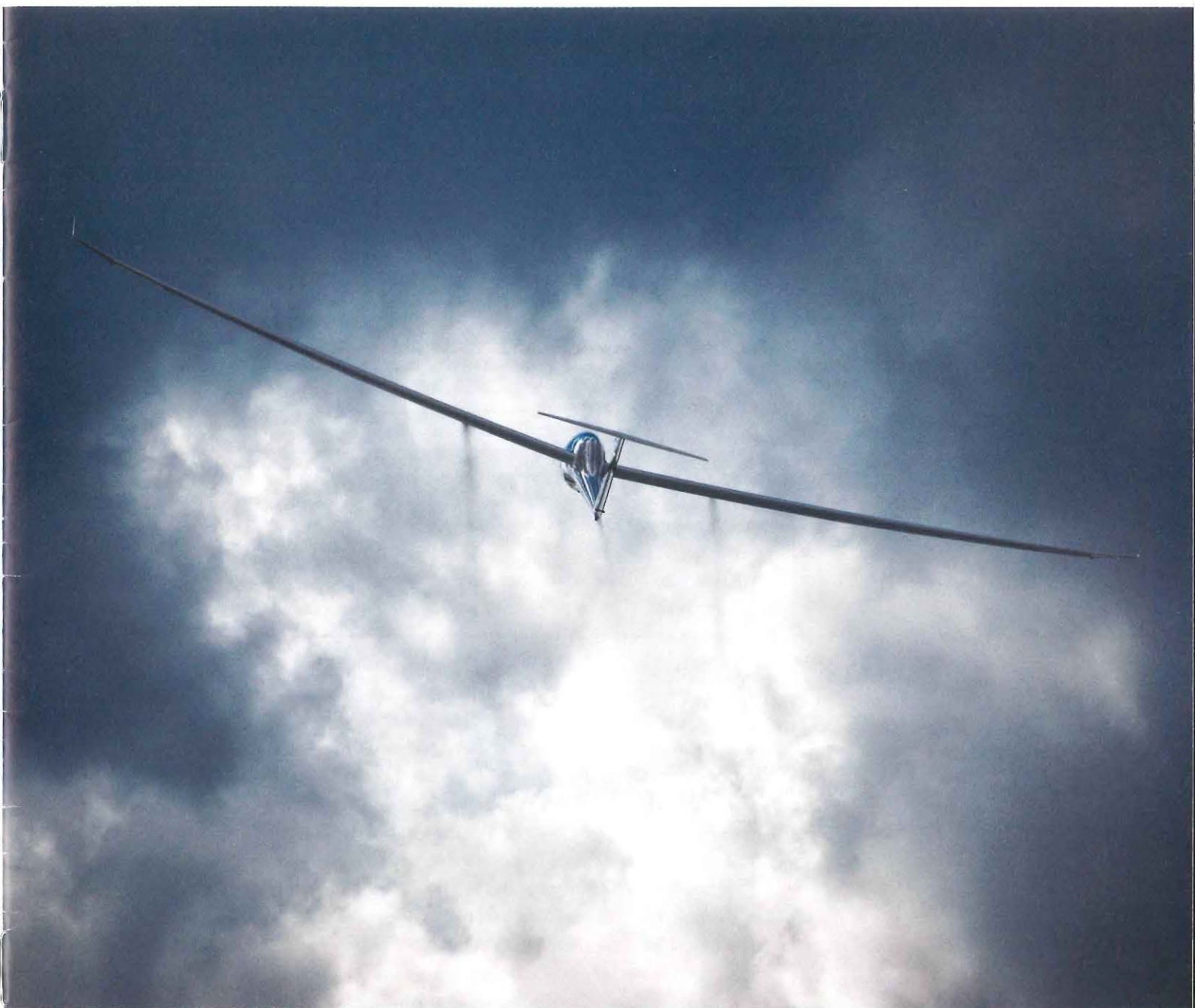


# LIGABLAD

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



38ste jaargang  
**januari • februari • maart 2018**  
kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift

  
liga van vlaamse zweefvliegclubs 

nummer **153**

# 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



**38<sup>ste</sup> jaargang • nummer 153**  
**Januari-februari-maart 2018**

### Hoofdredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Ludo Vrancken  
Naamsevest 26, 3000 Leuven  
Tel. 0498 60 65 99

**E-mail:**  
ligablad@lvzc.be

### Aan dit nummer werkten verder mee:

Patrick Pauwels  
Bert Schmelzer sr.  
Stéphane Vander Veken  
Theo Stockmans  
Kris Van Dam  
Julie Vanhoyland  
Geert De Palmenaer

### 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 Boecheut  
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  
BE42 0682 0333 4154  
v.z.w. Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs  
te 2530 Boecheut

### 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 is toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht voor 20 mei 2018 op het redactieadres.

Cover: *Going up* winnaar fotowedstrijd 2017 Remy Vanderhoydonck

## Inhoud

Nieuws van het secretariaat .....	1
Symposium 2018: Viel Gute Gründe sprechen für den Strechensegelflug ....	2
Het Symposium 2018 in foto's .....	4
Zweefvliegtuignieuws .....	5
Het hoekje van de boekenvreter .....	8
Het vliegveld van Goetsenhoven .....	9
Eindelijk een nieuw clubhuis .....	10
Juniorenweekend 2017 .....	12

## Woordje van de redactie

Velen van ons staan op het einde van de winter zenuwachtig in de startblokken klaar om er terug tegenaan te gaan. Wanneer Ligablad 153 in de bus valt, hebben ze (als de weergoden dat toelaten) die stap waarschijnlijk al enthousiast gezet. Tijdens de eerste briefing van een nieuw seizoen waarschuwde Gaston Peeters zijn troepen steeds om dat met de nodige zelfkritiek te doen. Hij dacht dan waarschijnlijk aan de koetjes die na een lange winter in de stal terug de weide innemen en dat nogal ondoordacht doen. We moeten ons bewust zijn dat een maandenlange inactiviteit wat stof op onze kunde nalaat en daarom is wat helemaal achteraan dit nummer staat wel heel belangrijk. Doe de test eens die Fabienne suggereert. Voor de rest bevat dit nummer de neerslag van wat er tijdens onze winterslaap allemaal gebeurde. Traditioneel wordt veel aandacht besteed aan het symposium, dit jaar in woord en beeld. Stéphane zorgde zoals steeds voor het nodige nieuws van de fabrikanten en de boekenwereld en Brasschaat stelt fier zijn nieuwe clublokaal voor. Ik hoop de volgende maanden nog veel plaatselijks nieuws te vernemen. Het is zeer belangrijk dat we allemaal op de hoogte zijn van wat er bij de clubs gebeurt. Zo wil ik in het volgende nummer meer aandacht besteden aan wat er zich op het vliegveld van Goetsenhoven afspeelt. Daar heeft de historische site een nieuwe bestemming gekregen, maar startten tegenstanders van het vliegveld een petitie om te verhinderen dat De Wouw zijn milieuvergunning zou kunnen verlengen. Dit verhaal krijgt zeker een vervolg. In september vond op het vliegveld van Brasschaat het juniorenweekend plaats Julie Vanhoyland schreef er een verslag over. Tot slot, dit nummer is het eerste dat ik samenstel. Tien jaar nam Geert De Palmenaer dat werk voor zijn rekening. In naam van de Liga wil ik Geert bedanken voor zijn jarenlange inzet.

Ludo

# Nieuws van het secretariaat

## Statutaire algemene vergadering

Op 14 maart ll. vond de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en het financieel verslag over 2017 en de begroting voor 2018 werden goedgekeurd.

Het werkingsverslag 2016 kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger of via je clubsecretaris. 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 zestiende werkingsjaar afgesloten. Op 19 maart jl. vond de statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en het financieel verslag van het voorbije werkingsjaar werden goedgekeurd, alsook het voorstel van de begroting voor 2018. Het verantwoordingsdossier over het werkingsjaar 2017 moet voor 1 april a.s. bij SPORT.VLAANDEREN worden ingediend. De aanvraag voor de erkenning en voor de subsidiëring voor 2018 werd door de minister en door SPORT.VLAANDEREN gunstig beoordeeld.

## EU-Vliegvergunningen (EU-FCL)

Ter herinnering ...

Vermits een FCL-vliegvergunning (SPL of LAPL(S)) geen vervaldatum heeft, moet de vergunninghouder steeds zelf voor elke vlucht nakijken of hij aan de permanente ervaringseisen voldoet. (Zie de info-fiches in de club alsook de informatie in het Vademecum 2018).

## Medische verklaringen

Zoals reeds herhaaldelijk werd toegelicht, is het type van medische verklaring verbonden met het type van vliegvergunning: de SPL vereist een Class 2 Medical, voor de LAPL(S) voldoet een LAPL-Medical. (Zie ook de ATO/FCL documentatie in de club of op de website)

**Gelieve ook steeds een kopie over te maken van je nieuwe medische verklaring.**

## ATO

De werking verloopt in het algemeen zeer vlot. Uit de interne audits blijkt dat er blijvend aandacht moet worden geschonken aan de administratieve discipline.

## 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).*

## Veiligheidsthema 2018

Voor dit werkingsjaar werd gekozen om extra aandacht te geven aan het steeds correct uitvoeren van het landingscircuit en de landing.

## FAI-Sporting Code

Sedert 1 oktober 2017 is de nieuwe sporting code "Section 3 - Gliders & Motor Gliders" van kracht geworden en vanaf 1 januari jl. geldt de nieuwe versie van de General Section. Deze documenten zijn beschikbaar op de website van de FAI, via de verantwoordelijke sportcommissaris in jouw club of via het secretariaat.

## 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*, gelieve hiermee rekening te houden a.u.b. *Oude dossiers worden niet meer aanvaard!*

In 2018 worden de aanvragen voor homologaties op het secretariaat verwacht tegen 15 juni en 15 november.

## Gebruik e-mailadres secretariaat:

Gelieve steeds het adres 'info@lvzc.be' te gebruiken.

Berichten met betrekking tot de CAMO+-werking kunnen worden verstuurd naar: 'camo@lvzc.be', berichten met betrekking tot de ATO-werking kunnen worden verstuurd naar: 'ato@lvzc.be'. Het oude adres 'lvzc@online.be' werd per 30 december 2016 afgesloten.

## Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

Wegens de gewijzigde vergunningadministratie, is de jaarlijkse/tweejaarlijkse actualisering komen te vervallen. Dit zal voortaan dus via de clubs moeten verlopen. Mogen wij tevens nogmaals oproepen om **adreswijzigingen** zo spoedig als mogelijk te melden aan het LVZC-secretariaat. **Gelieve ook steeds een kopie over te maken van je nieuwe medische verklaring.**

## Verkrijgbaar via het secretariaat:

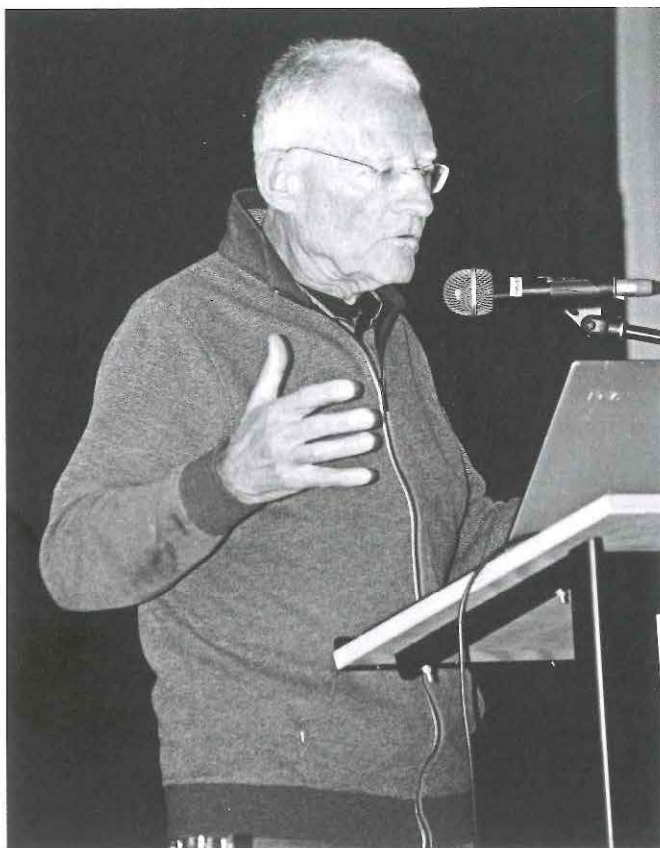
- |                                     |        |         |
|-------------------------------------|--------|---------|
| - KNVvL-Elementaire vliegopleiding: | € 5,-  | (7,00)* |
| - Logboekje                         | € 2,50 | (4,50)* |
| - Sticker 'Zilveren' brevet         | € 1,75 | (2,50)* |

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

## Symposium 2018

### Viele Gute Gründe sprechen für den Streckensegelflug

We kunnen het ook in de visies van onze clubs terugvinden: zweefvliegen is afstandsvliegen. Sigfried "Sigi" Baumgartl, voorzitter van de Segelflugkommission binnen de Deutsche Aero-club en een van de twee key-note sprekers op het symposium, gaat zelfs een stapje verder. Voor hem is wedstrijdvliegen het ultieme doel van de zweefvliegerij, maar klopt dit wel met de werkelijkheid?



Sigi Baumgartl aan het werk (foto Geert De Palmenaer)

In Duitsland alleszins niet. Volgens de Duitse Aeroclub stabiliseert het aantal afstandsvliegers zich al sedert 2008 op dertig procent van het totale collectief (leerlingen inbegrepen) en daalt het in absolute cijfers omdat de laatste tien jaar het aantal beoefenaars van de sport met vijftien procent afnam.

In 2016 telde men de koppen in de zweefvliegclubs van Nordrhein-Westfalen en kwam tot de bevinding dat maar een kwart van de leden die daar voor in aanmerking komen, proeven vliegt en indient. De wedstrijdvliegers vormden een nog kleinere minderheid, zij vertegenwoordigen amper drie procent van de groep. Zweefvliegen is dus voor de doorsnee Duitse zweefvlieger absoluut niet gelijk aan afstandsvliegen en nog minder is het een wedstrijdport.

Moeten we deze verhouding aanvaarden als de Paretoverdeling van het zweefvliegen, een gegeven "zweefvliegconstante", of moeten we er wat aan doen? Wat denken piloten die louter recreatief vliegen hier van? Sigi Baumgartl onderzocht het in Nordrhein-Westfalen. De zweefvliegverenigingen in dit deel van Duitsland herbergen vijfduizend vijfhonderd leden waarvan er vierduizend vijfhonderd een vlieglicentie op zak hebben.

Waarom laat de grote meerderheid van de zweefvliegpiloten het afstandsvliegen aan zich voorbij gaan? Waarom kiezen zij voor een recreatieve invulling van hun vrijetijdsbesteding in plaats van voor het sportieve aspect ervan?

De antwoorden liggen voor de hand. Overlandvliegen is met de jaren ingewikkelder geworden, het eist steeds meer technische vaardigheden en stelt zware mentale, cognitieve en financiële eisen. De opleiding voor het zweefvliegbrevet bereidt de leerlingen hier nauwelijks op voor. In veel verenigingen stopt zelfs het didactisch dubbelvliegen compleet na het behalen van het brevet. Na een à twee jaar georganiseerde training, wordt de kersverse licentiehouders zo, van de ene op de andere dag, aan zijn lot overgelaten. De stap naar het cross-country vliegen moet hij dan maar alleen zetten.

In het proefondervindelijk proces dat volgt, is het niet ondenkbaar dat de potentiële afstandsvlieger al gauw tot de conclusie komt dat hij zijn vrije tijd ook zonder stress, onzekerheid en een oncomfortabel gevoel kan doorbrengen.

Om zo een situatie te vermijden vindt Baumgartl dat het absoluut nodig is jonge brevethouders zowel op vliegtechnisch als mentaal vlak verder te begeleiden. Vooral, zo meent hij, om hen te leren snel goede beslissingen te nemen want dat soort beslissingen bepaalt namelijk of een vlucht succesvol afgesloten kan worden, of een vlucht een positieve of negatieve nasmaak nalaat. De nagestreefde doelstelling is zeer ambitieus, zeker als men weet dat de elementen die ons beslissingsvermogen sturen, diep in ons onderbewustzijn verborgen liggen en we nauwelijks weet hebben hoe we tot een overdracht van die elementen zouden kunnen komen.

In Nordrhein-Westfalen probeert men het met voordrachten, workshops, teamvluchten en opleidingen in dubbel. Hoe effectief zijn die tools? Voordrachten en workshops kunnen zeker het kennisniveau van de leerlingen verhogen, teamvliegen in eenzitters resulteert soms niet echt in het beoogde resultaat (leerlingen leren niet zelfstandig beslissen en geraken door het samen vliegen gestresseerd) blijft de training in een tweezitter. Meevliegen met een ervaren piloot verhoogt de kans dat er tussen leerling-passagier en opleider een overdracht van intuïtief beslissingsvermogen plaatsvindt, zeker als de passagiers getalenteerd is.

Dat binnen de overlandgemeenschap het nut van de tweezitter voor het afstandsvliegen de facto al ontdekt is, bewijzen de cijfers in Nordrhein-Westfalen. Clubs met tweezitters vliegen vijf tot zeven maal meer uren dan clubs zonder. Zij presteren bovendien twee maal meer afstandsuren per zitplaats dan clubs met louter eenzitters.

Uit een anonieme bevraging van afstandsvliegers tijdens workshops bleek bovendien dat maar tien procent van de deelnemers het liefst solo op pad gaat, dertig procent verkoos een teamvlucht en zestig procent een vlucht in een tweezitter, dertig procent van de ondervraagde piloten verklaarde zelfs alleen maar in een tweezitter de lokale kegel uit te willen vliegen. Die laatste vaststelling laat vermoeden dat een tweezitter niet alleen op financiële gronden (gedeelde kosten) aantrekkelijk is.

Op basis van al het voorgaande startte in Nordrhein-Westfalen verleden jaar een offensief om het afstandsvliegen aantrekkelijker te maken. Van de clubs werd in 2017 een engagement

gevraagd om hun tweezitters hiervoor in te schakelen en in 2018 wil men dit engagement zelfs financieel belonen.

Baumgartl nam eind 2017 nog een ander initiatief. Om de fair-play, het veiligheidsniveau en het zorgvuldigheidsniveau in het wedstrijdvliegen te verbeteren, stelde hij de Deutsche Aeroclub voor om risicogedrag tijdens wedstrijden beter te sanctioneren.

Wat denkt de grote meerderheid van niet-afstandsvliegers in Duitsland daar nu van? Is deze grote groep inderdaad een vijver waar afstandsvliegers uitgevist kunnen worden die zonder begeleiding niet boven water zouden komen? De vraag bleef onbeantwoord.

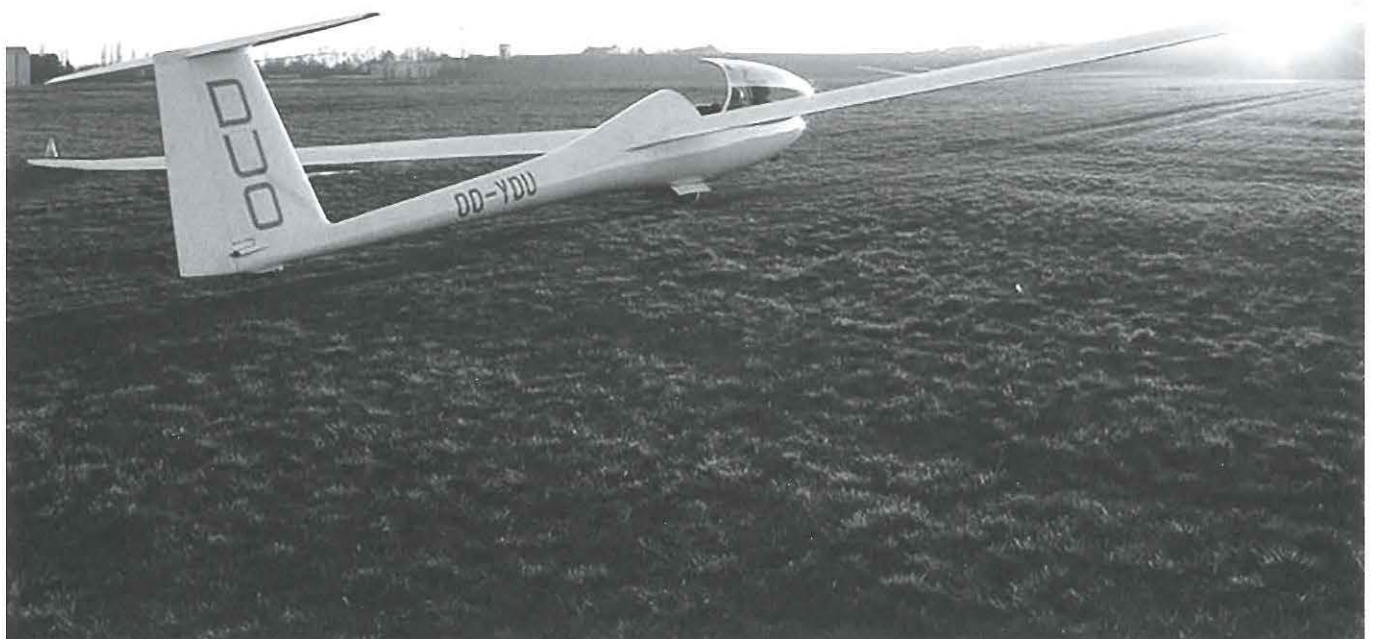
Het lot van leerlingen-passagiers die geen talent manifesteren om zich tot grote afstands- c.q. wedstrijdvliegers te ontpoppen bleef ook wat in het midden. Hoewel onze liga niet aangesloten is bij het Belgisch Olympisch comité en dus niet met dezelfde prestatiedruk kampt als de Duitse evenknie, is het ook bij ons interessant om de situatie eens in kaart te zetten.

En dan nog een opmerking van Bert Schmelzer sr. Ik zag Guy Bechtold uit Luxemburg na Siggis voordracht in Duitsland op de zweefvliegtag naar hem toegaan, om hem te zeggen dat hij dit in Luxemburg ook eens moet vertellen om met Duo of Arcus clubleden mee te nemen.

Zweefvliegen is complex en dan nog stress ontwikkelen is niet leuk, maar beetje bij beetje motiveert men clubleden ook om weer meer naar het vliegveld te komen. De prestatie-dubbelzitter is een goede investering, Gaston zaliger wist dit ook al lang, Motor, Turbo en nu FESS, laten ook oudere piloten weer graag overland vliegen.

*Ludo Vrancken*

*Een performante tweezitter, het ideale didactische materiaal volgens Sigi Baumgartl (foto Harald De Vriendt)*



## Het symposium 2018 in foto's



1 Voormiddagactiviteit: het instructeurscorps refreshen  
(foto Ludo Vrancken)



2 H.O.T. Koen Pierlet aan het woord met op de achtergrond Fabienne Vanderlinden die de incidenten en accidenten die tijdens het afgelopen jaar bij opleidingsactiviteiten plaatsvonden, onder de loep nam.  
(foto Ludo Vrancken)

3 Plenaire zitting  
(foto Geert De Palmenaer)

4 Benelux clubklasse  
(foto Geert De Palmenaer)

5 Beker van Vlaanderen  
(foto Geert De Palmenaer)

6 Trofee Michel Aerts  
(foto Geert De Palmenaer)

7 Trofee Gaston Peeters  
(foto Geert De Palmenaer)





8 Motorklasse buitenland  
(foto Geert De Palmenaer)

9 Motorklasse Benelux  
(foto Geert De Palmenaer)

10 Open/renklasse  
(foto Geert De Palmenaer)



## Zweefvliegtuignieuws

### Akaflieg Karlsruhe

De werkzaamheden aan het prototype van de vliegende vleugel AK-X vorderen: de linker ligger werd begin februari afgewerkt. Hij werd ook gekleefd in de vleugelschaal. Een deel van de stuurstangen en overbrengingen werd eveneens aangebracht. De ligger is een zeer massief onderdeel (50,2 kg) en staat in voor nagenoeg de helft van het totale gewicht van de vleugel, inclusief besturing, steunribben, beslagen enz. De vleugel bestaat uit ongeveer 250 onderdelen! Al die stukken zijn thans in productie en worden weldra ingebouwd.



### Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

De elektrozeveer ASG 32 El heeft zijn EASA-luchtwaardigheidsbewijs ontvangen. Daarmee is het de eerste goedgekeurde zomtweezitter met elektrische thuisbrenger. Het systeem werd specifiek voor dit toestel ontworpen door een consortium, d.i. een samenwerkingsverband tussen Schleicher, akafliëgs en andere



partners, met steun van de overheid. Op volle vermogen kan de 34 pk sterke synchrone elektromotor 20 minuten draaien, en de stijgsnelheid van 1,3 m/s (tweezits) levert een reikwijdte van ongeveer 100 km op in zaagtandvlucht. Het batterijblok bestaat uit meer dan 1 200 lithium-ionenelementen. De propeller heeft een diameter van 1,55 m en is optimaal afgestemd op de karakteristieken van de motor.

### Avionic

Dit bedrijf, vooral bekend voor de productie van zweefvliegtuig-aanhangwagens, heeft recent de productie van een gemoderniseerde Diana 2 "New Generation" opgenomen, en biedt die nu ook aan in een variëte met een FES-systeem. Volgens Avionic zou de Diana 2 FES met de 36 kW motor tot zelfstart in staat zijn, in elk geval zonder waterballast, en wellicht ook met. Overigens is er nu ook een Diana 3 - 18 m prototype, dat vanaf maart proefvluchten moet ondergaan. Hoewel afgeleid van de Diana 2, wijkt de 3 af op een reeks belangrijke punten, zoals een ruimere cockpit met centrale knuppel en betere ergonomie, een vleugel met conventionele ligger (i.p.v. de met de romp integrale liggerstompen van de 2), een compleet herwerkt staartgedeelte, en een vleugel met wrong (washout) om de start- en overtrekeigenschappen te verbeteren.



## DG Flugzeugbau

De eerste LS8-sc neo werd eind januari aan zij eigenaar geleverd. Daarmee is de productie van deze nieuwe versie een feit.

Anderzijds heeft EASA een technische mededeling van DG (TN 4048, 30 november 2017) voor alle LS 4b omgezet in een AD (luchtwaardigheidsrichtlijn AD 2018-32), waardoor binnen de 30 dagen na effectieve datum van de AD een aantal onderdelen van de remklep-overbrenging moeten geïnspecteerd worden. Bij beschadiging dienen ze te vervangen voor de volgende vlucht. In elke geval moeten de onderdelen vervangen worden binnen de vier maanden na effectieve datum van de AD (1 maart 2018).

## LZ DESIGN

Dit is de firma die de FES (Front Electric Sustainer) produceert. Omwille van twee gevallen van brand van een batterijpack, was er een AD verschenen waardoor gecertificeerde zweefvliegtuigen niet langer zo'n pack mochten gebruiken. De firma heeft alles ingezet om het euvel zo snel mogelijk te verhelpen. Er werd besloten om de packs volledig te herontwerpen, met verbeterde stevigheid, brandveiligheid, detectoren voor temperatuurveranderingen, verbeterd controle- en beheerinstrument, enz. EASA heeft ondertussen die nieuwe batterijpacks goedgekeurd via een Major Change Approval voor de drie betrokken constructeurs (Schempp-Hirth, HPH Sailplanes, Sportine Aviacija ir Ko), zodat de bestaande FES-toestellen kunnen aangepast worden en nieuwe exemplaren van de band kunnen rollen met de aangepaste hard- en software.



Batterijen die nog onder garantie staan, zullen kosteloos vervangen worden door LZ. De bestaande batterij-elementen worden gedemonteerd, getest en ingebouwd in een nieuw batterijpack. Packs buiten de waarborgperiode worden omgebouwd tegen € 650 + BTW per paar (ongeveer 9% van de nieuwprijs voor 2 batterijpacks). Andere veranderingen zijn optioneel, zoals de upgrade van het FCU-instrument (dat de motor stuurt en de batterijen beheert) met een SD-kaartmodule voor het loggen van alle FES-parameters, de (warm aanbevolen) aankoop van roestvrijstalen transport- en stockageboxen voor de batterijpacks, of de "Discharge Assistant" om de packs gecontroleerd te ontladen tot 50% capaciteit voor een langere stockage (winterstop).

## Schempp-Hirth Flugzeugbau

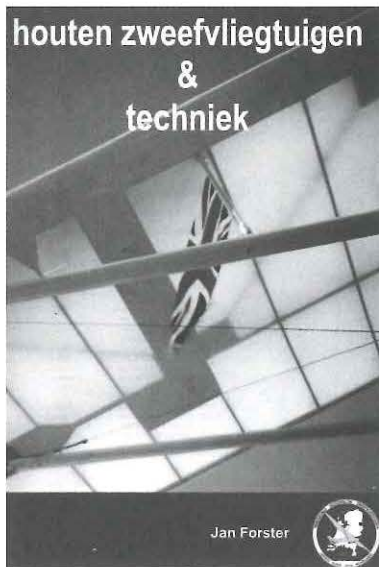


Op 24 december 2017 kozen liefst twee prototypes het lucht-ruim: de zelfstarter Performance Edition van de nieuwe Ventus (Ventus-3M) en de met Front Electric Sustainer (FES) uitgeruste Ventus Sport Edition (Ventus-3F). De 3M werd eerst opgesleept met Andy Lutz als testvlieger, om de motor in vlucht te testen. Daarna voerde CEO Tilo Holighaus de eerste zelfstart uit, waarbij de korte rolweg en hoge klomsnelheid opvielen. Tilo prees ook het comfort van de nieuwe cockpit en de vliegeigenschappen. Daarnaast kon Joachim Krauter de Ventus-3F aan zijn eerste vlucht onderwerpen en meldde geen bijzonderheden.

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

## Het hoekje van de boekenvreter

Het gebeurt niet vaak dat de boekenvreter twee Nederlandstalige boeken tegelijk bespreekt, maar nu is er daar eens de kans toe.



Laten we beginnen met een boekje voor de technuten: **FORSTER, JAN, e.a., Houten zweefvliegtuigen & techniek, Vereniging Historische Zweefvliegtuigen**, Nederland 2007, 282 blz. 14.7 x 21 cm, talrijke z/w tekeningen en kleurfoto's, multiringmap, ISBN/EAN 978-90-9022122-9. Dit is HET handboek voor al wie enige interesse heeft voor het onderhoud en de herstelling van zweefvliegtuigen in hout en doek.

De eerste hoofdstukken zijn gewijd aan de diverse inspecties waaraan men zweefvliegtuigen kan onderwerpen, vervolgens krijgen we een uitgebreide inleiding over het materiaal "hout": opbouw, soorten, structuren, verzagen, sterkte, selectie, verwerken... Dan volgen de testmethodes en de reparaties. Ook wordt de bespanning besproken, zowel met klassiek katoendoek als met polyester, het schilderen en het lijmen. Een uitgebreid hoofdstuk wordt besteed aan metaal: beslagen, stijlen, stuurstangen, bouten en moeren, enz.

Het laatste hoofdstuk, "diversen", telt nagenoeg 100 blz.: van band en wiel over kabels tot trillingsgetal en zwaartepuntbepaling... In de appendix vinden we een vreemde-woordenlijst, een lijst van afkortingen, omrekeningstabellen, een lijst van leveranciers, en tot slot de geraadpleegde literatuur. Een kanjer van een werk.

Toch een paar opmerkingen: het is niet altijd gemakkelijk om iets specifiek terug te vinden in het boek, bij gebrek aan een uitgebreide index. Soms valt de uitleg wat summier uit, het is duidelijk een boekje voor de ervaren technut, als beginner kom je soms iet te kort. En dan een kleine leemte op technisch vlak: misschien heeft de boekenvreter er overgelezen, maar hij heeft niets gevonden over het vastnaaien ("larden") van het doek aan de structuur bij holle delen...

Het boek heeft in ieder geval zijn plaats gevonden in de boekenkast naast de "Werkstattpraxis", de klassieker van Hans Jacobs.



**DHAENENS, PIET & DE DECKER CYNRIK, Een eeuw luchtvaart boven Gent deel III - Vliegveld Sint-Denijs-Westrem en andere luchtvaartverhalen 1946-2017**, Flying Pencil, Erembodegem 2017, 208 blz. 22,5 x 29 cm, honderden z/w en kleurfoto's, ingebonden, harde kaft, ISBN 9789078878261. Het lang verwachte derde deel over de geschiedenis van het vroegere vliegveld van de Arveledestad. Deel I verscheen in 2008 (zie Ligablad nr.

115), deel II in 2009 (werd niet besproken omdat het enkel handelde over de oorlogsperiode 1940-45 en geen burgerluchtvaart behandelde). Gezien de wachttijd waren de verwachtingen gespannen.

Nu, het resultaat mag er wezen. De naoorlogse ontwikkeling van de burgerluchtvaart in het Gentse wordt uitvoerig besproken, natuurlijk met nadruk op de motorvliegerij, maar zonder het zweefvliegen te vergeten. Zo vinden we de prijs van een lierstart (15 BEF, een slordige 40 cent) en van een sleepstart (25 BEF, zo'n 65 cent!) in 1948. De enige zwever was toen een vooroorlogse Rhönbussard. Daarmee behaalde Henri Gildemyn de 50 km-proef voor het zilveren brevet. Daarna werd er een Baby geleend door de KBAC. In 1950 kocht de Gentse Rotary een Sohaj waarmee Gildemyn in 1952 deelnam aan de WK in Spanje. Andere bekende namen uit die (her)beginfase: Freddy Storrer, Maurice Van Assche, Roger De Cooman...

Het boek somt ook alle vliegongevallen op waarin Gentse piloten en toestellen betrokken raakten. En dat waren er jammer genoeg heel wat, ook bij de zweefvliegtuigen: pilotagefouten, maar ook technische problemen en botsingen in vlucht... Daarnaast wordt er heel wat aandacht besteed aan diverse lokale, nationale en internationale wedstrijden, waaronder voor het zweefvliegen de "Gentse Dagen" ingericht door de Ghent Aviation Club of later de "Beker van Vlaanderen" door de Gentse Zweefvlieg School. Ook de foto's bieden een mooi overzicht van al wat op zweefvlieggebied te zien was op EBGT. Met een bijzondere vermelding voor een paar zeer merkwaaardige lieren! In die jaren was er zelfs een Gentse Universitaire Vliegclub!

Het laatste deel van het boek handelt dan over de teloorgang van het vliegveld, dat moest wijken voor Flanders Expo. Van alle projecten voor een nieuw vliegveld kwam nooit iets in huis. Zo is Gent een stad zonder vliegveld gebleven. De Gentenaars kunnen enkel nog zingen zoals Walter De Buck: "Loatst op 'et Sint-Tenijs plein, mijne vlieger was aan 't zweven..."

Stéphane Vander Veken

## De toekomst van het vliegveld te Goetsenhoven

Afgelopen maanden verschenen in de kranten artikels dat er onder deze regering geen kazernes zouden verkocht worden, dus ook Goetsenhoven niet. Zo 'n verkoop kan jaren duren, als er kandidaten zijn.

Op maandag 2 oktober is er in het Ontmoetingscentrum De Koepel in Goetsenhoven een infovergadering doorgegaan over de inplanting van een intergemeentelijk trainingscentrum voor de Federale Politie op ons vliegveld. De uiteenzetting werd gegeven door Interleuven, de ontwerper. Ik ben er naar toe geweest.

De inplanting komt op het noordwestelijke gedeelte van het terrein (langs de Hannuïtsesteenweg). De afmetingen van dit centrum zijn  $\pm 60 \times 150$ m, dus een kleine hectare. Op het eerste zicht zouden er twee militaire gebouwen of ruïnes moeten sneuvelen, de mess officieren, een bunker en waarschijnlijk ook de sportzaal.

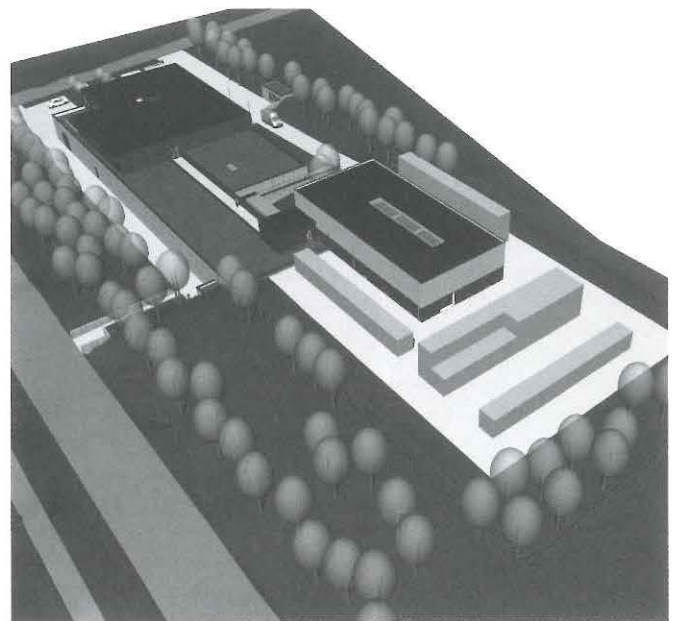
Dit trainingscentrum omvat een overdekte schietstand, een ruimte voor opleiding van gevechts-, verdedigings-en wapenstokgebruik. Daarnaast zal er ook een refter, sanitair, douches en administratieve burelen gebouwd worden. Het kostenplaatje bedraagt 4,3 miljoen Euro. inbegrepen de aankoop van Defensie, afbraakwerken en de nieuwbouw.

Eens operationeel, zal er geoefend worden, iedere werkdag van 8u tot 20u. Daar het over een overdekte schietstand gaat en de gebruikte materialen een geluiddempend effect hebben, zal de lawaaihinder tot een minimum beperkt zijn.

### Timing:

- > oktober 2017: indienen van stedenbouwkundige aanvraag bij Ruimte Vlaanderen
- > einde 2017: aanbesteding
- > maart 2018: toewijzing
- > april 2018: start werken
- > 2019: ingebruikname

Hopelijk komt er voor de ingebruikname een open deur.

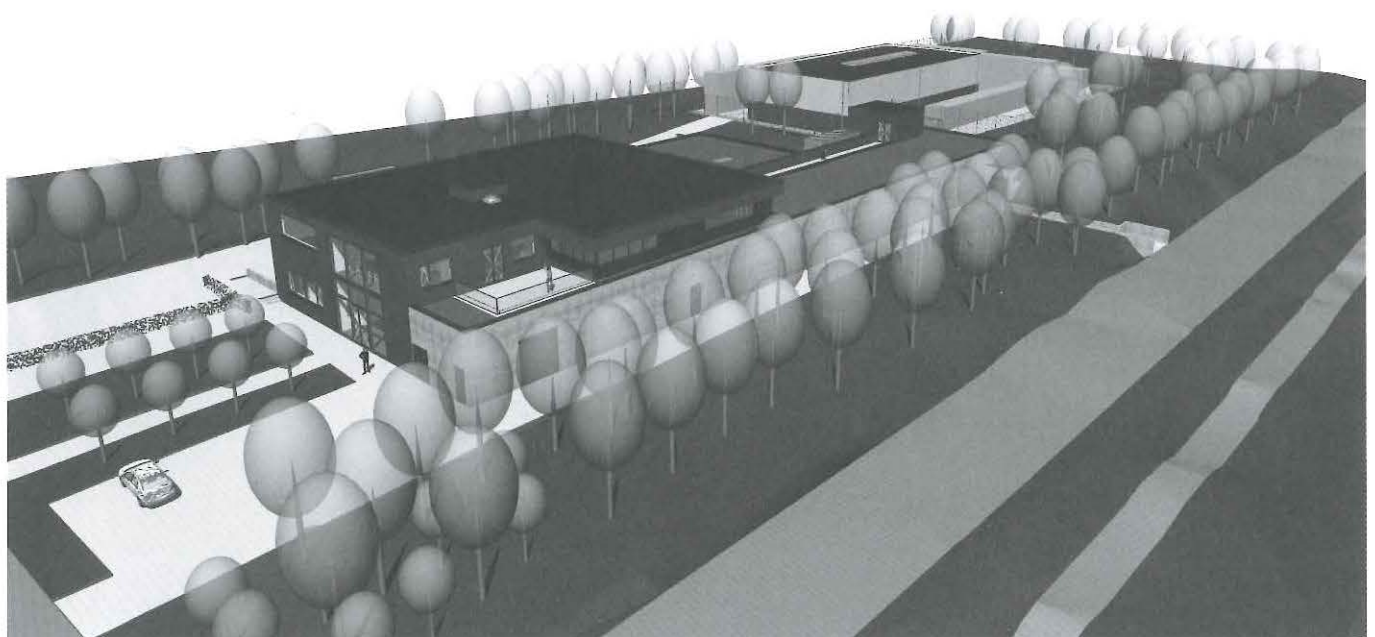


De schietstand zal in het WE niet kunnen gebruikt worden door een schuttersclub. Anders zou er nog een clublokaal moeten gebouwd worden, enz. Dit zou de kosten alleen maar opdrijven. Naar mijn bescheiden mening is dit project een positieve zaak waar gans de gemeenschap baat bij heeft. Dit centrum heeft ook geen enkele invloed op onze vliegactiviteiten.

Bijgevoegd enkele schetsen van het centrum, ons ter beschikking gesteld door Interleuven, waarvoor mijn dank.

Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**



## Eindelijk, een nieuw clubhuis

Kijk! Foto's van de bar toen ze nog maar pas geopend was. Peter geeft me een pak zwart-wit foto's die uit de beginjaren van de zweefclub van Brasschaat stammen. We vermoeden dat het begin jaren '60 moet zijn. Op de foto's zien we dat er eigenlijk heel weinig veranderd is de laatste 50 jaar. De ramen zijn eens vernieuwd, de gordijnen zijn eens vervangen... Dat is het zo een beetje. De foto's worden gevonden bij opruim werken in wat ons nieuw clubhuis gaat worden.

Het idee is ongeveer zeven jaar geleden ontstaan bij Jan Thiers, voorzitter van KACB. De overkoepelende club van motor en zweefvliegclub. Enkele jaren geleden is het Lichte vliegwezen verhuisd uit Brasschaat. Enkel Artillerie huist nog in de kazerne. Deze maken geen gebruik meer van het vliegveld. Sinds de verhuis van het Lichte vliegwezen is de gemeente Brasschaat ook beginnen investeren in de site. Er is een horeca project, Tank museum, velorail en een nieuwe hangaar om warbirds te restaureren. De gemeente heeft ook al een parking aangelegd. Dit alles brengt meer bezoekers naar het vliegveld en sommige vonden ook de weg naar ons clubhuis. "Sommige", want als je al op EBBT was weet je dat we voor onze après vol achter de hangaar moesten zijn.

Nu hadden we naast de hangaar nog een oud gebouw dat vroeger dienst deed als paardenstallen. Wij gebruikten het om aanhangwagens en rollend materieel in te zetten. Soms werd het ook gebruikt als feestzaal. Enkele beroemde Juniorenweekends en Tiroleravonden werden er georganiseerd. Maar het gebouw is de helft groter dan het oude clubhuis en heeft prachtig uitzicht op het vliegveld met al zijn activiteiten.

Na zeven jaar dromen en plannen werd dan eind 2016 begonnen aan het leegmaken van wat onze nieuwe thuis ging worden. Aanhangwagens kregen een andere plaats, het valse plafond werd verwijderd zodat we zicht kregen op de ruimte. Vele uren werden er gevuld met houten schermen maken en deze dichtmaken met karton. Dit om een beeld te krijgen van hoe



we het gingen indelen. Uiteindelijk was de puzzel gelegd. Vooraan natuurlijk bar en zaal. Centraal een bar in u-vorm. Links achteraan toiletten, douche en rechts achter de bar de keuken.

Ook het dak werd volledig vernieuwd. Er werden nieuwe ramen met dubbele beglazing achter de oude geplaatst om het authentieke karakter van het gebouw te behouden. Om deze reden werden ook enkele drinkbakken van de paarden terug gerestaureerd. De voorgevel werd ook voorzien van nieuwe ramen voor een beter uitzicht. Er werd ook een stuk bij aangebouwd om de "C" en briefingruimte onder te brengen. Dit om piloten rustig hun vlucht voor te laten voorbereiden en wat administratie in orde te brengen.

Ondertussen werden meters leidingen gelegd, vloerverwarming, honderden meters elektriciteit kabels en tientallen liters verf verfreesden de oude stallen.





Toen kwam het voorjaar met de bijbehorende cumuli er aan en werden de werken op een iets lager pitje gezet. Maar er werd wel nog wat gedaan, vloeren gelegd, meubilair gemaakt of gekocht... Toen de cumuli verdwenen en plaats maakten voor de eerste vriestemperaturen schakelden we terug een versnelling hoger. Het begon meer en meer op een clubhuis te lijken en als we 's avonds stopten met de werken bleven we gewoon zitten.

De bierinstallatie was immers al klaar en moest toch getest worden. 16 december, na maanden de opening te hebben moeten uitstellen wegens nog niet klaar. Besliste Jan om te verhuizen. Ondergetekende was de laatste muur nog aan het schilderen toen er een acute verhuis plaatsvond. "De bel" werd aan de toeg gegeven en werd onmiddellijk in gebruik genomen om de verhuis te vieren.

Sindsdien zijn we nog altijd aan het afwerken. Een oud lid en modelbouwer schonk ons een Flamingo. Dit is een Braziliaanse zwever met knikvleugel. Het vijf meter grote model kreeg OO-BZC als immatriculatie. Een model Piper cup is in aanbouw om de motorafdeling te vertegenwoordigen.

Om service te garanderen is iemand aangenomen die van woensdag tot en met zondag de bediening verzorgt. Dit is ook een pluspunt nu we ook tijdens de week beginnen vliegen.

Het terras is aangelegd, klaar voor 120 zitplaatsen. De nieuwe ledenparking is bijna voltooid en hier en daar moet er nog wat afgewerkt worden maar de bezoekers zijn het er allemaal mee eens dat we geslaagd zijn in onze opzet. Een nieuwe thuis maken voor leden en bezoekers met een sfeer van een echt clubhuis.



Kris Van Dam  
BZC

## Juniorenweekend 2017

*Dit artikel werd overgenomen uit Cumulus, het clubblad van De Wouw.*

Ook in 2017 was het er weer: het juniorenweekend. Traditiegetrouw zakten we met een groepje jongeren op 23 september 2017 af naar het vliegveld van Brasschaat.

Voor sommigen onder ons was het de eerste keer. Iedereen vertrok dus met veel enthousiasme. Enkele leden waren reeds aanwezig van 's morgens vroeg en hebben enkele mooie vluchten kunnen maken.

Toestellen zoals een ASG 32, Dimona, Duo Discus T, Caproni Calf (side-by-side), Nimbus etc. waren aanwezig. Je kon ook genieten van een acrovlucht met een MDM-I Fox. Voor wie door de dag een kleine honger kreeg, waren er hotdogs voorzien.

Ikzelf ben pas later aangekomen nl. rond 17u. De meeste vluchten waren toen reeds afgelopen. Er zat op dat moment al veel volk met een pint bier of een glaasje wijn op het terras te genieten van de komende zonsondergang. Jammer genoeg was er dit jaar geen sunsetshow met de MDM-I Fox gepland.

Het viel ook op dat er dit jaar maar een magere opkomst was. Het werd avond, alle vliegtuigen stonden weer op hun plaats in de hangar, het materiaal werd opgeruimd en het allerbelangrijkste: de pizza-oven stond gloeiendheet. Iedereen was in blijde afwachting, maar natuurlijk mochten de allerkleinsten eerst hun buikje vullen.

Rond 20u was net dan eindelijk aan ons. We hadden veel honger dus de pizza smaakte des te meer! Er stond een buffet met allemaal verschillende soorten pizza's opgesteld, dus je kon zoveel bijnemen als je maar wilde. Je kwam zeker niets te kort.

Na het avondeten, verhuisden we naar binnen. Daar wachtte een muziekbands ons op. Zij brachten de sfeer er meteen in. Helaas was de opkomst niet zo groot, waardoor er al veel mensen vroeg naar huis vertrokken, waaronder ikzelf.



Sommige leden bleven overnachten in een tent, voor anderen eindigde het juniorenweekend op café in Mechelen. Het juniorenweekend was vroeg afgelopen dit jaar, maar zeker niet minder leuk!

**Julie Vanhoyland**



*De sleeptoeisten vliegen bij zonsondergang nog eens over terwijl iedereen geduldig op de pizza's wacht.*

# KBAC sportcommissie en brevetten

## VERSLAG van de vergadering van 29 november 2017

### Aanwezig

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

### Verontschuldigd

J.P. Wouters

*Vanaf januari 2018 zal Michel Van Put worden opgevolgd door Eline Leurs.*

### 1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 2017-06-28:

Het verslag wordt goedgekeurd

### 2. Records:

Zweefvliegen

- Twee records werden onderzocht:

- Pieter Lievens - Std. Cirrus - 15 m 19-04-2017:
- Straight distance to a goal: 729,8km
- Free straight distance to a goal: 733,10 km

- Het record van Johan Luyckx in de 15 m klasse 'speed over a triangle of 300 km' van 12/12/2016 – is ook geldig voor de open klasse.

### 3. Reglementen van wedstrijden 2017:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

- 3.1. Ballonvaart  
- Challenge Waasland 2017 – 07/10 of 14/10/2017

### 4. Resultaten

Volgende wedstrijdresultaten werden neergelegd:

- 4.1 Ballonvaart  
- Challenge Waasland 2017 – 14/10/2017
- 4.2. Modelluchtvaart  
25th Summer Soaring Criterium – Cat. F3B
- 4.3. Zweefvliegen:  
- Kiewit Cup 2017  
- BVV 2017
- 4.4. Aerobatics:  
- BOAC Koksijde 2017

### 5. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen:

Alle ingediende dossiers werden aanvaard, behalve een dossier 300 km wegens een luchtruim schending.

### 6. Allerlei:

6.1. Reglement van de Sportcommissie: de wijzigingen van het reglement werden op 25-09-2017 door de Raad van Bestuur goedgekeurd.

6.2. FAI-Sporting Code – Update Section 3 /+ Annexes: in voege vanaf 1-10-2017.

6.3. OO's in Namibië  
De beslissing van 2016 wordt hernomen – OO's met een geldige bevoegdheid uitgereikt door de DAeC mogen namens de KBAC proeven controleren van Belgische piloten.

6.4. Aanmelden van de brevetten zweefvliegen : de betrokken vertegenwoordigers ontwikkelen een nieuw formulier

6.5. Examen voor het bekomen van de bevoegdheid 'KBAC-Sportcommissaris' De commissie stelt voor om begin maart 2018 een examen te organiseren. Kandidaturen kunnen ingediend worden tot 31-01-2018 conform het reglement. In functie van de inschrijvingen worden locatie en tijdstip bepaald.

6.6. Op 25 november jl. heeft een vergadering met de 'zweefvlieg' leden van de SC en vertegenwoordigers van de LVZC en de FCFVV plaats gehad, om te trachten de problematiek van de luchtruimbegrenzing duidelijker te stellen.

### 7. Planning vergaderingen 2018:

Woensdag 07 maart, 20 juni, 21 november om 18u30.

Omstreeks 20 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS, Voorzitter

## HOMOLOGATIE van FAI-BREVETTEN LVZC

### 1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst	
EERDEKENS Martijn	2002
TRAPPENIERS Roel	1987
VAN DEN BORNE Michiel	1995
VANDER LINDEN Koen	1993
VANESSER Rutger	1973

1.2. 5 uren duurvlicht:	
HOSTENS Glenn	1998
VAN DEN BORNE Michiel	1995
VANDER LINDEN Koen	1993
VANESSER Rutger	1973

1.3. 50 km afstandsvlucht:	
DE GROOTE Carine	1970
VAN DEN BORNE Michiel	1995
VANDER LINDEN Koen	1993

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:	
DE GROOTE Carine	1970
VAN DEN BORNE Michiel	1995
VANDER LINDEN Koen	1993

### 2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst:	
DEMEULENAERE Frank	1959
GYSEMANS Ward	1987
REYNDERS Wim	1953

2.2. 300 km afstandsvlucht:	/
-----------------------------	---

2.3. Bekomen het gouden kenteken:	
REYNDERS Wim	1953

### 3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst:	
VAN GESTEL Dries	1980

3.2. 300 km doelvlicht:	/
-------------------------	---

3.3. 500 km afstandsvlucht:	
DE BOCK Michiel	1976
VANDEBEECK Jelle	1984

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten:	
VAN GESTEL Dries	1980

### 4. FAI afstandsbrevet

4.1. 750 km: LIEVENS Pieter	1985
-----------------------------	------

4.2. FAI-1000 km diploma:	/
---------------------------	---

### B-Records:

1/ Free distance	
19-04-2017	Pieter LIEVENS
733,1 km	Std. Cirrus

2/ Straight distance to a goal	
19-04-2017	Pieter LIEVENS
729,8 km	Std. Cirrus



LVZC VZW – Opleidingsorganisatie | Approved Training Organisation  
BE/ATO-323 | Termikkelaan 9 | 2530 Boechout Termikkelaan

De incident & accident statistieken van afgelopen jaar bevestigen nog maar eens dat er vaak fratsen voorvallen in de startbox, zowel bij het lieren als bij het slepen.

Veelal is dit te wijten aan een te gemoedelijke omgang of vervaagde afspraken.

Mits goede afspraken en een strikte discipline kunnen fratsen echter voorkomen worden. Verifieer daarom regelmatig of uw club voldoet aan volgende elementaire '7 zaligheden':

- I. Duidelijke taakverdeling van de betrokkenen in de startbox (startleider, tiploper, persoon die de kabel aankoppelt, klaarleggen van de lierkabels en voorloopstukken, ..)
- II. De taakverdeling omschrijft de 'do's & don'ts': iedere betrokkene weet hoe hij (niet) moet handelen, wat hij moet doen als er afwijkingen zijn
- III. De taakverdeling is formeel raadpleegbaar en wordt regelmatig opgefrist bij de leden
- IV. Veilige positie in de startbox van betrokkenen, zwever, kabels, bezoekers, wachtende piloten en leerlingen.
- V. Communicatieafspraken en geijkte terminologie tussen PIC, startleider, tiploper en lierman
- VI. Elkaar ongedwongen respectvol durven aanspreken over afwijkende zaken
- VII. Het voldoen van de lier-startbox operaties aan het KBAC Lierreglement

*Het is de moeite waard om er bij stil te staan want een fractie van verminderde alertheid kan leiden tot materiële schade, ernstig letsel of zelfs een fataliteit. Een accident is pijnlijk. Veiligheid niet.*



Met dank aan de KAC en van L naar R: Eddy – liep toevallig in de lens en deed niets verkeerd (KAC), Koen (KAC), Michiel - verstopt achterin de KB (KAC), Yves (KAZM), Dominique (KAZM), Pieter (KAC), Catch (KAC), André (KAC).