

BELGIE - BELGIQUE
P.B. GENT X
BC 6178

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de liga van vlaamse zweefvliegclubs vzw

nummer 107

*27ste jaargang
juli • augustus • september 2006*

Verantw. uitg.: Geert De Palmenaer • Tamboerkensstraat 42 • 9290 Berlare

kantoor van afgifte Gent X

LIGABLAD

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



*27ste jaargang
juli • augustus • september 2006*

*kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

nummer **107**

LIGABLAD

Driemaandelijkse 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



27ste jaargang • nummer 107
juli - augustus - september 2006

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:

ligablad@skynet.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Bertels Peter (KACB), De Palmaer
Lucrèce (KAZM), De Vestel Ashley (KAZM),
Huybreckx Marc (ACK), Janssens Wil (Alb),
Pauwels Patrick (LVZC), Schmelzer
Tijl (ACK), Van Hespel Alain (ACK),
Van Dam Kris (KAZM), Vanderveken
Stéphane (KFC)

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 Boecheout
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:

Sintjoris NV

kantoor van afgifte Gent X



Bank

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 20 november 2006 op het redactieadres.

Foto cover: *Sunset te Kiewit (Wil Janssens).*

Inhoud

Michel Aerts is niet meer	1
Nieuws van het secretariaat	1
Weelde, Kempen Cup 2006	2
Zweefvliegtuignieuws	4
Mijn eerste keer: broer en zus gaan solo op zweefkamp	5
Wedstrijdnieuws & uitslagen	7
Het hoekje van de boekenreuter	11
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Martin Baeke	12
AH (het verhaal over onze zweefvliegvakantie in Vinon)	13
Sportcommissie	16

Woordje van de redactie

Onze zweefgemeenschap was dit jaar goed vertegenwoordigd op enkele buitenlandse wedstrijden. Op de Europese FAI-kampioenschappen waren grotendeels de Waalse piloten van de partij. Van Vlaamse zijde was vooral de jeugd paraat op enkele zomerwedstrijden. Er werden mooie prestaties geboekt in Rieti en Klippeneck. Ook konden we on-line het eerste Belgische grand-prix avontuur van Bert volgen. Verder in dit nummer komen we dan ook nog terug op de buitenlandse wedstrijden met Belgische deelnemers.

Hoewel augustus niet direct om zijn thermische kwaliteiten zal herinnerd worden wisten de organisatoren en piloten van de Benelux wedstrijd toch enkele geldige wedstrijddagen te verzilveren.

Jammer genoeg kregen meerdere clubs tijdens hun jaarlijkse open-deur dagen het bezoek van enkele weerdemonen waardoor niet alle gehoopte doelstellingen behaald werden.

Meer geluk was er weggelegd voor de vliegstages die diverse clubs in juli organiseerden. De organisatie kon er ondanks de hitte helemaal tegenaan en talloze deelnemers mochten tegen het avondgloren aan dat unieke "eerste solo"-gevoel ervaren.

Goed weer, een toegewijde organisatie en, niet in het minst, het enthousiasme van de deelnemers vormen de ideale fun-

damenten om dergelijke kampen steeds weer te laten uitgroeien tot een onvergetelijke gebeurtenis.

De deelname aan een dergelijk kamp blijft de deelnemers nog jaren bij en de positieve reacties zijn dan ook de mooiste promotie die onze sport zich kan toewensen.

Laat ons hopen dat we vele van deze deelnemers volgend jaar als volwaardig lid mogen begroeten.

Weldra zit het vliegseizoen er op en gaan we met z'n allen binnenshuis aan de slag. Het instructiekader kan boeken en beamers boven halen om de nieuwkomers met de nodige theoretische bagage te beladen terwijl anderen met schuurpapier of borstel in de hand de countdown naar maart 2007 aanvatten.

Het winteronderhoud en vooral de administratieve opvolging ervan zal er de komende jaren wellicht heel anders gaan uitzien. Misschien wordt dit wel "onze laatste zorgeloze winteronderhoud".

Laat ons tijdens de wintermaanden het weer niet uit het oog verliezen! Ook in de winter kan de natuur er vanachter het mecplex prachtig uitzien en een trainingsvluchtje is bovendien steeds meege-

Nog een fijne nazomer toegewenst,

Geert

Michel Aerts is niet meer ...

Donderdag 24 augustus is Michel Aerts overleden aan de gevolgen van een slepende ziekte.

De uitvaartplechtigheid vond plaats op 2 september jl.

Na een zeer lange en sterk geëngageerde carrière besloot Michel enkele jaren geleden een stap terug te zetten uit de zweefvlieggenootschap.

Hij was van 1987 tot 1998 voorzitter van de LVZC en nauw betrokken bij de instructiewerking en het wedstrijdvliegen. In diezelfde periode was hij eveneens medevoorzitter van de BZF en aldus betrokken bij de KBAC-werking. Hij was vele jaren IGC-delegatee en was in 1991 aanwezig bij de oprichting van de EGU. De genootschap verliest een inspirerend en gedreven pionier die de zweefvliegsport in Vlaanderen mee heeft grootgemaakt.

De zweefvlieggenootschap biedt de familie haar oprechte blijken van medeleven aan.

(Een in memoriam zal in het volgend Ligablad worden opgenomen.)

Nieuws van het secretariaat

Wijzigingen KBAC-Zweefvliegreglement per 01-09-2006

Het KBAC-Zweefvliegreglement was en is gebaseerd op de aanbevelingen van ICAO. Naar aanleiding van het laatste ICAO-amendement van november 2005 was het nodig om het bestaande reglement te actualiseren. Op 1 september jl. werden de wijzigingen van kracht voor alle nieuwe leden die een vergunning hebben aangevraagd, voor de houders van een vergunning zal de aanpassing worden doorgevoerd bij de e.v. vervalddag.

De meest zichtbare verandering is de splitting van de huidige vergunning in twee documenten, nl.:

- een "Vliegvergunning" (blauw document) en
- een "Medische Verklaring" (groen document = nieuw!)

Was dit voorheen gecombineerd in één document, dan moet elke zweefvlieger dus vanaf nu over twee geldige documenten beschikken.

De 'Medische Verklaring' wordt afgeleverd door de erkende geneesheer die het onderzoek heeft uitgevoerd. Zweefvliegers die beschikken over een ICAO of JAR-FCL medische verklaring klasse 1 of 2 moeten uiteraard geen zweefvliegonderzoek ondergaan en kunnen deze verklaring gebruiken zoals voorheen.

De geldigheidstermijn van de medische verklaring is voortaan max. 60 maanden voor zweefvliegers beneden de 40 jaar, of max. 24 maanden voor de + 40-ers. Het is de bevoegdheid van de geneesheer om de termijn al dan niet te beperken tot 12 maanden vanaf de leeftijd van 50 jaar.

Voor de aanvraag of wedergeldigmaking van een oefen-/zweefvliegvergunning zal je

voortaan steeds een kopie moeten maken van je medische verklaring en bij je aanvraag voegen.

Voor de wedergeldigmaking van je zweefvliegvergunning kan je voortaan niet meer werken met een kopie van je vliegboek om je vliegers te bewijzen, maar moet je **steeds een attest van een instructeur voorleggen**, let er steeds op dat de bevoegdheid en de startwijze(n) ingevuld zijn.

Je mag je medisch onderzoek en zonodig de checks met een instructeur of examiner uitvoeren tot 45 dagen voor het vervallen van je vergunning. De initiële vervalddag blijft dan behouden.

Vanaf 1 september zijn er aldus ook nieuwe formulieren in gebruik voor het aanvragen van een medisch onderzoek (een deel kan je vooraf invullen, een deel moet je samen met de geneesheer invullen) en voor het aanvragen/wedergeldigmaken van je vergunning. Deze formulieren liggen ter beschikking in de club of kan je downloaden van de website.

Ingeval de geneesheer beslist om je geen medische verklaring te geven hetzij tijdelijk hetzij definitief, dan zal hij je een 'Verklaring van weigering' voorleggen. Indien dit zich voordoet kan je steeds een tweede onderzoek aanvragen via de Medische Commissie.

Al deze wijzigingen werden uitvoerig besproken op KBAC en BZF-vlak. Toelichting werd steeds gegeven tijdens de algemene vergaderingen van de LVZC, daarnaast was er een speciale info-avond voor de clubsecretarissen op 22 juni. In juli werden naast een uitgebreide informatie-nota, ook de nieuw te gebruiken formulieren naar de clubs verstuurd.

Voor wie nog met vragen zit of onduidelijkheden heeft, kan zich best richten tot de secretaris/ verantwoordelijke vergunningen binnen de club. Deze contactpersoon beschikt over alle documentatie alsook een

power point presentatie waarin alles stapsgewijs wordt toegelicht. Uiteraard kan je ook steeds het LVZC-secretariaat contacteren.

Hierna vind je ook nog een 'checklist' die je in je Vademecum kan steken.

VCL

Begin juli kregen we via het Bloso het bericht dat de Minister van Sport het werkingsverslag en de afrekening over 2005, het vierde werkingsjaar van de Vlaamse Cluster van Luchtporten, heeft goedgekeurd. Onder tusschen werden de dossiers ingediend om de erkenning als 'organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding' te behouden, alsook voor het bekomen van werkingstoelagen in 2007.

EU-regelgeving

Zoals reeds meermaals werd meegedeeld, zal de Europese regelgeving steeds meer het doen en laten van onze sport gaan bepalen. Naar aanleiding van uitgebreid overleg tussen Europe Air Sports en de European Gliding Union en vertegenwoordigers van het European Aviation Safety Agency (EASA) in het voorbije jaar, werden er speciale werkgroepen samen gesteld om in het bijzonder de problematiek van de sport opnieuw te bestuderen. De besprekingen binnen deze werkgroepen hebben geleid tot het publiceren van verschillende NPA's, waaronder A-NPA's (Advance-Notice of Proposed Amendment) Nr. 14-2006. Dit document handelt over "A Concept for better regulations in General Aviation". EASA raadpleegt de gebruikers omtrent haar voorstellen die een vereenvoudiging van de certificatie en het onderhoud (Part 21 en Part M) zouden moeten mogelijk maken. Tevens worden de gebruikers gevraagd om te reageren op voorstellen omtrent de toekomstige regelgeving voor 'Licensing & Operations'.

Vanuit de EGU en de andere luchtvaartorganisaties zal hier uiteraard uitvoerig worden op geantwoord. Ofschoon alle procedures om de regelgeving te veranderen de nodige tijd vragen, blijft EASA ernaar streven om tegen september 2008 alles rond te hebben.

Zoals reeds vroeger werd gemeld, verdedigt de zweefvliegsport voortdurend haar belangen!

Technische Controle

Ofschoon het seizoen nog niet echt ten einde is, worden we reeds verplicht om aan de noodzakelijke winterwerken te denken! In afwachting van de aanpassing in het kader van de EU-verordeningen, blijven we het huidige systeem aanhouden. Dit betekent dat de eigenaar

- via het gekende (blauw) aanvraagformulier een 'Controleplan' aanvraagt,
- de passende vergoeding overmaakt (15,00 € voor clubtoestellen, 17,00 € voor privé-toestellen)
- vervolgens met een Technisch Controleur van zijn club een afspraak maakt voor de inspectie van het toestel.
- na de inspectie het wit exemplaar van het controleplan (de roze kopie hoort in de Levensloopmap!) naar het secretariaat stuurt.

Het nieuwe BvL wordt dan per kerende toegestuurd.

Zorg er steeds voor dat alle onderhoudswerken goed gedocumenteerd zijn en dat de 'Levensloop-map' volledig in orde is!

Vraag de documenten tijdig aan a.u.b. en wacht niet met de inspectie tot bij de aanvang van het nieuwe seizoen! De controleurs vliegen ook graag vanaf maart!!

Zoals reeds vermeld werd, zijn er voor toestellen die na 28 september 2004 in België werden ingeschreven nieuwe regels van kracht. Ook voor de export vanuit ons land zijn er wijzigingen. Raadpleeg steeds een controleur van je club of neem contact op met het secretariaat alvorens een actie te ondernemen.

Symposium 2007

Het jaarlijkse symposium zal plaats hebben op zaterdag 3 februari in het Provinciaal

Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeursconferentie plaats, in de namiddag is er een boeiend programma voor alle leden. Prof. Loek Boermans, de zgn. 'profielen goeroe' van de TU Delft en tevens voorzitter van de OSTIV, heeft reeds zijn medewerking toegezegd. Een volledig programma volgt in december.

Kadervorming

In november a.s. heeft de jaarlijkse studiedag plaats van de Raad van Instructeurs. Alle betrokkenen ontvangen rechtstreeks de nodige informatie. Ook voor de technische controleurs zal opnieuw een vormingsavond worden georganiseerd.

Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas af en toe geconfronteerd met incidenten en soms met een accident. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren aan de hand van de beschikbaar gestelde formulieren (ter beschikking in de clubs of via de website). Mogen we er nogmaals de aandacht op vestigen dat het rapporteren een belangrijk element is in het voorkomingsbeleid. Schaamte en gemakzucht zijn adjectieven die hier niet op hun plaats zijn. Alleen door het onderzoeken en bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de opleiding en procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen.

FAI/IGC

Alle informatie omtrent de initiatieven, activiteiten, wereldrecords, alsook alle documenten zijn beschikbaar via de FAI-website (www.fai.org)

FAI-Sporting Code

Vanaf 1 oktober is de nieuwe "Section 3 – gliders & motorgliders" van kracht. Een pdf-versie is beschikbaar op de FAI-website of via het secretariaat.

Zweefvliegkalender 2007

Zoals de voorbije jaren zal ook nu weer de Duitse zweefvliegkalender worden verdeeld

onder onze clubs/leden. Wie een kalender wenst te bestellen, schrijft in via zijn club of volgt de instructies zoals vermeld in de aankondiging verder in dit blad.

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat tegen de volgende ledenprijs:

- Theorie van het zweefvliegen 18,00 € (21,50) *
- Veilig Zweefvliegen 7,50 € (11,00)
- Elementaire Vliegopleiding 5,00 € (6,50)
- Voortgezette Vliegopleiding 6,20 € (8,70)
- Vliegboekje 2,50 € (3,50)
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (3 stuks: 5,00 €/toegestuurd 6,00 €)

* toegestuurd per post, na ontvangst van de betaling

Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen, PR-acties zijn beschikbaar:

- folders en posters (gratis!)
- FAI-video tapes (3,25 €/stuk)
- vlieghoedjes (3,50 €)

ONZEKER OVER DOPING?

Wat doet doping met je lichaam?
Kan je van koffie positief testen?
Mag een sporter neusdruppels gebruiken?
Wat mag wel en wat mag niet?

Bel de DOPINGLIJN: 02/553 35 20
of kijk op
www.dopinglijn.be

Hier kan je terecht voor gratis informatie en krijg je een antwoord op elke vraag.

Wie sport moet weten waar de lijn ligt!

Weelde, Kempen Cup 2006

Zoals iedereen al had gemerkt was het Hemelvaartweekend een natte bedoening. Dit was, spijtig genoeg, niet anders op de wedstrijd in Weelde.

Vol goede moed vertrokken we woensdag vanuit Brasschaat richting Weelde. Daar aangekomen, zetten we in volle storm onze tent op.

Een inham in het bos en de, door Joost geproduceerde stormpiketten, deden wonderen. We waren blij verrast zoveel mensen te zien die ook dit jaar weer trouw van de partij waren. Na een gezellige babbelen en een beetje gepintelier, gingen we met een klein hartje slapen voor de volgende (regen)dag.

's Ochtends hoorden we nog een licht ge-

kletter op de tent. Na een lange nacht waren we dit al gewoon.

Op de briefing kregen we de recente meteo. Men zag een mogelijkheid om later in de middag misschien toch te vliegen. Door de regen buiten waren we toch allen twijfelachtig over dit venster. Om 12u was er terug een briefing en hierin werd er mede



Joost zijn stormpiketten deden wonderen

gedeeld dat er een kleine kans op vliegen bestond en dat men met de standaard-klasse (28 toestellen ingeschreven!!!) toch een poging wou wagen. We kregen een minimumproef van 112 km en de afspraak om nog een briefing te houden om 15u. Moest het venster toch komen zou men om 16u willen vertrekken. Enkele zotten, jaja, wij ook, monteerden direct na deze briefing hun toestel en waren vertrekkensklaar tegen de meteo van 15u. Op deze briefing werd er echter gecancelled. Toen moesten we natuurlijk de vliegers terug afbreken. Aangezien de voorspelling voor de volgende dagen toch alleen maar slechter werd, zijn we maar in het bier, wijn en de pizza gevlogen...:p

Na het ontwaken met het al eerder vermelde, bekende gekletter, liet een blik op onze horloge zien dat het al bijna middag was! De briefing hadden we dus al gemist, maar de uitkomst daarvan konden we al voorspellen, ANNULEEEEE...

Aangezien onze nieuwe Twin III die dag ging aankomen op Brasschaat, zijn we maar eens naar EBBT gereden om een kijkje te nemen. Natuurlijk waren we net op tijd om hem mee uit te laden en te monteren. (Hij zag er zéér goed uit en bleek achteraf nog veel beter te vliegen) Plots kregen we telefoon vanuit Weelde... Toch vliegen??? Nee hoor, "We gaan karten op de Noorderlaan in Antwerpen, gaan jullie mee?" Op de karting bleken we met een hele hoop te zijn. Mensen van Weelde, Keiheuvel en Brasschaat gingen samen de strijd aan. Moest er toch niet gevlogen kunnen worden op de Kempen Cup hadden we toch voor iets gestreden. -De meeste botsingen of de snelste ronde???- Met z'n veertien op de baan was toch af en toe oppassen geblazen... De snelste was 2 keer op rij Dries Van Gestel. Proficiat!

's Avonds zijn we een lokale frituur leeg gaan eten. Rond een uur of 11 zakten we dan stillekes af naar Turnhout met een "bende" van Weelde, Keiheuvel en Overboelare. Het plaatselijke studentencafé en een groots feestje (vooral qua omvang en minder qua volk) zullen het geweten hebben.

Wat een verassing?! Toen we zaterdag wakker werden was het alweer/nog steeds aan het kletteren op de tent. Deze keer was ik wel op tijd voor de briefing (De rest van ons daarvontegen). Ook deze keer was het zeer eenvoudig voor de wedstrijdleiding en werd de dag geannuleerd. Wel werden de vooruitzichten voor de laatste dag gegeven door Stan.

Toptherm gaf in de regio Kempen een mogelijkheid tot het vliegen van 626 km met een standaard cirrus (handicap 100)!!! Ons enthousiasme werd al gauw getemperd door de km's in de ons omringende zone's: Brabant en het zuiden van Nederland, waar er respectievelijk ongeveer 180 en 240 km voorspeld werd. In alle geval zou men morgen dus vliegen!!! Indien mogelijk werd er gevraagd om morgen al voor de briefing te monteren.

We moesten echter voor vandaag weeral op zoek naar een nevenactiviteit. Met enkele jongeren van Tienen zijn we dan maar afgezakt naar Hengelhoeve voor een duik. -deze was wel in lekker warm water en bij een aangename temperatuur- in tegenstelling tot de rest van het water dat we al gezien hadden.

Naar jaarlijkse traditie, was er op zaterdag een heerlijke bbq op Weelde. Natuurlijk waren we daar met z'n allen present. In de late avond zijn we nog even langs het vliegveld van Zoersel geweest om daar de afsluit van de Chipmeet mee te maken.

Voor het eerst in 4 dagen werden we die zondag wakker in alle stilte... Zou het echt goed weer worden?

We stonden lekker vroeg (lees 8u30) op en gingen monteren. De Libelle en Jantar staken al snel in elkaar. Ruim voor de briefing konden we dan ook nog even de rest helpen. Iets over tien kwamen de piloten van de Chipmeet ons "bezoeken" met een prachtige fly-by in een strakke formatie van 11 Chipmunks. Dit ter ere van het 60-jarige bestaan.



Vroeg monteren want het wordt goed

Op de briefing kreeg elke klasse 2 proeven. De A-proef was net geen 300 km voor de standaard en open/ren klasse en ±175 km voor de clubklasse... Toptherm was al iets realistischer en gaf voor de regio Kempen een mogelijke vlucht die iets groter was dan onze opgegeven proef. We zouden proberen om zo snel mogelijk te vertrekken.

Door wat programmeerproblemen met de loggers werd de stress opgevoerd...zo'n grote proef... Ik was blijkbaar niet de enige die toch een beetje bibberende knieën had, aan de reacties van sommige anderen te horen.

Om 12u werd er nog een bijeenkomst gehouden in het midden van de piste. De A-proef werd gecancelled en alle klassen moesten de B-proef vliegen: 172,9 km voor de open/ren en standaardklasse en 111,2 km voor de clubklasse.

Al iets geruster werd ik opgesleept met nog 26 andere standaard-bakken. Het was behoorlijk druk voor het openen van de startlijn zeker toen daar ook nog eens 9 clubklassers en een deel van de open/ren bijkwamen ... Het zag letterlijk zwart van de vliegers.



Logger OK, klaar voor de start

Het weer bleek goed, met momenten zelf zeer goed, maar af en toe ook iets minder (kan ook aan mezelf liggen natuurlijk). Het werd een gezellige dag vliegen en... ophalen. Iedereen heeft zich goed geamuseerd, behalve misschien enkele ophalers! Sorry Frits en Linde, het was een zwaar pattatenveld!!!

Het goede weer bleek ook uit de uitslagen. De winnaar van de standaard klasse was Eddy Huybreckx met 102.8 km/u, gevolgd door Emiel De Wachter (94.8 km/u) en Bert Schmelzer Senior (94.3 km/u). Allen komende van de Keiheuvel.

Ook in de open/ren is er hard gevlogen met Theo Stockmans (Tienen) als eerste (94.3 km/u). Onze eigenste Paul Wauters heeft een knappe 2de plaats gevlogen met 84.2km/u en derde was Johan Lemmens (Woensdrecht) met 77.3 km/u. Deze laatste deed trouwens voor de laatste maal mee aan een wedstrijd. Hij kreeg dan ook van de organisatoren een lekkere fles wijn voor deze laatste keer.

In de clubklasse was de overwinnaar dezelfde als bij onze kartwedstrijdjes; Dries Van Gestel (Weelde) met 49.7 km/u De rest kwam daar niet rond, maar geraakte toch ver. Met 99.8 km was Philip Meerts /Werner Cools/Kris Geudens 2de en op de 3de plek was het duo Koen Van Rooy en Guy Lauwers met 93.5 km.



Winnaars vlnr: Ren, Theo Stockmans – Club, Dries Van Gestel – Standaard, Eddy Huybreckx

De prijsuitreiking liet wel even op zich wachten door pc-problemen.

Na een natte start de eerste dagen hebben we er met een toffe, multi-vliegveldbende heel leuke dagen van gemaakt. Gelukkig hebben we toch ook nog één zeer fijne vliegdag gehad! Met dank aan de uitstekende organisatie door de KAC.

Voor alle uitslagen kan U terecht op www.kac.be

Met dank aan Jelle Vandebecq voor de foto's.

Peter Bertels (KACB)

Zweefvliegtuignieuws

DG Flugzeugbau

DG biedt voor alle DG-100, DG-200, DG-300, DG-400, DG-600, die nog geen Rögerhaak hebben, een inbouwset aan, waarmee een dergelijk systeem kan geplaatst worden op deze oudere types. Prijs rond 45,- Euro plus BTW en verzendkosten. Daarbij moet men nog ongeveer 3 werkuren rekenen voor de inbouw in een onderhoudsbedrijf. Voor 150,- à 200,- Euro kan men dus een toestel hebben met een veel betrouwbaarder kapafwerpsysteem.

Verder werd door DG het tweede exemplaar van de LS-10 afgeleverd, ruim op tijd om deel te nemen aan de WK in Zweden, waar Petr Krejcirik ermee de 6de plaats behaalde in de 18-m klasse. Dit toestel werd ook nog gedeeltelijk bij LS gebouwd, en bij DG afgevoerd. Het nummer 3 van de reeks, het eerste uit DG-productie, is nu ook bijna klaar en zal op vele punten wijzigingen en verbeteringen bevatten.

Diamond

Op de ILA in Berlijn was de eerste Super Dimona van Slowaakse makelij te zien. Er komen enkele verbeteringen, o.a. op het instrumentenbord. Daarmee komt deze inte-

ressante sleepmachine weer op de markt. Er worden 20 exemplaren gebouwd in 2006.

Flarm

Tijdens de OSTIV-meeting te Eskilstuna werd de prestigieuze OSTIV-prijs toegekend aan het anti-botsingsysteem Flarm. Deze prijs gaat naar een persoon of een team die zich door hun werk bijzonder verdienstelijk gemaakt hebben voor de zweefvliegerij. Het Flarm-team is daarbij in het selecte gezelschap van mensen zoals Klaus Holighaus, Wolf Lemke, Gerhard Waibel, Eugen en Ursula Hänle. Het is slechts de 9de maal dat de prijs wordt toegekend sinds zijn invoering in 1981, slechts 18 personen of groepen werden aldus onderscheiden.



HYFLY3000

Onder deze naam schuilt een ontwerp om een zweefvliegtuig te bouwen waarvan de motor op brandstofcellen werkt. Het wordt een afgeleide van de Antares 20E. De batterijen worden vervangen door kleinere, en brandstofcellen leveren dan de bijkomende energie voor de start, en moeten volstaan voor een langere horizontale vlucht. Probleem is het volume van de waterstoftank. Meer details op <http://www.initiative-brennstoffzelle.de/de/ibz/live/nachrichten/detail/229.html>

HPH



Bedrijfsfoto www.hph.cz

Hier wordt vlijtig doorgewerkt aan het bouwen en statisch testen van het prototype HPH 304S. Bij de statische tests van de romp werd die volgeladen met niet minder dan 875 kg ballast. Begin juli werd dan de vleugel aan een breuktest onderworpen tot 210 % van de voorziene maximum belasting. De vleugels voor het eerste vliegende prototype zijn in aanbouw. Midden september worden ze wellicht afgewerkt.

Lange Flugzeugbau

Op 28.5.2006 kostte de Antares 18S, de zuivere 18-m versie van het bekende 20-m elektrotuustel, voor de eerste maal het lucht-ruim. Na een reeks proefvluchten die naar volle voldoening verlopen, vertrok het prototype met een voorlopige goedkeuring naar de WK in Zweden met de Zwitserse eigenaar, Werner Danz. Een 30ste plaats (op 36) is natuurlijk geen goed begin, maar het is duidelijk dat hier echt overhaast te werk is gegaan. We zullen liever nog even wachten om een oordeel te vellen over het toestel. De Antares 18S is een zuiver zweefvliegtuig, en weldra komt er een Antares 18T, hetzelfde toestel met een klassieke thuisbren-ger.



Foto: www.lange-flugzeugbau.de

Scheibe Flugzeugbau

55 jaar zweefvlieggeschiedenis zijn vergaan met het faillissement van deze bekende constructeur. Sinds de dood van Egon Scheibe leek het enthousiasme te zijn weggeëbd. Er was ook steeds meer concurrentie voor de klassieke Motorfalke en de ULV-versies ervan. Gelukkig voor de eigenaars van de vele Scheibe-types, heeft het LTB

Sammet besloten de opvolging van de Scheibe-toestellen in gemengde constructie over te nemen. Daarvoor werd een nieuwe firma opgericht, nl. Scheibe Aircraft GmbH, gevestigd te Heubach.

Schempp-Hirth

Op 25.7.2006 werd de 500-ste Duo Discus afgeleverd aan LSG Wolfenbüttel. Een mooi verkoopsucces! Verder wordt de maximale startmassa van Ventus-2cx en Ventus-2cxT bij 18m spanwijdte verhoogd van 565kg tot 600kg, ook bij bestaande toestellen. Daartoe moeten de handboeken en cockpitstickers gewijzigd worden en de wijziging bevestigd worden door een erkende controleur.

Sedert begin april 2006 vliegt de eerste Ventus C met een NOAH-noodsysteem. Die bestaat uit een bediensysteem met handgreep, een automatische gordelopening, en een kussen dat door stikstof gevuld wordt om de vlieger tot boven de kaprand te hijsen. NOAH wordt reeds lange tijd door DG aangeboden. Nu is het voor alle Schempp-Hirth-toestellen met opklapbaar instrumentenbord inbouwbaar door het LTB Güntert und Kohlmetz in Bruchsal. Weliswaar moet thans nog met een voorlopige verkeerstoelating gevlogen worden.

Tenslotte is er nu ook een eerste Discus-2bR met Streifeneder reddingsparachute afgeleverd. Met ca. 298 kg leeggewicht is deze slechts 30 kg zwaarder dan een normale Discus-2b. De maximale cockpitlast en het maximale startgewicht blijven ongewijzigd bij inbouw van het GRS reddingssysteem. In totaal vliegen er nu 6 zweefvliegtuigen met het RADA-500 noodsysteem.

Schleicher

Niet de constructeur, maar wel een privé-eigenaar zorgt voor dit nieuwtje: er is nu ook een ASW-20 CL-J, met een straalturbine als thuisbrenner. De inbouw ervan werd uitgevoerd door Klaus Meitzner. Het ganse inbouwpakket inclusief brandstoftanks in de vleugels weegt slechts 12 kg. 1/3 van de



Foto: Klaus Meitzner

bagageruimte werd opgeofferd. 32 kg kerosine bieden 240 km reikwijdte. De turbine volstaat voor 150 km/h in horizontale vlucht, of 1 m/s stijgen bij 110 km/h.

De ASG-29 blijft ondertussen goede wedstrijdresultaten boeken: 1ste bij de VS-kampioenschappen, 1ste en 2de bij de UK-kampioenschappen, en 3de en 4de bij zijn WK-debuut te Eskilstuna.



Bedrijfsfoto

Sportine Avijacija

De Litouwse firma heeft wat nieuwe gegevens bekendgemaakt van de in aanbouw zijnde Lak-20M. De zelfstart tweezitter met 26 m spanwijdte en 16,4 m² vleugeloppervlak (slankheid 41,2) zou een leeggewicht hebben van 450 à 455 kg en een glijgetal van 63, met 0,41 m/s minimum dalen. Eén en ander verschilt van de gegevens die voorheen werden bekendgemaakt. Wait and see!

Stéphane Vander Veken

Mijn eerste keer: broer en zus gaan solo op zweefkamp

Ik ben Ashley, en er is mij gevraagd of ik een verslag wou schrijven over het zweefkamp 2006. Heel graag doe ik dat, maar ik had niet verwacht dat het samenvatten van 2 hemelse weken zo moeilijk zou zijn. Ik heb alles ten volle beleefd, maar hoe formuleer je dat in woorden, en ga je niet meteen een heel boek schrijven? Ik zal maar beginnen bij het begin. Het was zaterdagavond dat we de caravan eindelijk opgekuist hadden [wat zeer dringend nodig was] en ze klaar was om

Michael, mijn broer, en mij voor 2 weken te ontvangen. Zondagavond werden we dan op het vliegveld verwacht voor de eerste briefing. Echt nieuw en vreemd was het voor ons niet echt, wij komen er al van voor we onze eerste stapjes hadden gezet, met de mama, de papa of de bompapa. De omgeving was dus vertrouwd, sommige gezichten niet. Daar was dan natuurlijk de briefing voor, uitleg over het systeem en het voorstellen van de kampdeelnemers en de organisatoren. Die

avond zat de sfeer al meteen goed. Bekende mensen, onbekende mensen, een babbeltje, een pintje, ... ik denk dat we allebei wel het gevoel hadden dat het een zalig kamp ging worden. En dan het vliegen! En of we daar zin in hadden!

Maandagmorgen, zo gezegd zo gedaan, Jan M. staat paraat om ons te wekken met zijn trompet. Hij had een deuntje geoefend, het was goed geprobeerd, maar kan mis-



Michael krijgt de kabel aangehaakt

schien toch beter volgende keer een hoorn of een trommel inschakelen, veel efficiënter en iets minder moeilijk. Toch werd ik altijd goedgezind wakker van die trompet, en daar draait het uiteindelijk om. Het kamp- lied 'Jump' van de Pointer Sisters liet van zich horen, en we zaten allemaal enthousiast en fit aan tafel. Enthousiast zouden we de 2 weken blijven. Fit was een andere factor. Maar daar zijn we nog niet. Na het ontbijt was er dan de briefing, de meteo en dan naar de hangaar. Kennismaking met de zwevers. We waren verdeeld onder onze 2 lestoestellen, de YMC en de YMB. Michael en ik zaten samen op de YMC, samen met Leen, Raf, Dries en Hans. We kregen de deskundige uitleg van Thomas, en we stonden te popelen om in te stappen en weg te vliegen. De eerste vliegday hadden de meeste al 3 vluchten, sommige zelfs 4, wat mooi is voor de eerste dag. 's Avonds een fris pintje in de bar, wat zeer welkom was na zo'n snikhete dag.

De dagen erna verliepen zowat allemaal hetzelfde, opstaan, ontbijt, briefing, meteo,

vliegen, middagmaal, vliegen, ... het enige wat veranderde was de sfeer, die beter en beter werd, en het vliegen, dat ook beter en beter begon te gaan. Valerie begon soms zelfs te zweven op de grond, door de constante hoge temperaturen. Maar schaduw, een fris drankje en wat ijsblokjes hielpen haar dan terug op de been. Ik had de eerste week niet veel last, maar naarmate de 2de week vorderde begon ik het toch lastig te krijgen, in de volle zon is zo'n zwever duwen geen aangename job. De energie die ik de eerste week met overvloed had, ebde weg met dat de dag warmer werd. Maar mijn enthousiasme bleef, en het is dankzij dat weer dat we zo veel gevlogen hebben, dus ik heb eigenlijk geen recht van klagen.

Michael ging solo woensdag van de eerste week, na 9 vluchten. Met papa in de Piper en mama, bomp en de zus aan de zijlijn vertrok hij. Alleen. Omhoog. En mijn hartje ging 200 per uur. Ik wist dat hij het heus ging kunnen, anders had Bruno hem niet laten gaan, maar ik was toch blij dat hij elke keer weer veilig naast mij op de begane grond stond. Ook met zijn eerste k8 vlucht keek ik hem na tot hij nog enkel een stipje was en zei ik in mezelf tegen hem dat hij het goed moest doen. Ik ging solo woensdag van de 2de week. Ook met papa in de Piper en mama, bomp en Michael in mijn ooghoek. Ik had lang gesukkeld met mijn landing [hé Thomas, hé Bruno] ik had het heel erg gehoopt solo te gaan, maar wou toch nog de veiligheid, die achter mij zat, niet kwijt. Al was mijn mening snel veranderd toen Bruno doodserius vroeg 'En Ashley, wat denkte? Zin om solo te gaan?'

En daar ging ik dan. Alleen. Omhoog. Pas na een paar seconden had ik echt door dat

ik compleet alleen was. Ik heb nog even de namen van mijn instructeurs naar achter geroepen om te checken of ze er echt niet zaten, maar nee, ik was wel degelijk alleen. De mooie avondzon, het rustige weer, het staat op mijn netvlies en in mijn hart gebrand. Ik heb een hele ode gezongen aan ik weet niet wie allemaal, vals van de zenuwen, maar dat maakte mij niet uit. Terug op de grond kwam ik te weten dat Raf ook solo was, het was dus weer een vruchtbare dag geweest. Hij is samen met mij kletsnat terug naar de kantine gewandeld. We waren in geen enkele auto welkom, na onze douche die we gekregen hadden aan de hangaar. Maar ach, we waren solo!!

Ik wil toch ook nog even melden wat een ervaring het voor mij was om voor de eerste keer op k8 te vliegen. Geen ruimte voor 2, enkel voor jou.

De sfeer op de piste was ook optimaal. Het was vechten om een stoel in de schaduw te bemachtigen. Lang leve de grote Red Bull-parasol die voor de schaduw zorgde. Tientallen flessen water, hoedjes, zonnebrillen, zonnecrème, het was allemaal voorzien. Al had ik de eerste dag niet echt gedacht aan het nut van zonnecrème, wat mij een mooi, verbrand motief op mijn rug opleverde. Gelukkig had ik een after-sun én een broer bij.

Het weer liet toe dat er een paar knappe prestaties gevlogen zijn, Pieter bleef rustig 7,5 uur hangen, en Michael en Maxim haalden ook op hun gemak hun 5 uur. Mathilde en Frederik, Hans en Johan gingen ook solo. Dus het is zeker een goed kamp geweest op vliegebied.

Toen ik Pieter in piste zag opduiken met zijn gitaar kriebelde het vanbinnen om wat te zingen, en we hebben dan een beetje muziek gemaakt, tussen de vluchtjes door. Ook met Lucky en Leen heb ik een muzikaal avondje gehad.



It's the guitar man

De laatste avond was er ook één om nooit meer te vergeten. Alle solo's kregen nog een emmer water of 5 over hun heen, en we konden genieten van een lekkere



Nog even wachten op de sleper



Ik ga solo want ik vind die doop zo leuk

barbecue, eentje met vlees, groentjes en veel sfeer.

Ik ben nog lang niet uitgepraat, maar anders ga ik er echt een boek van maken, en dat is dan weer niet de bedoeling. Het was voor mij, en voor Michael zeker ook, een prachtige ervaring, en ik denk er nog veel aan terug. Ik mis het vliegen, de sfeer en vooral ook het gezelschap want ik heb aan het kamp goede

vrienden overgehouden. Ik ben enorm blij dat ik erbij kon zijn en ik bedank iedereen die het mogelijk gemaakt heeft dat ik daar alleen tussen de wolken kon zweven.

Tot volgend jaar.

Ashley
(KAZM)

Wedstrijdnieuws & uitslagen

29th FAI World Gliding Championships - Eskilstuna Sweden, June 2006



15-meter class

#	Points	CN	Pilot	Country	Glider
1	8160	BB	Janusz Centka	Poland	Diana 2
2	8147	V8	György Gulyás	Hungary	Ventus 2a
3	7559	8X	Börje Eriksson	Sweden	Ventus 2a
4	7472	Y	Giorgio Galetto	Italy	Ventus 2ax
5	7380	C	Gary Ittner	USA	Ventus 2b
11	6897	MM	André-Emmanuel Litt	Belgium	Ventus 2bx

18-meter class

#	Points	CN	Pilot	Country	Glider
1	7746	210	Phil Jones	UK	Ventus 2cxT
2	7544	WO	Wolfgang Janowitsch	Austria	Ventus 2cx
3	7468	3AB	Luciano Avanzini	Italy	ASG 29
4	7383	PL	Stanislaw Wujczak	Poland	ASG 29
5	7377	AS	Alberto Sironi	Italy	Ventus 2cxT
29	5789	VP	Patrick Stouffs	Belgium	Ventus 2cT

Standard class

#	Points	CN	Pilot	Country	Glider
1	8244	LS	Leigh Wells	UK	LS 8
2	8176	ET	Olivier Darroze	France	Discus 2a
3	8135	352	Jez Hood	UK	LS 8
4	7898	DI	Viliam Kubovcik	Slovakia	Discus 2
5	7897	D2	Douglas Jacobs	USA	Discus 2cx

Open class

#	Points	CN	Pilot	Country	Glider
1	8491	HM	Michael Sommer	Germany	ASW 22 BLE
2	8205	X33	Giorgio Ballarati	Italy	eta
3	8128	N1	Peter Harvey	UK	Nimbus 4T
4	8064	PF	Tomas Rendla	Czech Republic	ASW 22 BLE
5	7972	1E	Oscar Goudriaan	South Africa	ASW 22 BLE
10	7456	GY	Jean-Luc Colson	Belgien	ASH 25 E
22	4820	PS	Pierre de Broqueville	Belgium	Nimbus 4DM

Benelux Zweefvliegwedstrijd 2006 - Keiheuvel

Eindklassement BENELUX 2006 (na 3 dagen)

Standaard

#	Callsign	Piloot	Club	Type	Totaal punten
1	ED	Emiel De Wachter	BE	LS 8	1298
2	LDS	Peter Kaasjager	NL	LS 8	1280
3	WM	Thomas De Bruyn	BE	Std. Jantar	1102
4	ES	Sebastian Mathieu	BE	ASW 19	1037
5	FUN	Flip Damen	NL	Discus 2	971
6	L8	Tjeerd Reitsma	NL	LS 8	921
7	717	Eric Colbrant	BE	Std. Libelle	898
8	KZ	Patrick/Rik Govers/Jennen	BE	Pegase	856
9	WH	Bas Brouwer	NL	Discus Cs	595
10	28	Richard Oud	NL	ASW 28	564
11	BR	Peter Bertels	BE	Std. Libelle	555

5	CB	Pieter van der Meer	NL	Ventus 2cT/18m	1262
6	VV	Harold Van der Linden	NL	Ventus 2cT/18m	1165
7	46	Dennis/Jan Schouten	BE	DG 500M 20m	1098
8	W7	Johan Lemmens	NL	LS 6	1088
9	CC	Herman van Veen	NL	Ventus 2c/18m	1073
10	AA	Jef Kell	BE	Ventus cT 17.6m	846
11	LR	Max/Rob Bloch/Looisen	NL	ASW 27	719
12	KV	Flor Wauters	NL	DG 400	473
13	K4	Ruud/Remco/Patrick/Stephanie Kool	NL	DG 1000/20m	352

15m - 18m

#	Callsign	Piloot	Club	Type	Totaal punten
1	BB	Hans Biesters	NL	ASH 26E	1594
2	VO	Chiel Wijnheijmer	NL	DG-800/18	1583
3	MW	Nand Geuens	BE	DG 400	1391
4	EF	Ton/Albert de Bruine/Alders	NL	DG 500M 20m	1340

Open

#	Callsign	Piloot	Club	Type	Totaal punten
1	DX	Joost/Hermann Wolf/Moller	NL	Nimbus 4DM	1454
2	PS	Pierre De Broqueville	BE	Nimbus 4DM	1403
3	HFJ	Hugo Mertens	BE	Jantar 2	1109
4	295	Frank/Dominique Op t Eynde/Hayen	BE	Nimbus 3	540



Belgian Junior Team Rieti '06

The Road to Rieti '07

Het verhaal begint op een regenachtige augustusavond in 2005 te Husbands Bosworth, Engeland. De Italiaanse legendarische wereldkampioen Leonardo Brigiadori hield een powerpointvoorstelling over het volgende Junioren wereldkampioenschap in Rieti: een terrein waar piloten uiterst verscheidene meningen over hebben. Bruno Gantenbrink noemde dit het El Dorado van het zweefvliegen, maar het is ook de plek waar tijdens de wereldkampioenschappen in '85 Ray Linskey zijn Nimbus 2 en Janusz Centka één van de drie gebouwde Jantar Bravo's in de bomen hebben geland en nog talrijke anderen zijn verongelukt.

Het zijn de geruststellende woorden van Leonardo die ons overtuigd hebben om in september 2005 zelf te gaan kijken. Bert maakte met hem een herfstvlucht in een DG505 en bekeek de nabije omgeving, en ik ben door het hele wedstrijdgebied gereden, steeds uitkijkend naar landbare velden. Onze conclusie over deze eerste ervaring: het is geen midden-Frankrijk. Dit is geen terrein waar je onvoorbereid naar toetrekt, en enige bergvliegerervaring is absoluut noodzakelijk. In de eeuwige winter van 2005 hebben we dan besloten dit project van twee jaar verder te zetten, en ons volledig op dit gebied en het bergvliegen te concentreren. OLC afzoeken naar IGC-files van de specialisten Alfredo Giretti en Alvaro de Orleans Bourbon, neef van de Spaanse koning Juan Carlos, met mensen spreken die er al wedstrijden gevlogen hadden en boeken over bergvliegen lezen en herlezen (o.a. Competing in gliders van Leonardo en



Vliegveld van Rieti

Rickardo Brigiadori is ten eerste aan te raden, ook al omdat er veel lokale weerfenomenen zoals convergentielijnen en seabreeze in beschreven worden). En dan kwam er gelukkig nog de uitnodiging van huidige Zwitsers kampioen Daniel Rossier om het Zwitserse Junioren Kampioenschap mee te vliegen. Dit zou doorgaan in Yverdon s.b., aan de Lac de Neuchatel met als wedstrijdgebied het Jura middelgebergte. Dit alles, samen met het 40-tal uur die we beiden met Klaus Ohlmann hebben gevlogen, moest volstaan om het voor-wk veilig mee te kunnen vliegen.

Na de eeuwige winter volgde het troosteloze voorjaar van 2006 waar slechts enkelingen als Herman Peeraer en Jeff Kell mooie afstanden konden vliegen, maar dat voor bijna alle anderen echt deprimerend was.

Na nog een vliegerisch oninteressante periode waarin de studies onze aandacht opeisten, stapten we direct na het laatste examen in ons VW-busje, en met een snelle stop via Klippeneck waar het weer echt te mooi was om niet te vliegen, bereikten we Yverdon. Deze wedstrijd en de gesprekken met piloten als Gabriel Rossier waren belangrijk om ons eindelijk uit onze langgerekte winterslaap te halen. De Jura is een prima instap in de bergvliegerij. De meeste stukken zijn goed landbaar, de logica van wind + zon op een bergwand = thermiek kan goed geoefend worden, en 's avonds kan men voor men afglijdt in de vlakte nog een uurtje of meer hellingvliegen.

Na de wedstrijd verplaatsten we ons naar het naburige Langenthal, thuishaven van de Zwitserse ex-junioren Christian Lyrenmann en Rolf Friedli. Vanaf dit vliegveld kan je zowel de Jura als de Alpen bereiken, en we hebben hier ongelofelijke vluchten kunnen maken. Na nog twee dagen Cloudstreet-racing boven de Jura (800km voor Bert, 700 voor mezelf), waagden we ons, weerom dankzij hulp van de lokale specialisten, in de Alpen. De laatste dag in Langenthal zou de mooiste worden, en is de prachtigste vlucht die we ooit hebben gemaakt.

Vanuit Langenthal sprongen Bert en ik zonder gids over de standaardroute via Schratzenfluh, over het meer van Thun naar het Stockhorn, in het Wallis. Met uitzicht op de 4000'ers via Sion naar het dak van Europa: de Mont Blanc achter onze linkse winglets. Van daaruit laag over het skigebied van Verbier naar het Matterhorn, waar we op 4600 meter de warmteonweren boven de terugweg zagen staan. Met een omweg over de indrukwekkende Aletsch-gletscher, vlogen we over de Grimselpass. Via Mönch, Jungfrau und Eiger, en een glijvlucht van 130 kilometer kregen we terug aansluiting in de Jura: we voelden ons klaar voor Rieti.



21 vanuit MC voor het Matterhorn

Onze moeder a.k.a. Belgian teamcaptain, en Bert's vriendin Lies (het 5e teamlid, onze vader kwam na met het vliegtuig) kwamen ons oppikken en 16 uur en een klapband later gleeed de elektrische poort van het militaire vliegdomein voor ons open. Bij aankomst hadden we direct gemerkt dat de organisatie charmant, maar Italiaans te noemen was. Slechts twee sleepers tijdens de oefendagen voor 60 man die 1000 meter hoger gebracht moesten worden, zorgde voor gefrustreerde piloten die hun ongevlogen kisten om 5 uur 's namiddags van de startplaats terug naar de remorque duwden. De faciliteiten zijn uit de jaren zeventig en matig onderhouden, en een Belg houdt nu eenmaal niet van Franse wc's. Vijf verschillende talen op één verplichte frequentie veroorzaakten internationale scheldpartijen, enz. Elke briefing begon dan ook met excuses, en beloften dat het volgend jaar beter zou verlopen.

Een typische dag in Rieti samengevat: opstaan, vliegers monteren, ontbijten, zwembad, briefing, zwembad, vliegen, demonteren, zwembad, eten, slapen. Voor de equipe ongeveer hetzelfde schema, enkel vliegen vervangen door zwembad. Het is warm in Rieti.

De drie eerste trainingsvluchten waren blauw met een helemaal foute noordoosten wind. Matig weer is niet leuk als je nog nooit in een bepaald onherbergzaam gebied hebt gevlogen, maar wel een zeer goede training, omdat je zo snel de standaardbellen en -routes leert kennen. Gelukkig was de basis hoog genoeg zodat we veilig het gebied konden verkennen. De 4e en laatste trainingsdag was anders. Wolkenstraten, enorm sterke thermiek (4,3m/s seeyou-stijgen), en een eindaanvlucht vanaf de Gran Sasso over 131km met 196km/h en glijgetal 52 bezorgden Bert een gemiddelde van 150,8 km/h over een opgave van 294km.

De wedstrijd zelf was weer anders. Dag één tot vijf waren elke dag hetzelfde: zelfde meteo (vanaf 2 uur sterke thermiek, dan lokale warmteonweren), zelfde proef (redelijk korte AAT wegens niet te voor-



Warmteonweer boven de Valle Nera

Bergervaring werd belangrijk, en we verloren veel punten. Voor Bert genoeg om zijn eerste plaats te houden, maar met slechts 11 punten voor Zwitserse favoriet Stefan Leutenegger (4e in HusBos '05), was de overwinning lang niet meer zeker. Ik zakte naar de 3e plaats, met nog 90 punten voor op de 4e.

De laatste dag was ongeveer hetzelfde en zou weer dramatisch worden, maar deze keer gelukkig niet voor het Belgische team. Het Zwitserse team (dat we uiteraard hadden leren kennen in Yverdon) had strategisch een spion met Bert meegestuurd, en de radiofrequentie gewijzigd. Gelukkig heeft hun gok om 5 minuten later af te vliegen dan Bert, en risicovol te vliegen om hem in te halen, niet gewerkt. Ze vlogen zichzelf vast, de helft landde buiten en Stefan kwam rond met 66km/h, terwijl Bert zijn 3e dagoverwinning binnenhaalde met 96km/h, en de 1e plaats in het eindklassement verstevigde. De Oostenrijker Falkensammer werd uiteindelijk tweede, en ik behield de 3e plaats. Bert kreeg ook

nog de Adèle Orsi Cup, voor het hoogste gemiddelde van de wedstrijd, 126km/h op de 4e dag. Het doel, een veilige wedstrijd vliegen en tonen dat we toch nog competitief zijn, was bereikt.

Als we de prestaties vergelijken met de Velino-cup die tegelijkertijd doorging, en waaraan wereldkampioen Giorgio Galletto en Alvaro de Orleans deelnamen, konden we in het explosieve weer van de eerste 5 dagen zeker meehouden, maar moesten tijdens de moeizame laatste twee dagen toch nog wat onderdoen.

Men heeft ons zoals beloofd meestal in 'landbaar' gebied gestuurd, toch zijn er twee vliegtuigen ernstig beschadigd bij buitenlandingen, en is er jammer genoeg één cirrus total-loss gevlogen. Gelukkig geen gewonden. Voorzichtigheid is dus uitermate belangrijk, en je kan hier niet ongestraft het onmogelijke eisen van je vliegtuig.

Kort nog een woordje over FLARM. Zowel in Yverdon als in Rieti, was het verplicht, en zelfs de sleepvliegtuigen zijn er mee uitgerust. Dit is zeer aangenaam. De enige nearmiss die ik op deze 100 vliegreizen heb meegemaakt, was met een twin II zonder FLARM op een afscheidsvlucht in de Apennijnen na de wedstrijd in Rieti. Ik, noch mijn vader die naast me vloog, hadden hem wegens het slechte zicht gezien, en zij mij zeker ook niet.

We zijn nu halverwege onze weg naar Rieti '07, en er is nog een hoop werk te verrichten. Nu volgt een winter van vluchten analyseren, boeken en artikels herlezen, en plannen maken voor een degelijke bergwedstrijd of -stage in het voorjaar, en hopelijk nog 2-3 weken Rieti voor het 5e wereldkampioenschap junioren begint.

Wordt zeker vervolgd...



Georg Falkensammer, Bert Schmelzer, Tijl Schmelzer

spellen plaats van de onwrenen), en zelfde tactiek (snel afvliegen wegens de onwrenen in de vooravond). Dit weertype is typisch voor eind augustus in deze regio, en aangezien de wedstrijd in juli plaatsvond, zal het wel weer iets met de klimaatveranderingen te maken hebben.

Met dit weertype waren onze resultaten goed omdat de wolken belangrijker waren dan de terreinkennis, en Bert haalde dan ook twee dagoverwinningen. In het algemeen klassement stonden we op plaats 1 en 2, Bert met 210 punten voorsprong op de 3e, Georg Falkensammer.

De 6e dag werd stabiel, lag de wolkenbasis lager en werden de bergen hoger.

Tijl Schmelzer (ACK)

Uitslag Spaghetti Glide 2006-08-18 (beperkt tot standaard)

Standard

##	Points	CN	Pilot	Country	Glider	Practice day 1	Day 1	Day 2	Day 3	Day 4	Day 5	Day 6	Day 7
1	5187	21	Bert Schmelzer	BEL	Discus 2	577 1	887 1	410 8	541 2	628 1	962 2	759 8	1000 1
2	4922	D2	Georg Falkensammer	AUT	Discus 2	489 6	761 6	499 1	488 9	572 2	896 5	733 9	973 2
3	4878	MC2	Tijl Schmelzer	BEL	Discus 2T	282 10	861 2	445 6	495 8	526 4	917 4	807 6	827 6
4	4726	6V	Stefan Leutenegger	CH	Discus 2	548 3	831 3	468 2	517 4	421 8	939 3	1000 1	550 8
5	4319	SR	Robbie Seton	NL	LS 8	517 5	488 10	338 10	514 5	529 3	690 10	796 7	964 3
6	4304	AB	Dominique Faessler	CH	LS 8	556 2	234 12	454 5	527 3	459 6	973 1	944 2	713 7
7	4126	KC	Felix Schneebeli	CH	Discus 2	440 8	785 5	464 3	513 6	428 7	840 7	901 4	195 10
8	4077	ST	Jan Jagiello	AUT	SZD 55	403 9	746 7	294 12	388 11	480 5	830 8	455 10	884 5
9	3910	KA	Marc Gerber	CH	Discus CS	483 7	804 4	438 7	505 7	248 11	849 6	876 5	190 11
10	3380	2A	Nicolai Larsen	DK	Discus 2	0 11	239 11	457 4	443 10	401 9	0 11	921 3	919 4
11	3082	PG	Mattia Costa	I	LS 8	521 4	665 8	305 11	549 1	271 10	766 9	238 11	288 9
12	1084	JB	Tomasz Tokarz	PL	SZD 55	0 11	536 9	361 9	187 12	0 12	0 11	0 12	0 12



Dit jaar hadden we nog eens tijd om naar Klippeneck te gaan vliegen, een prachtig veld tussen Stüttgart en de Zwitserse grens op de Schwabische Alp, gelegen op 1000 m hoogte.

De proeven gaan dikwijls over het Zwarte Woud en de Donauvallei, een zeer mooi gebied om te vliegen. De deelnemers waren Bert jr. en Tijn op de nieuwe Discus 2a, Bert sr. Schmelzer op de getrouwe Discus T en Tim Huybreckx op de LS 7. Dennis Huybreckx was te laat terug van Scottsdale waar hij zijn CPL behaalde en moest afzeggen.

Met 27 toestellen was de standaardklasse van niveau en goed bezet, terwijl ook de 18m klasse goed vertegenwoordigd was omwille van de selectie voor Baden-Württemberg voor de Duitse kampioenschappen. Er was ook nog een open, ren- en tweezitterklasse. In totaal meer dan 90 toestellen, opgesleept door 8 Robins en een Pawnee.

De eerste twee dagen werden geannuleerd, maar maandag stelde zich iets beter aan.

De opdracht in de standaardklasse was een gesloten omloop van 152 km, niet veel maar toch iets.

Er werd vrij laat gestart terwijl de basis nog geen 600 m boven het veld was. De opdracht bleek nog vrij moeilijk, zeker het laatste been als je wat laat was. Bert sr. besloot om een omweg te maken via het zuiden maar moest halfweg de motor starten terwijl Tim een noordelijke omweg nam en toch net binnen raakte. Bert jr. had knap gevolgen en miste op een haar na (1 punt!) de eerste plaats met 82 km/h gemiddeld. Tim was 12de met 65 km/h gemiddeld en Bert sr. 21ste. Er kwamen slechts 15 toestellen terug op het veld.



Dorstig beestje die Discus

De volgende dag werd er weer niet gevlogen maar woensdag zag er veelbelovend uit.

Jammer genoeg werd ook nu de proef verkleind tot 265 km.

Al tijdens de sleep was er een serieuze afscherming verschenen met als gevolg dat de ganse standaardklasse na het loskoppelen bij Rottweil naar het noorden moest, de zon in.

Vanaf daar was het of aanpikken of buitenlanden, een terugkeer naar het veld ging zelfs niet meer. Op een enkeling na raakte iedereen toch weg. Met 82.6 km/h werd Tijn 8ste, Bert sr. met 82.2km/h werd 10de en Tim werd 14de met 76 km/h. Hij kwam 100m tekort om vanuit de vallei terug de Alp op te komen en verloor kostbare tijd. Net zoals de vorige vlucht moest je een beetje

geluk hebben om op het juiste ogenblik aan de juiste pomp te komen. Er waren nochtans slechts 6 buitenlandingen.

De volgende dagen was het weer niet meer van dien aard om vliegen nog toe te laten, integendeel. De verwarming moest op en de botten aan.

De sfeer bleef echter goed, het bier en het eten uitstekend.

Uiteindelijk werd de wedstrijd afgesloten met een avondfeest waar Bert sr. België mocht (moest) vertegenwoordigen in enkele spelletjes en dit goed deed. Tijdens de prijsuitreiking noteerden we nog een meevaller: de junioren kregen nog eens 50 euro terug uit het "juniorenfonds" van de ARGE Klippeneck, terwijl de inschrijving voor hen ook al 80 euro bedroeg in plaats van 125. Ook de buitenlanders kregen dit bedrag !!! Van een mooie geste gesproken, zou dit bij ons ook kunnen ????? Als beste junioren kregen Bert jr. en Tijn ook nog eens een wisselbeker mee naar huis.

Proficiat jongens, ook nog voor Tijn en Bert jr. voor de schitterende wedstrijd in Rieti.

Na Klippeneck vloog Bert jr. ook nog de Formule 1 mee in Hahnweide. Beide wedstrijdverslagen volgen wel.

Hopelijk tot volgend jaar maar dan met beter weer.

Marc Huybreckx
(ACK)



"De Belgen"



Bert en Tijn op de hoogste trede in Klippeneck



Beste junioren

Uitslag Klippeneck 2006 (beperkt tot standaard)

GePl	WBK	Pilot	Land/Verein	Flugzeug	Gesamtpunkte
1	21	Team Schmelzer jun.	B-Keiheuvel	Discus 2 ax	1430
2	KO	Manfred Hahn	CH-Birrfeld	LS 8	1420
3	MJ	Markus Heller	RoBa-Rottweil	Discus bT	1416
3	8C	Marcel Dünner	CH-Amlikon	LS 8	1416
5	GM	Gerhard Renner	Spaichingen	Discus bT	1409
6	KA	Eric Ochs	AKA-Tübingen	Discus bT	1386
7	6C	Patrik Hasler	CH-Amlikon	LS 8	1348
8	F	Rolf Friedli	CH-Oberaargau	ASW 28	1200
9	FY	Matthias Dick	CH-Oberaargau	LS 8	1199
10	LT	Tim Huybreckx	B-Keiheuvel	LS 7	1185
11	DV	Martin Trittler	Spaichingen	Discus 2 bT	1172
12	MC	Bert Schmelzer sen.	Viersen	Discus bT	1140
13	AT	Adrian Tschui	Blumberg	LS 4	1137
14	HT	Stefan Gujer	Blumberg	Discus CS	1128
15	IE	Eduard Inäbnit	CH-Bern	Discus b	1114
16	SG	Norbert Lietzau	Velbert	Discus bT	1073
17	VH	Henry Blum	Donaueschingen	Discus bT	1058
18	HY	Harry Tanner	Blumberg	Discus bT	1010
19	LF	Andi Leutenegger	CH-Winterthur	Discus b	996
20	42	Klaus Bender	Markdorf	LS 8	899
21	OS	Dieter Alfermann	AKA-Tübingen	Discus b	658
22	RSE	Roman Stutz	CH-Bad-Ragaz	LS 8	598
23	IF	Manfred Dahmen	Rottenburg/Horb	LAK 19	567
24	RW	Thomas Marquart	Spaichingen	Discus bT	454
25	WP	Maximilian	Rottenburg/Horb	Discus b	396
26	BVO	Diederick Joosten	NL-Delft	Discus CS	82
27	FB	Sebastian Schöttler	Duisburg	Discus b	60

GLIDING GRAND PRIX - 19- 27 augustus 2006 - Hahnweide Duitsland

Plaats	Piloot	land	vliegtuig	Punten
1	Uli Schwenk	D	Ventus-2ax	32
2	Tassilo Bode	D	ASG29/15m	22
3	Mario Kiessling	D	Ventus-2ax	20
4	Werner Meuser	D	Ventus-2ax	17
5	Reinhard Schramme	D	Ventus 2A	14
6	Georg Theisinger	D	Diana 2	12
7	Karl Eugen Bauder	D	Ventus-2ax	12
8	Erwin Sommer	D	Ventus 2A	10
9	Alexander Koppler	O	ASW 27	8
10	Axel Horn	D	Ventus-2ax	8
11	Christoph Nacke	D	LAK 17A/15m	7
12	Gerd Peter Lauer	D	LS 8/15m	6
13	Martin Theisinger	D	ASW 27	5
14	Steven Raimond	NL	ASW 27	4
15	Michael Eisele	D	Ventus-2bxR	4
16	Juergen Schuster	D	Ventus-2cxT/15m	3
17	Bert Schmelzer	B	Discus 2A	1
18	Peter Platzer	O	Discus 2C/15m	0
19	Elizabeth Schwenkler	USA	Ventus 2B	0
20	Ulf Dallmann	D	LS 8/15m	0

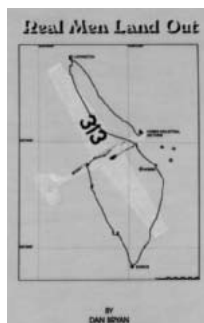


Hahnweide Gliding Grand Prix 2006
Lies legt nog even uit hoe het moet



Het hoekje van de boekenvreter

Dat je niet noodzakelijk een superzwever nodig hebt om plezier te beleven aan onze sport, bewijst het boekje van **Dan BRYAN, Real Men Land Out** (2000, Roswell Printing, Roswell NM, 84 blz 15 x 23 cm, talrijke kleurfoto's). De ondertitel "200 hours in a 1-26" zegt alles: het gaat hier om een autobiografisch verhaal van een fan van de Schweizer 1-26, een



12 m zwever met een glijhoek van 1:23. Er werden 689 toestellen gebouwd tussen 1954 en 1979, waarvan er nog een 500-tal rondvliegen. In de VS ontstonden er reeds vroeg monotypewedstrijden met dit toestel, en een 1-26-vereniging huldigt de vliegers die op het type hun FAI-brevet behalen. Een dertigtal diamanten brevetten werden op het type gevlogen!

Dan Bryan moet het voorlopig nog stellen met een zilveren brevet. Zijn hilarische wervarens op jacht naar de 300 km-vlucht voor de doeldiamant zullen bij menig overlandvlieger belletjes doen rinkelen. Wat je al niet kan tegenkomen met een oude Escort als ophaalwagen... Zijn eerste 1-26, Ruby-Q, bracht hem een zware teleurstelling toen bij een jaarlijks onderhoud bleek dat een van de vorige eigenaars een onoordeelkundige reparatie had uitgevoerd aan de vleugelglij-

ger. Met zijn volgende aanschaf, Rough Stock, had hij meer succes, vooral nadat hij het toestel zelf volledig had gereviseerd, herbespannen en geschilderd. In zijn bureau hangt een leeg kader dat wacht op zijn gouden brevet...

Niet onmiddellijk een onmisbaar boek, maar leuke, lichte lectuur. Je kunt het boek verkrijgen met een CD waarop "The ballad of Jim Crisp" van George Fish is opgenomen, een aangenaam country-nummer ter ere van wijlen Jim Crisp, die Bryan leerde kennen bij Caprock Soaring in Nieuw-Mexico.

Met ons volgende werk zitten we in een ander vaarwater: **Leo en Ricky BRIGLIADORI** zijn bekende Italiaanse wedstrijdvliegers. Met hun boek **Competing in gliders** (2005, Bellavite, Missaglia, ISBN 88-7511-058-1, 352 goed gevulde blz met talrijke kleur-

foto's en kleurenschema's) vullen ze een gapende leegte in de zweefvliegbiobibliotheek. Voor wie vliegtechnisch verder wilde gaan dan *Streckensegelflug* van Reichmann, was er weinig of niets op de markt. Je kon hier en daar wel iets mee-

pikken uit *Winning on the wind* van Moffat (de ondertitel van dit boek, *Winning with your*

mind, is trouwens een mooie hommage aan deze grootmeester) of *Gliding competitively* van Delafield, maar een heleboel vragen bleven open.

Competing in gliders wordt nu wellicht een klassieker voor de beginnende wedstrijdvlieger. De veelheid aan informatie over moderne zweefvliegtechniek, tactiek, strategie, training, over het hoe en waarom van een welbepaalde besluitvorming, opent een nieuwe wereld voor hem, maar misschien ook voor de gevorderde deelnemer die zich even wil herbronnen, en zeker voor de overlandzwever die buiten competitie zijn prestaties wil verbeteren.

A priori vind je hier niet de basisregels terug die je bij Reichmann kan halen; enkele korte verwijzingen wel, maar dan wordt er snel op verder gebouwd. Leo en Ricky, vader en zoon, putten uit hun herinneringen en ervaring om alle aspecten van het wedstrijdvliegen toe te lichten met praktische voorbeelden. Ook wiskundige precisie komt aan bod, zoals de invloed op de in te stellen doorsteeksnelheid van het al dan niet afdrijven van een thermiekbel met de wind: pure McCready of niet? Voor het optimale afstandvliegen in de golf gingen ze te rade bij Jean-Marie Clément, de "derde man" die naast Ohlmann en Delore op wereldrecordjacht gaat in de golven van de Argentijnse Andes. Met de hoogte speelt het verschil TAS / IAS namelijk een belangrijke rol bij de keuze van optimale vliegsnelheid.

Dat wordt hier grondig toegelicht.

Onmogelijk om een overzicht te geven van de inhoud, je moet gewoon het boek in handen nemen. Dé must van de laatste jaren. Vertoont het werk dan geen gebreken? Ongetwijfeld zullen andere wedstrijdvliegers van internationaal niveau het niet eens zijn met bepaalde opties. Wellicht hebben die ook nog geheimen die de Brigliadori's niet kunnen onthullen. Maar voor de meesten onder ons kan er inhoudelijk niet veel aangemerkt worden. Tenzij men vindt dat er nog te veel open deuren ingestampt worden. Dat heeft echter waarschijnlijk meer te maken met de schrijfstijl van het werk. Je voelt het zuiderse temperament geregeld op-laaien.

Wat de boekenvreter echter meer stoort, is het uitgesproken "exotische" Engels dat gehanteerd wordt. Er worden geregeld technische termen gebruikt die we in geen enkel oorspronkelijk Engelstalig boek tegenkomen. Het lijken vaak letterlijke vertalingen uit het Italiaans. Ook de zinsbouw lijdt onder dit euvel. Nochtans is de vertaalster Angela Sheard, een Engelse die in zweefvliegmiddens goed thuis is. "Traduttore, traditore"! Maar ja, vertalen is geen gemakkelijke job, en die probleempjes qua vorm doen geen afbreuk aan de inhoud, die zo voor veel meer mensen toegankelijk is dan in het oorspronkelijke Italiaans!

Stéphane Vander Veken

Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Martin Baeke

Op een warme julidag zijn we te gast bij Martin Baeke, oud voorzitter van de Liga en mede stichter van de KAC. Hij woont samen met zijn echtgenote, Maria Michiels in Mechelen.

We worden ontvangen in zijn kantoor waar hij de nodige documentatie al heeft klaarliggen.

Martin, je hebt hier enkele fotoalbums liggen zien we? Zijn die van het begin van je vliegcarrière?

Ja, dat klopt ik begon in 1957 toen ik bij het leger (NATO) was maar dat was enkel motorvliegen, zweven was later bij de luchtcadetten.

Was dat in België?

Neen, ik deed mijn eerste vluchten op een Piper cub in het Franse Mehun bij Fontainebleau.

De eerste zweefvluchten waren met een Emouchet, een franse versie van de Grunau Baby.

Wanneer vloog je de eerste prestaties?

Begin jaren 60 behaalde ik in Issoire mijn

3000 en 5000 meter hoogtewinst, enkele jaren later vloog ik met een K7 van Moret naar Sarregemis, een recordvlucht van 325km.

Je bleef in Frankrijk?

Ja, ook begin '60 ging ik naar Challes les Aux, toen het opleidingscentrum voor instructeurs.

's Morgens als er nog geen thermiek was kreeg je daar opleiding op een SV4 en in de namiddag werd er gezweefd op Breguet.

Hoe lang bleef je in Frankrijk?

Tot '62, toen ging ik bij de PR van de luchtmacht werken.

Ben je in België direct terug gaan vliegen?

Ja, bij de luchtcadetten. In dat jaar vloog ik met een K2 het Belgisch kampioenschap mee, toen ging het door in Keiheuvel. Ik kon me toen selecteren voor het WK dat het jaar daarop doorging in Argentinië.

Met een toestel van de luchtcadetten?

Nee, we huurden ginder een Skylark. We kregen wel een DC-6 van de luchtmacht om de hele ploeg naar ginder over te vlie-

gen, Silvain De Weerdts was toen mijn ophaler. 5 dagen duurde het om ginder te bereiken, de vlucht ging via Dakar, Ricief, Rio de Janeiro, Uruguay en tenslotte Junin, waar het WK plaatsvond.

Was het verschil groot tussen vliegen in Zuid-Amerika en Europa?

Ja, zeker het ophalen! Voor heel het WK was maar één aanhangwagen voorzien. De ophalingen gebeurden door de lucht, meestal



Met K6 op het WK in Engeland

per sleper maar ook per helikopter en een enkele keer per vrachtvliegtuig.

Met een vrachtvliegtuig en helikopter? Hoe ging dat in zijn werk?

Die helikopter was niet echt een succes omdat de piloot ervan niet echt wist hoe het zweven in zijn werk ging, hij is gecrasht bij zijn derde ophaling.

Het vrachtvliegtuig werd één enkele keer ingezet toen een piloot erg ver was buitengeländ, de zwever werd naar een nabijgelegen luchthaven gebracht en van daaruit ging het terug naar Junin.

Heb je zelf verre buitenlandingen gemaakt?

Zeker, de verste was 607km. Maar degene die me het meest bijgebleven is was een vlucht van 350km, na de landing kwam er een boer te paard naar me en ik mocht met het paard naar zijn boerderij. Toen het sleepvliegtuig aankwam had hij al een zwever achter zich. Vanuit die wei ging het dan terug naar Junin maar de piloot bleek geen goed navigator te zijn! We hebben dan zelfs een tussenlanding moeten maken om te tanken. Ik heb dan afgesproken met de piloot dat ik de staart van het sleepvliegtuig in de goede richting zou trekken als hij nog eens verkeerd vloog.



met het paard naar de boerderij

Had je dan geen radio?

Dat was toen nog een rareiteit in een zwever!

Je hebt dus goede herinneringen aan Argentinië?

Ja, zelfs de terugkeer naar België was enig.

Hoezo?

Bij de tussenlanding in Rio de Janeiro zijn we naar het carnaval gaan kijken!

Heb je nog WK's meegevlogen?

Ja, twee jaar later in Engeland. Ik vloog toen met een K6 van de luchtcadetten, net als het vorige WK vloog ik met een verouderd type. Hetzelfde jaar echter had ik met dit toestel de Belgisch kampioenschappen te St-Hubert gewonnen.

Zijn er nog wedstrijden die je zijn bijgebleven?

Zeker, ooit vloog ik vanuit Teuge de Victor Boin. Ik won die dag door naar Grömitz aan de Oostzee te vliegen. Henri Stoufs was toen tweede.

Je vloog toen nog bij de luchtcadetten, hoe is de KAC dan ontstaan?

Ik werkte in die tijd bij het ministerie en kon door mijn contacten een club beginnen te Weelde waar toen al kadetten vlogen. Met een 20-tal leden van de RAC zijn we toen begonnen met de KAC. We huurden toen motorvliegtuigen en later werd er een Rhönlerche aangekocht in Duitsland.

Ondertussen heeft de club toch een groot aantal privé zwevers, hoe komt dat?

We raadden de leden aan om hun eigen toestel te kopen, in die tijd heel ongewoon. Zelf had ik met iemand anders een ASW-15.

Wie gaf er buiten jij nog opleiding bij de club?

Sus Van Den Borne was de eerste instructeur die we opgeleid hebben.

Zo'n club oprichten vergt veel tijd, wat deed je echtgenote toen?

We zagen elkaar voldoende, Maria baatte de kantine uit!

Ook bij het oprichten van de Liga heb je een belangrijke rol gespeeld.

Ja, we zijn toen afgescheiden van de Belgisch aëroclub. Wist je trouwens dat we samen met de zwemliga de eerste waren die een Vlaamse liga hebben opgericht?

Welke taken deed je toen binnen de Liga?

Buiten voorzitter was ik ook secretaris, en



In de bloemetjes gezet

maakte ik het Ligablad. Toen nog gewoon op stencil!

Tot wanneer heb je dit gedaan?

In 1982 heb ik de fakkel doorgegeven aan Jeroom Germis, Patrick Pauwels nam het secretariaat over.

Wat heb je daarna gedaan?

Ik ben toen verhuisd naar Fayance.

Natuurlijk om te vliegen?

Zeker, ik vloog toen met een Janus C. Eén van de mooiste vluchten was toen we in de golf vlogen, we stegen tot 8000 meter en maakten een eindaanvlucht vanuit Briançon.

Ondertussen woon je al terug een tijdje in België?

Ja, in 1985 zijn we terug naar België gekomen maar ben toen gestopt met vliegen.

Je hebt hier een goed ingericht bureel, zo te zien ben je nog steeds actief bezig?

Ik hou me vooral bezig met het verschaffen van juridisch advies aan VZW's en sinds de komst van de digitale fotografie kan je dat wel als mijn nieuwe hobby beschouwen.

We wensen je daar nog veel succes mee, bedankt voor dit interview!

K & L
(KAZM)

AH (het verhaal over onze zweefvliegvakantie in Vinon)

Ah, het is eindelijk weer zover, van 2 tot 11 juni zijn we weer van de partij in Vinon. Een vakantie waar we maanden op voorhand naar uitkeken.

Voor diegenen die Vinon sur Verdon niet kennen: gelegen in de vallei van de Durnace/Verdon, in de Haute Provence, aan de voet van de Zuidelijke Alpen en nabij Manosque.

Kompaan van dienst is Philippe. Samen vertrekken we vrijdagochtend met onze zwe-

vers voor een rit van +/- 1050 km. We kiezen voor het traject langs Grenoble en de Route de Napoleon die dwars door de Alpen loopt (langs de vliegvelden van Tallard, Gap, Sisteron en St.-Auban). Iets korter in afstand maar niet in tijd, vermoeiender door de te overbruggen Cols en geen volledige autosnelweg. De weg is echter zo veel mooier dan deze via de péage langs het Zuiden en imposant door de omliggende bergen. Nu bekijken we ze van onder, de vol-



Eerst langs de weg

gende dagen zullen we ze vanuit de lucht aanschouwen. We watertanden al. Alles verloopt vlot en 's avonds zijn we al rond 18 uur ter plaatse. We parkeren onze aanhangers op het vliegveld en melden ons aan bij onze gastvrouw. Veerle is afkomstig van Gent en getrouwd met een plaatselijke Fransman. Twaalf jaar hebben ze gewerkt aan der restauratie van een authentieke hoeve en deze omgevormd tot een 6-tal chambres d'hôtes en enkele gîtes de France. Veerle staat ons al op te wachten met een fris pintje. Het is weliswaar frans flutbier maar het smaakt toch als het beste. Het voelt stilaan een beetje als thuiskomen.

Snel een douche, eten in Ginaservi (een dorpje in de buurt met een beetje een vreemde naam) en dan onder de lakens. Morgen willen we spijkers met koppen slaan.

Zaterdag 3 juni

Het wordt een mooie dag. We moeten ons nog inschrijven, een fluitje van een cent, en om 10u30 is het briefing. Wat nonchalant op zijn Frans, maar volledig en gestaafd door duidelijke grafieken van te verwachten thermiek en hoogten in de verschillende delen van de Alpen. De voorspellingen zijn goed, geen superweer maar aangenaam vliegweer. Goed genoeg voor ons. Opmerkelijk steeds weer zo veel gepensioneerden te zien. "Oude rotten" nog steeds gepassioneerd en altijd op post om te zweefvliegen. Verschillende onder hen vliegen immense afstanden.

We bouwen onze zwevers op en maken alles klaar. Vermits we beiden met een DG400 vliegen moeten we wel afspraken maken welke startprocedure we dienen te volgen. We mogen ons volledig los van de startrij leggen en vertrekken "par les herbes" (de naar tijm geurende gras piste langs de asfalt piste). Het gestresseerd zijn om op tijd in de rij te staan vanaf 's morgens vroeg, en plaats te behouden om ze niet te laten inpijken door de Zwitsers, is er voor ons zelfstarters niet bij. Het bezorgt ons rustige voormiddagen. Om 13u zijn we klaar voor de start. "Wel even melden langs de radio als jullie willen vertrekken hé jongens." En daar gaan we dan. Ik vind het altijd opnieuw een ware belevenis om te vertrekken van een "vreemd" vliegveld. Naarmate je hoger klimt, onthult het landschap steeds meer. Ik begin het ginds een klein beetje te kennen maar steeds opnieuw ontdek ik nieuwe dingen. We hebben nog heel veel te leren. Op motor klimmen we naar ongeveer 850 meter om vervolgens op thermiek verder uit te klimmen naar 1800 meter. Om naar de Alpen te gaan, moet je vanuit Vinon eerst een kleine 40 km naar het noordoosten. De beste route is om het plateau van Valensole over te steken om dan aan te pikken aan de Serre de Montdenier. Een traject dat niet altijd even vlot verloopt. Aan de voet van de Serre ligt Puimoisson Aero, dus

is dit het eerste punt dat ik instel op LX 7000. Vinon Aero ligt op 275 m hoogte, Puimoisson op 768 m, dus zorgen om onderweg zeker voldoende hoogte te houden. De oversteek verloopt vlot en aan de Serre vinden Philippe en ik goede thermiek die ons naar 2700 m brengt. We vliegen de Serre even af om terug wat te wennen aan de bergen, vliegen tot aan de uitgang van "Les Gorges du Verdon" en overschouwen het prachtige Lac St.-Croix met zijn azuurblauwe kleur. Terug via de Serre, we hebben meer dan voldoende hoogte, de schapen op de bergkam zijn stippen. We steken over naar de "Coupe", een lange rotskam, bijna een muur, met een piek van 1886 m op het einde. Onderweg zakt het als een baksteen maar met voldoende hoogte bereiken we toch de Coupe. Het eerste gedeelte blijven we zakken tegenkomen dus vliegen we de Coupe verder af naar het noorden. Uiteindelijk vinden we een krachtige maar turbulente bel boven een steile helling met rotspuin eronder. Draaien maar, voldoende scherp en voldoende snel, we zitten immers niet al te hoog boven de kam en een beetje extra snelheid geeft me met zulke turbulente thermiek een veiliger gevoel. Deze bel doet ons stijgen tot 2800 meter. We steken over naar de Cheval Blanc, een immense berg met een hoogte van 2305 meter. Onderweg goed blijven controleren of we lokaal zijn van landbaar terrein. De LX7000, waarin alle buitenlandingsvelden zijn opgenomen, in combinatie met de winpilot moving map bewijzen ons hier goede diensten. Bepaalde buitenlandingsvelden werden vooraf al eens met de auto bezocht. Steeds indrukwekkend om het vanaf de grond te zien en bijna niet te geloven dat je daarboven de hellingen afvliegt. Wat voel je je klein.

Omdat het voor Philippe enkele jaren geleden is dat hij nog in de bergen vloog en hij nog niet zo lang zijn DG400 heeft hebben we vooraf afgesproken om steeds samen te blijven. We besluiten niet verder het bergte in te gaan maar om de omgeving van Digne, St.-Auban en Sisteron te gaan verkennen. Dit is de omgeving waar we meer dan 10 jaar geleden samen het bergvliegen ontdekten, de beginselen leerden met instructeurs van St.-Auban en Paul Janssen. We landen uiteindelijk na een vlucht van 5u38 en een afgelegde afstand van 364 km.



DG400 vanuit DG400

Vermits we maar "toeristen" zijn en geen prestatievliegers, zijn we meer dan content.

Zondag 4 juni

Bij het ontbijt ontmoeten we de "Paus van de zuurstof". Een Zwitserse anesthesist die net terugkomt van een congres in St.-Auban en nu met zijn ASH26 zelfstarter in Vinon een week komt zweven. Hij vertelt dat hij steeds als een fris hoentje komt landen door frequent gebruik van zijn ...zuurstofstelsysteem en zijn vrouw 's avonds nog kan plezier na lange vluchten. Hij tracht ons het systeem te slijten, doch slaagt hier niet in. Wij vliegen nog niet op grote hoogten en onze vrouwen zijn thuisgebleven.

Op de briefing voorspelt men ons opnieuw een mooie vlieg dag, echter zonder cumulus boven het plateau. Het zou wel eens wat moeilijker kunnen zijn om de oversteek te maken.

Na enige moeite bereiken we de Serre. We gaan de Coupe en de Cheval Blanc nog eens bezoeken maar omdat de condities naar het noorden niet al te best lijken, besluiten we terug te keren en meer zuidoostelijk uitgebreid het gebied te verkennen, regio Lac de Castillon. In het terugkomen merken we dat er nog enkele mooie straten hangen richting Fayence. Philippe, die vanaf dit vliegveld enkele jaren geleden vloog, wijst de weg. Langst de oostkant van het Lac de St Croix vliegen we zo kort mogelijk af langs het verboden schietgebied richting oost. Zonder winpilot is dit absoluut niet te doen. We zoeken de straat af naar stijgen. We worden beloond met 2, 3, 4, 5 m geïntegreerd stijgen. Om niet in de wolken gezogen te worden verhogen we steeds onze snelheid om uiteindelijk met 220 km/u onder de wolken uit te duiken. De Côte d'Azur en Nice zijn in de verte zichtbaar. Na landing registreren we een vlucht van 5u04 en 398 km op onze logger.

Maandag 5 juni

Vandaag onweerachtig. Op de briefing worden we gewaarschuwd goed uit te kijken en geen overbodige risico's te nemen. We stijgen op omstreeks 13u en reeds in het uitklimmen boven Vinon zien we een donkere lucht boven de Serre en de Lure. We zouden via de vallei van St.-Auban richting Sisteron tussen de 2 buien door kunnen steken maar dit scenario bevalt me niet. Ik vrees dat het volledig dichttrekt, dan zitten we mogelijk gevangen. Ik vind dat we niet over genoeg ervaring beschikken en besluit lokaal te blijven van Vinon, de frequentie uit te luisteren en af te wachten hoe een en ander verder evolueert. Na anderhalf uur besluit ik te landen en af te bouwen. Philippe blijft een uurtje langer rondhangen, vliegt de Luberon af en kan nog net voor de regen landen. Afbouwen gebeurt in de regen en zijn DG400 gaat nat in de doos. We zien deze dag nog verschillende zwevers landen in

de gutsende regen. Opmerkelijk hoe snel een onweer zich in de bergen kan ontwikkelen en er steeds weer piloten zijn die zich door deze gevaarlijke omstandigheden laten verrassen. Het klaart uiteindelijk nog op en met de wagen maken we een uitstap naar de Gorges du Verdon en wagen ons aan een klim naar de kapel van Moustiers Ste-Marie waar we een kaars branden.

Dinsdag 6 juni

Als het in België begint te regenen dan hou je je hart vast voor de komende weken. In Zuid-Frankrijk heb je het voordeel dat het na een fikse bui of onweer het meestal terug opklaart, het terug fris is en schitterend mooi weer wordt. Zo ook deze morgen.

De weersvoorspellingen zijn opnieuw goed. Geen "hammerwetter" maar opnieuw aangenaam vliegweer. Nochtans heb ik vandaag de grootste moeite om het plateau over te geraken. Na het stilleggen van de motor zak ik terug door naar 600 meter (vanaf 500 m ga je in circuit) en het is slechts na verwoed vechten in een zwak thermiekbelletje dat ik terug wat hoogte win. Philippe kiest voor een parcours via Manosque maar vindt ook niet direct het goede stijgen. Het zal me uiteindelijk meer dan een uur kosten om tot aan de Serre te geraken en aansluiting te vinden met Philippe. We zoeken de Serre af naar een goede thermiekbek. Plots roept Philippe me op: "Alain ik heb hier 8 m/s stijgen". Ik keer, zie hem als een pijl omhoogschieten en duik er naar toe. Ik vind slechts 5 m/s. Op enkele tellen zit hij een paar 100 m hoger dan ik.

We blijven vandaag nog steeds in het voorbergte maar leggen toch in totaal 449 km af in een vlucht van 5u28.

's Avonds eten we in het plaatselijke Vietnamese restaurant, waar de tafel naast ons de vader van 2 jonge kinderen plots opstaat, naar buiten loopt en wat later ineengestruikt door zijn vrouw op het trottoir wordt gevonden. Hij wordt met de ambulance in kritieke toestand naar het ziekenhuis van Manosque afgevoerd. Aangeslagen gaan we naar huis met de bedenking "het leven is te kort om er niet het mooiste van te maken en er met volle teugen van te genieten".

Woensdag 7 juni

Vandaag ontmoeten we een bejaard koppel aan het ontbijt. Hij doet zijn verhaal over "des jumelles et des jumaux." Hilariteit alom voor we weten waarover hij het heeft. Uiteraard niet over verrekijkers, maar over tweelingen. Hij ontmoet vandaag zijn tweelingbroer terug, dit na een ruzie van zeven jaar geleden. Hij is uiterst zenuwachtig. Onze zuurstofpauze weet alles over tweelingen uit zijn dokterstudie en brengt beleerdend zijn kennis over op ons. Met een smoesje verlaten we de ontbijttafel.

De weersvoorspellingen zijn vandaag niet zo goed. Een tijd staan we in twijfel. Starten we of niet? We hebben een aantal mooie vluchten gemaakt en voor mij hoeft het niet zo nodig. Philippe wil toch proberen en beslist om alleen te vertrekken. Ik ben dan maar kok van dienst, ga winkelen in Manosque en maak tegen de avond het eten klaar. Ook eens iets anders dan altijd op restaurant te gaan.

Donderdag 8 juni

Terug goed weer. Niet zo best in het hooggebergte maar het voorbergte zou plezant moeten worden. Via de Serre, de Beynes de Couson en de Coupe, belanden we aan de Cheval Blanc. We volgen een stuk het parcours maar het plafond is voor ons doen niet al te hoog en bovendien geven de hellingen niet zo best. We nemen het zekere voor het onzekere en gaan via Digne richting Sisteron. In Sisteron merken we een mooie straat langs de Lure richting Mont Ventoux. OK, dat zal ook wel eens interessant zijn om te doen zeker? Met goeie moed volgen wij het traject langs de Lure maar de wolkenstraat is inmiddels wat overontwikkeld en geeft toch niet zoals verwacht. Met enige moeite bereiken we toch de Mont Ventoux. Desolaat piekend en kaal staat hij de omgeving te trotseren. We merken nu dat in de verte en op onze terugweg de cumulusen snel aan het oplossen zijn. Hoog tijd om ons naar onze thuisbasis te begeven. Zonder veel problemen keren we terug en gaan ter hoogte van St. Auban terug richting Vinon. Het is even sterk zakken als we de kam van de Lure oversteken. Inmiddels zijn ook alle cumulusen bijna opgelost dus toch even bijtanken aan een solitair wolkje en dan maar binnen op Vinon. Opmerkelijk dat je meestal met voldoende hoogte aankomt. De opgebouwde hoogte in de bergen en de aanzienlijk lagere ligging van Vinon zijn er de verklaring voor. Balans van de dag: 4u55 gevlogen en 384 km afgelegd.



Vrijdag 9 juni

Opnieuw een mooie dag. Inmiddels wordt het bijna routine. Om 8 uur op, de toestellen ontdoen van de dauw en afdrogen (bij goed weer laten we ze buiten overnachten

vastgelegd aan de kabel). Ontbijt bij Veerle en wat chitchatten met de andere gasten. 9u30 briefing; terug goed weer, een mens zou er moe van worden. Terug naar de chambre d'hôte om nog snel wat werk te doen (Veerle heeft voor mij elke dag een paar meter faxen van het werk die ik dan op z'n Frans snel verwerk) Tegen 12 uur een klein hapje eten en dan terug naar het plein om heel relaxed onze toestellen op te stellen en te vertrekken.

We gaan vandaag opnieuw het plateau over en steken door tot aan de Cheval Blanc. Het plafond is echt niet hoog, verschillende toppen op het parcours steken in de wolken maar deze keer geeft de helling wel goed. Het "systeem" werkt vandaag. We besluiten om door te gaan. Het wordt de spannendste en mooiste vlucht van onze vakantie. Met een plafond van 2500m vliegen we het parcours af, onder ons de vallei, boven ons een dik pak wolken en rechts van ons de rots-helling die doorloopt tot in de wolken. Het geeft een heel apart gevoel van ingesloten te zijn zonder echt angst te veroorzaken. Bijzonder indrukwekkend. In no time bereiken we de Dormillouse aan het Lac Serre Ponçon zonder één keer te draaien. We keren terug tot aan de Cheval Blanc, steken over naar Sisteron en vliegen via La Motte opnieuw tot aan het Lac Serre Ponçon. Het is goed geweest, vermoeid door de hoge concentratie besluiten we bij wijze van beloning in Puimisson te landen om er een "koffieke" te gaan drinken. Dat is dus wel een voordeel van een zelfstarter, we kunnen al eens bij een ander op de koffie gaan. Tot aan de landing in Puimisson hebben we 3u09 gevlogen en 303 km afgelegd.

Zaterdag 10 juni

We vertrekken morgen naar huis dus wil ik er een soort overgangsdag van maken. Nog een mooie vlucht maken maar toch op tijd landen om in alle rust het toestel te demonteren, proper te maken en alles netjes klaar te zetten voor mijn partner die volgende week komt. Ik kom terug landen na een uur of drie. Philippe kan het niet laten en doet en passant nog even het parcours. Oef, vandaag toch niet zo simpel en op bepaalde momenten zelfs een beetje spannend, maar steeds opnieuw toch zo véél voldoening gevend het te hebben gerealiseerd.

Zondag 11 juni

Ah, terug naar huis. Ik kom beestig graag in Vinon maar ik ben ook altijd content om terug naar huis te kunnen gaan. We hebben een prachtige vakantie gehad en genoten er met volle teugen van. We hebben met een beetje goeie wil 8 vliegbare dagen gehad. Hebben de verre omgeving grondig verkend en hebben een aantal mooie vluchten gemaakt op een vei-

lige en ontspannen manier. Buiten het opstijgen van het vliegveld werden onze motoren niet gebruikt en we bevonden ons nooit in een hachelijke situatie. Vliegen en leven als god in Frankrijk. Wat wil je méér.

Dit smaakt al naar volgend jaar.

Ik wil met deze Philippe bedanken voor het toffe gezelschap zowel in de lucht als op de grond en Paul die er dit jaar niet bij was maar

die mij de voorbije jaren zodanig wegwijst heeft gemaakt dat ik het aandurf om in deze prachtige streek rond te vliegen.

Alain Van Hesperen
(ACK)

Sportcommissie

VERSLAG van de vergadering van 28 juni 2006

Aanwezig: G. Van Pee, voorzitter, J. Servais, F. Dauw, J.P. Awouters, G. Michiels, P. Pauwels

Verontschuldigd: E. Lecloux, R. Paenen
De voorzitter opent de vergadering om 18:30u.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 29-03-2006 :

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Homologatie van de zweefvliegprestaties:

Alle dossiers worden aanvaard.

Op vraag van een piloot wordt bevestigend geantwoord dat de flight recorder van Peschges mag worden gebruikt voor nationale records.

3. Homologatie van records

Zweefvliegen

De volgende dossiers van nieuwe records/verbetering van records werden onderzocht

1) J. Luyckx

General / 15-m class – Garip Dam
Zuid-Afrika – Lak 17
03-12-2005 Speed over FAI triangle
300 km: 147,31 km/h
18-12-2005 Speed over FAI triangle
750 km: 110,50 km/h
18-12-2005 Free triangle distance:
771,60 km
22-12-2005 Triangle distance:
821,70 km
24-12-2005 Speed over FAI triangle
100 km: 134,39 km/h
Dossiers, opgemaakt en gecontroleerd door de Soaring Soc. of South Africa, werden onderzocht door de commissie en in orde bevonden. De aangemelde records worden aldus gehomologeerd.

2) L. De Preter General – Open class – Biterwasser Namibië – Nimbus 4DM
10-12-2005 Free 3 turnpoint distance: 1 105,10 km
10-12-2005 Free triangle distance: 1 049,20 km

Bij nazicht van de ontvangen dossiers door de commissie bleek dat
- enkele gegevens ontbraken
- de dossiers werden niet gecontroleerd door de NAC Namibië.

De commissie besluit de dossiers terug te zenden ter vervollediging.

4. Resultaten van wedstrijden in 2006:

De volgende wedstrijdresultaten werden ontvangen:

- Zweefvliegen:
Kempen Cup 25-28 mei 2006
Kiewit Cup 3-5 juni 2006
- Modelluchtvaart:
Int'l FAI F2B Contest / Eurocup – 24-25 juni 2006 - Zwartberg

5. Reglementen van wedstrijden 2006:

- Ballonvaart:
NK – Belgian Balloon Trophy – 11-15 augustus 2006 - Keiheuvel
Gordon Bennett Cup – 9 - 16 september 2006 – Waasmunster
- Modelluchtvaart:
World Cup F2A, B, C – 12-13 augustus 2006 - Pepinster

6. Allerlei

- Zweefvliegen – Voorstel tot aanpassing KBAC-reglement voor de zweefvliegvergunning
Naar aanleiding van wijzigingen in de ICAO-regelgeving, was het noodzakelijk om het KBAC-reglement op enkele punten aan te passen en te actualiseren.
Het voorstel van de BZF wordt aanvaard, de voorgestelde wijzigingen gaan in op 1 september 2006.
Omstreeks 19:00 u sluit de voorzitter het algemeen gedeelte van de vergadering, hierna volgt nog de detailcontrole van enkele zweefvliegdossiers.

Volgende vergaderingen: 27 september 2006 om 18:30 u

P. PAUWELS
Verslaggever

VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretische examen

HERTSENS Dirk	STULTJENS Luc
LENAERTS Niko	TOMASSEN Peter
MOENS Herman	VAN DONINCK Howard
PEETERS Raf	VAN HOOF John
RENCCKENS Carl	VAN IN Jan
SCHOENAERS Rajesh	WILLEKENS Hans

b. Vergunning Zweefvliegpiloot

DECLERCQ Francis	STAPPAERTS Guy
DHOOP Paul	VAN DONINCK Howard
LUYKS Luc	WILLEKENS Hans
MOENS Herman	VAN IN Jan

c. Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

DE ROO Jan	VANDERHOYDONCK Remi
VANDEN BOER Stijn	

d. Theoretisch examen voor 'Hulp-Instructeur'

BECKERS Sofie	SCHOETERS Frank
DE CORTE Filip	SCHRAEYEN Albert
JANSSENS Alfons	

e. Bevoegdverklaring 'Hulp-Instructeur'

-

f. Bevoegdverklaring 'Instructeur'

COUSSEE Chris

F.A.I.-BREVETTEN

1. D-BREVET

a. 1000 m hoogtewinst

DE OST Jan	VANDERHOYDONCK Remi
LIEVENS Pieter	VAN DONINCK Howard
MOENS Herman	

b. 5 uren duurvlicht

HANNES Peter	VAN GESTEL Dries
MOENS Herman	

c. 50 km afstand

VAN DONINCK Howard

d. Bekomen het zilveren kenteken:

VAN GESTEL Dries	VAN DONINCK Howard
------------------	--------------------

2. E-BREVET

a. 3000 m hoogtewinst

-

b. 300 km afstand

DE BRUYN Thomas	MATHIEU Sebastien
VAN GESTEL Dries	

c. Bekomen het gouden kenteken:

-

3. F-BREVET

a. 5000 m hoogtewinst

-

b. 300 km doelvlucht

DE BRUYN Thomas

Richtlijnen bij de aanvraag oefenvergunning / zweefvliegvergunning vanaf 01-09-2006

1. Eerste aanvraag "Oefenvergunning":

De kandidaat:

a) vult 'Aanvraagformulier' in voor een 'Medische Verklaring Klasse 2' (→ Form. MED/01)

Maakt een afspraak met een KBAC-erkende geneesheer. N.B. Indien de aanvrager over een geldige ICAO of JAR-FCL Klasse 1 of 2 verklaring beschikt, volstaat een kopie en hoeft geen nieuw medisch onderzoek te worden ondergaan.

b) vult een 'Aanvraagformulier' in voor het bekomen van een 'Oefenvergunning' (→ Form. 1 – wit) en voegt hierbij een kopie van de 'Medische Verklaring Klasse 2' of van zijn ICAO/JAR-FCL verklaring.

c) legt alles voor aan zijn clubverantwoordelijke die de aanvraag controleert en ondertekent.

d) stuurt alle documenten naar het Secretariaat.

→ Per kerende wordt een 'Oefenvergunning' afgeleverd voor een termijn van max. 24 maanden of voor de geldigheidsduur van de medische verklaring

2. Wedergeldigmaking van een "Oefenvergunning":

Indien de aanvrager nog over een geldige medische verklaring beschikt (max. 5 jaar) volgt hij stap 1. b), c) en d). Indien de aanvrager over geen geldige medische verklaring meer beschikt, voert hij eerst stap 1. a) uit.

3. Aanvraag van een "Zweefvliegvergunning":

De aanvrager beschikt over een geldige 'Oefenvergunning', De aanvrager beschikt over een geldige medische verklaring:

a) vult het formulier 'Homologatieaanvraag' in voegt hierbij: (→ Form. 2 – geel)

- attest van een instructeur waaruit blijkt dat hij geslaagd is in het theoretisch examen

- attest van een instructeur waaruit blijkt dat hij geslaagd is in het praktisch examen

b) stuurt alle documenten naar het Secretariaat

→ Per kerende wordt een 'Zweefvliegvergunning' afgeleverd voor een termijn van max. 24 maanden of voor de nog resterende geldigheidsperiode van de medische verklaring zoals gekend op het secretariaat.

4. Wedergeldigmaking van een "Zweefvliegvergunning":

4.1. De aanvrager beschikt over een geldige medische verklaring:

a) vult een aanvraagformulier in en voegt hierbij: (→ Form. 1 – wit)

- attest van een instructeur met de melding dat de aanvrager voldoet aan de voorwaarden voor de wedergeldigmaking, met vermelding van de starwijze(n) en de bevoegdheid

b) legt alles voor aan zijn clubverantwoordelijke die de aanvraag controleert en ondertekent

c) stuurt alle documenten naar het Secretariaat

→ Per kerende wordt een 'Zweefvliegvergunning' afgeleverd voor een termijn van 24 maanden of voor de nog resterende geldigheidsperiode van de medische verklaring, zoals gekend op het secretariaat.

4.2. De aanvrager beschikt NIET meer over een geldige medische verklaring: gelieve stap 1. a) en vervolgens 4.1 a), b) en c) uit te voeren.

KBAC-Adm. Vergunningen
p/a LVZC-Secretariaat,
Termikkelaan 9
2530 Boechout
Tel.: 03/454 33 34 • Fax: 03/454 33 88
E-mail: info@lvzc.be

* Knip deze richtlijnen uit en voeg ze bij uw vademecum 2006

Zoekertjes

Te Koop

LS1-D OO-ZMY "MY"

Levensloop en keuring OK

2746u, 1214 starts

60l water, 2 batt., aanhanger 650kg waterdicht.

Meer info : <http://www.users.skynet.be/kso/LS1-d>

Gezocht

Aanhangwagens

DAC zoekt aanhangwagens voor Pégase 101A en voor

Twin Astir II

Contacteer 0475/550015



AVIATION SPACE 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.



38^{eme} Edition

De 38ste uitgave van de zweefvliegkalender biedt opnieuw 13 kleurenfoto's geselecteerd op basis van hun kwaliteit en originaliteit en die tevens de pracht van onze sport aantonen. Op de keerzijde vind je bijkomende informatie over de historiek, de technische ontwikkelingen, alsook over het zweefvliegen in Spanje en de USA. De kalender is gedrukt op glanzend papier, formaat 48 bij 34 cm, en met een afscheurbare kalenderstrip. Uniek in zijn soort!



The **38th issue** of the Soaring Calendar has 13 brilliant colour photographs that embody everything of beauty and interest in this wonderful sport. The rear face of each page provides background information on the history and technical developments relating to each story, this year including flying in the USA and Spain. The calendar is printed on glossy paper in the regular 48 cm width by 34 cm height format, including the tear-off date strip.



