

LIGABLAD

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



33ste jaargang
januari • februari • maart 2013

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift


liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer **133**

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



33^{ste} jaargang • nummer 133
januari • februari • maart 2013

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Geert De Palmenaer
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:

Abicht Philippe (KACK), Delcon Tine
(KACK), D'hondt Luc (KAC), Stijn Jansen
(KACK), Pauwels Patrick (LVZC), Schmelzer
Bert Jr (KACK), Vanderveken Stéphane
(KFC), Johan Vanhoyland (KVDW), Kris Van
Dam (RACB)

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

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

Betalingen:

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

Druk en opmaak:

Sintjoris BVBA

kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 25 mei 2013 op het redactieadres.

Cover: OO-KMT achterna. foto: Tine Delcon (ACK)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
In memoriam: Harry Torner	2
EFVY: heerlijk hellingvliegen in de herfst.....	3
Flying down under... a dream we made become true	6
Zweefvliegtuignieuws	8
De tijd van toen ... herinneringen van Luc D'Hondt.....	9
Fotowedstrijd.....	10
Onder de vleugel bij de vliegende reporter: François Jeremiassé	11
Het hoekje van de boekenvreter	13
Beker van Vlaanderen 2012	15
KACB Sportcommissie, vergunningen en brevetten	16

Woordje van de redactie

Sleutels, verfborstels en ander gereedschap verdwijnen weer stilaan in de koffers. Ook de winteradministratie is wellicht bijna afgewerkt. Tijd dus om weer te gaan vliegen!

Wanneer we straks opnieuw onder de witte wolken glijden zijn de administratieve en andere zorgen zo vergeten.

Natuurlijk zijn er bij de aanvang van een nieuw vliegseizoen de obligatoire checks. Bij meerdere clubs wordt hiermee reeds ruim voordat de eerste cumulus verschijnt aangevat. Het is dus helemaal niet nodig om de eerste thermiek vanaf de grond te zien.

Op veel velden is er trouwens niet echt sprake meer van een winterstop maar van een winterregime! Dankzij een goed gepland werkschema kan, bij degelijk weer, de vliegactiviteit ook doorheen de winter verder gaan. Dit resulteert al gauw in een gewonnen weekend wanneer je bij aanvang van het thermisch seizoen meteen aan de slag kan.

Andere clubs hebben van de rustige periode geprofiteerd om nieuwe dingen uit te testen. Zo werden op de velden van Diest en Goetsenhoven lierstarts uitgevoerd. Afwachten welk verder verloop deze ervaringen krijgen. Waar 10 jaar geleden ongeveer ¼ van de starts met lier gebeurden is dit aantal intussen gegroeid tot ±½ van alle starts. De lieren van Weelde en Zutendaal nemen wellicht een groot deel van deze toename voor hun rekening. Avgaz wordt ook alsmaar duurder en vaak duiden buurtbewoners sleepvliegtuigen aan als bron van geluidsoverlast. Neem hierbij ook de financiële weerslag, vooral tijdens de opleiding, dan is de aanschaf van een lier zeker het overwegen waard.

Een aanzienlijke groep nieuwkomers heeft zich tijdens de wintermaanden ook doorheen onze nieuwe LVZC-theoriecursus gewerkt. Voor zij die wisten vol te houden, proficiat met de behaalde examenresultaten. Ook feliciteren we de piloten die het goed deden in onze COL of andere prestaties wisten neer te zetten.

Geniet allemaal van het seizoen en laat het jaartal geen reden zijn tot slechtere resultaten!

*Ga voor uw doelstellingen maar hou het veilig,
Geert*

Nieuws van het secretariaat

Statutaire algemene vergadering

Op 13 maart ll. vond de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en financieel verslag over 2012 en de begroting voor 2013 werden goedgekeurd. Het werkingsverslag 2012 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 in verband met de vliegvergunningen, de status van onze luchtwaardigheidsorganisatie, de aankomende wedstrijden en de rapportering over de EGU- en IGC- meetings. Op 15 maart volgde nog een bijzondere vergadering over de toekomstige opleidingsstructuur (Approved Training Organisation).

VCL

In december werd het elfde werkingsjaar afgesloten. Op 20 maart vond de statutaire algemene vergadering plaats. Het verantwoordingsdossier over het werkingsjaar 2012 moet voor 1 april a.s. bij het BLOSO worden ingediend.

Vliegvergunningen en medische geschiktheid

Vanaf 8 april a.s. wordt de nieuwe EU-wetgeving van kracht.

Inzake vliegvergunningen is er een overgangperiode voorzien tot aanvang 2015. Tot nader order blijft de huidige KBAC-vergunningenadministratie ongewijzigd verder lopen. Tot 7 april a.s. mag het medisch onderzoek nog lopen via de artsen die erkend zijn door de KBAC, maar vanaf 8 april mogen de medische geschiktheidsonderzoeken alleen nog worden uitgevoerd door specialisten in de luchtvaartgeneeskunde die erkend zijn door het DGLV. Eerstdaags worden er informatieavonden georganiseerd in de clubs en zal er een brochure beschikbaar zijn met informatie over de nieuwe vliegvergunningen (de SPL en de LAPL(S), de bijhorende nieuwe medische verklaringen en het verloop van de aankomende transfer.

Luchtwaardigheid - CAMO+

Behoudens enkele types (de zgn. Annex II-toestellen) die 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+. Enkele kandidaten hebben de theoretische proef afgelegd en zijn thans hun stage aan het vervullen voor het bekomen van de bevoegdheid van Airworthiness Review Staff.

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken vonden de volgende initiatieven plaats:

2 februari: Jaarlijkse instructeursconferentie

24 februari: Bijspijkerdag voor kandidaat instructeurs ter voorbereiding van het theoretisch examen

23 maart: Theoretisch examen bevoegdheid instructeur

Bij de evaluatie van de 'incident/accident meldingen' van 2012 werd vastgesteld dat het niet eerbiedigen van het principe van de lokale kegel heeft geleid tot een incident. Vandaar dat deze regel als veiligheidsthema voor 2013 werd gekozen. Een korte voordracht hieromtrent is in de clubs beschikbaar.

Wedstrijdcommissie'

Sedert september 2012 heeft Pierre de Broqueville de taak van coördinator van de 'Wedstrijdcommissie' overgenomen van Theo Stockmans. Pierre is het aanspreekpunt voor alle wedstrijdvliegers en neemt als vertegenwoordiger van deze wedstrijdvliegers deel aan het overleg op BZF-vlak. Zo o.m. de planning en organisatie van de NK's, overleg betreffende reglementen, selectiecriteria en systemen, etc...

Vanaf dit jaar neemt Ken Evens de taak op van 'Junioren Coach' in opvolging van Mark Huybreckx.

Op 2 en 3 februari volgden reeds enkele briefings voor de piloten.

Homologatie van F.A.I.-brevetten, examens en bevoegdverklaringen:

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

In 2013 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 20 juni en 5 november.

Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Elementaire Vliegopleiding 5,- € (6,50)*
- Vliegboekje 2,40 € (4,00)*
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (2,50)*
- Zonnehoedje 3,25 € (4,50)*

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

Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen, PR-acties zijn beschikbaar:

- vlaggen en spandoeken
- folders en posters (gratis!)
- vlieghoedjes (3,25 €)

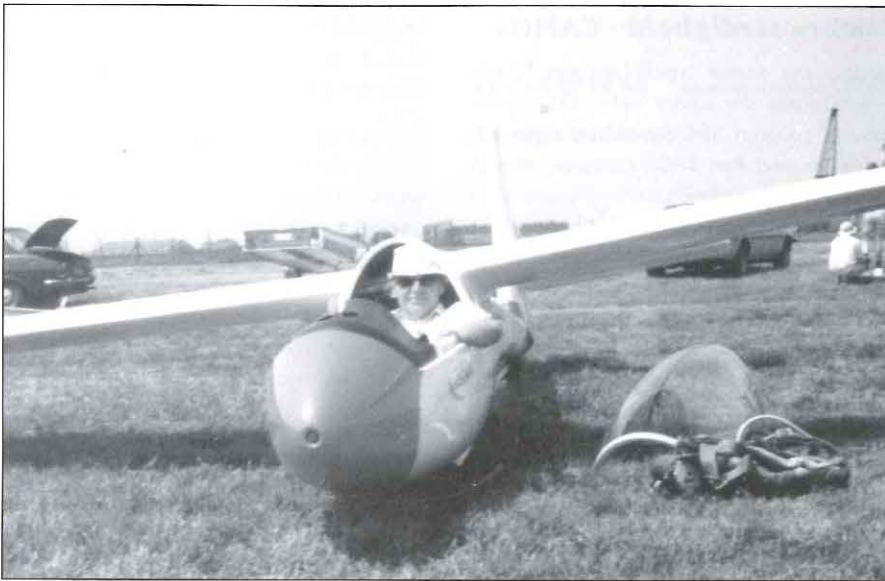
ONZEKER OVER DOPING?

Wat doet doping met je lichaam?
Kan je van koffie positief testen?
Mag een sporter neusdruppels gebruiken?

Wat mag wel en wat mag niet?
Surf naar www.dopinglijn.be of bel 0800-30201

In memoriam

Harry Torner (1925-2012)



Met Harry Torner is één van onze oudste en langst actieve zweefvliegers verdwenen: meer dan 70 jaar lang zat hij achter de stuurknuppel!

Harry werd geboren te Berlijn op 1 februari 1925. Al vroeg had hij de smaak van het vliegen te pakken, en toen hij 15 was, begon zijn zweefvliegopleiding te Rhinow met de eenzittermethode en sandowstart. In het Duitsland van die jaren was dat tevens een militaire vooropleiding... Op beroepsgebied volgde hij een vorming in de werktuigbouw bij AEG. Tijdens de oorlog werd hij dan ingelijfd in de Luftwaffe. Zijn opleiding als jachtvlieger kon hij niet helemaal vervolledigen, want in 1945 was er geen benzine meer... Dit droeg waarschijnlijk bij tot het feit dat hij de oorlog mocht overleven, al werd hij door de Amerikanen krijgsgevangen genomen, waardoor hij twee jaar in Frankrijk in een kamp moest zitten.

Toen hij vrijkwam en naar Duitsland terugkeerde, was zijn eerste job: puin ruimen, en wel met de grote middelen. Harry werkte in een ploeg die met springstof de ruïnes met de grond moest gelijkmaken. Ook bomen vellen werd toen met dynamiet gedaan. Hij huwde met Sonja Mechelke op 2 augustus 1952. Zij woonden in Oost-Berlijn, maar de druk van de Russische bezetter zette hen aan om in 1955 naar het Westen, meer bepaald naar Hannover uit te wijken. Al hun hebben en houden moesten zij daarvoor achterlaten.

Harry ging toen aan de slag bij Volkswagen (hij bouwde daar aan de vermaarde "Transporter"), en ging zweefvliegen bij de Ae-

roclub van Hannover. Dat betekende toen naast een beetje vliegen ook veel verplichte werkuren in het atelier van de club, zoals blijkt uit zijn "Werkstattbuch": in één seizoen '64/'65 niet minder dan 186 uur, bijvoorbeeld! Bij gebrek aan stalling moesten ze in het begin ook elke dag de toestellen monteren en demonteren.

In oktober 1966 kwam hij naar België, waar zijn vrouw Sonja familie had. Hij vestigde zich in Kortrijk en ging vliegen bij de lokale zweefclub, de Zoute Aviation Club. Hij werkte eerst in een fabriek voor plasticwaren, later ging hij bij Jan Maes aan de slag, waar hij tot ruim na zijn pensionering actief bleef.

In oktober 1971 werd dan de zweefvliegsectie van de (reeds bestaande) Kortrijk Flying Club gesticht, en Harry was één van de initiatiefnemers. Tot zijn allerlaatste snik zou hij deze club trouw blijven en steunen met alle middelen waarover hij beschikte. Zijn motto bij problemen was: "Nicht versagen, Tornerfragen!", en de koffer van zijn wagen



Harry in opleiding

zat steeds afgeladen vol met gereedschap om de daad bij het woord te voegen.

In de loop van zijn carrière bezat Harry aandelen in diverse zweefvliegtuigen: een Zugvogel, een ASW-15, een Mosquito, en tot het laatste een tweezitter IS-28b2. Daarnaast was hij de drijvende kracht achter de aanschaf van een aantal KFC-toestellen.

Harry ging ook graag zweefvliegen in het buitenland. Zo vloog hij onder andere in Zell am See (Oostenrijk), Aosta (Italië), Huesca, Fuentemilanos, Santo Tomé (Spanje), Gap, Issoire, La Llagonne, Issoudun, Couhé-Vérac, Sisteron, La Motte du Caire (Frankrijk)... Hij was zelfs eens op El Mirage (Californië) te gast. En vaak op Meschede (Duitsland), zodat er een verbredering ontstond tussen de KFC en de plaatselijke zweefvliegclub.

Hij bezat het Gouden Brevet met drie Diamanten. Met Harry verdwijnt een stukje zweefvlieggeschiedenis, en een beetje van de ziel van de KFC.

Stéphane Vander Veken
KFC



Harry in de werkplaats van Aeroclub Hannover

EDVY: heerlijk hellingvliegen in de herfst

Zaterdag 24/11- 14h :

De DG400 (zelfstarter) klaarmaken voor zijn winterslaap en zien of de moterbatterijen goed worden geladen zodat we volgend seizoen vlot kunnen starten. Eventjes langs de "Barack" om een babbeltje te slaan met wat clubleden. Kris B. zegt me dat hij mogelijk de volgende dag gaat vliegen in Porta Westfalica (Noordrijn Westfalen) en vermoedelijk 's avonds nog vertrekt.

Mijn gedachten slaan op hol. Eindelijk toch eens de kans om deze eerder gemaakte plannen te verwezenlijken? Dan is het wel nodig om direct het roer volledig om te gooien. Zo gezegd, zo gedaan: de remorque met D-KXCP aangepikt ipv in winterslaap gedaan- toch wel nog mijne Orval in "de Kei" gaan drinken, waar Chrisje nog naroept "laat weten hoe het was in PW"- en hop naar huis.

Weersites geraadpleegd en inderdaad, de ideale voorspellingen zijn er i.e. sterke zuidwesten wind. Alle windgradiënten kleuren rood op Wetterjetzt, Wellensite geeft goede verwachtingen en dan nog wel het grootste gedeelte van zondag. Veelal gaat het gepaard met regen, maar nu vanaf 12h open venster (Meteoservices).

Verd.... agenda voor vanavond zit vol met 'verplicht' etentje bij vrienden en zondag van hier naar ginder. Dat wordt moeilijk om te gaan.

Mijn vrouwke die me ondertussen kent - "Wat hij in zijn kop heeft, heeft hij niet in zijn kont"- maakt het me gemakkelijk als ik over Porta Westfalica begin: Wat houd je tegen om te gaan vliegen? Vanavond ga je wel mee hé, de rest zeg je "gewoon" af. Dat is maar een woord. Ik check nog het een en 't ander en kijk alvast uit naar dit ongepland avontuurtje dat uit de lucht komt vallen, letterlijk en figuurlijk...

Zaterdag 24/11- 21h:

We zitten 's avonds aan tafel bij de vrienden als Kris laat weten dat hij om 22h oprijdt met de mobilhome + Ventus 2ct. Het etentje en de gezellige avond met vrienden loopt natuurlijk uit en pas om 1u ga ik op stok.

Zondag 25/11- 4h30:

De wekker gaat af. Wat een korte nacht, pfffff zou ik me niet gewoon omdraaien,

verder slapen en het plan opbergen? Maar ik hoor wind, veel wind en dat hebben we nodig vandaag om er een lap op te kunnen geven.

Dus maar snel uit de veren. Ik kijk buiten: de bomen zwiepen heen en weer, de bladeren vliegen in het rond. Een kattewasje, spullen bijeen pakken en de remorque aanpikken.

Buiten: Aaaaaaiiii wat waait het hard en zo warm! De remorque gaat heen en weer als ik goed op weg ben. Posteldreef ligt bezaaid met dode takken en ik dien er een paar dikke te ontwijken. Via Arendonk de snelweg op, een rustig muziekje op de radio, mijn humeur zit goed ... Geen verkeer en vlot doorrijden op cruise control kan. Tot kort voor eindbestemming goede autostrades.

Zondag 25/11- 8h00:

De 340km worden afgemaakt aan een vlot tempo en goed 3h later komen we in de buurt van Porta Westfalica waar het stilaan licht wordt.

EDVY luchthaven slaapt? "Neen, mijn gedacht", want aan de overkant bij de zweefremorquen is er al beweging. Als ik goed zie staan er zelfs al een aantal open. Ik vervoeg de zweefbende. Fabienne (Weelde) heeft in haar stationwagen geslapen en haar Is6wl staat al half opgebouwd. "Fijn je te zien, dat is lang geleden". Anderen staan te popelen en we zien het allemaal zitten.

Kris & Linda liggen nog te knorren, zij kwamen pas na 2u aan. Wat later als ik aan de opbouw van CP begin steekt Kris zijn hoofd buiten. Ik zie een glimlach tot achter zijn oren verschijnen. "Ben je dan toch gekomen jongen? Ben je er klaar voor?" "Ge moogt gerust zijn" maar ik bemerk ook: " 'k voel weinig of geen wind, het is gewoon aangenaam warm hier".... "Wacht maar" zegt Kris "Hetgeen je vraagt dat komt nog".

Het plein ligt er mooi groen bij maar dat is maar schone schijn. De vette grond plakt overal aan en al snel loop ik rond op lemen

klompen, een vette broek, alles beweegt moeilijk en glijdt, de mobilhome van Kris zit vast, ... een smurrie. Wat een sport dat zweefvliegen, komt even bij me op maar die gedachte is al even snel terug verdwenen als 2 jonge Duitse snaken van amper 16 jaar vragen om hun Duo Discus mee in elkaar te steken... Sorry, het lijkt meer op knutselen, trekken en sleuren. Ze hebben er weinig kaas van gegeten en anderen snellen ter hulp.

Het volgende uur komen er nog een 15 tal remorquen/zweevers bij. Ook NL-ders, maar ja waar zie en hoor je die niet?

Slechts een paar toestellen van de plaatselijke clubs LSV Vlotho, Bad Oeynhausen en Minden worden buiten gehaald om ook in het Wesergebirges te gaan vliegen.

De piloten helpen elkaar opbouwen, bakken duwen, ... een drukte van belang om asap klaar te zijn want allemaal staan we met de neus in dezelfde richting: de HELLINGEN. Vandaag zullen we zweefvliegen ook al is het al eind november.

De wind wakkert aan, de voorspelde 5 Bft zijn er!

Zondag 25/11- 10h00:

De toestellen geraken stilletjes aan netjes opgelijnd op een smal bretelleke asfalt en haaks op de piste. Eindelijk uit de modder. De slegers, waaronder een Falke draaien hun mototen warm op de runway. Daar gaat de 1e al zwalpend aan het sleeptouw, op en neer, van links naar rechts. Hij wordt afgezet aan de helling en ... en gaat OMHOOG. Dat zien we graag.

Enkel de immat wordt genoteerd door een jong meisje. Het sleepgeld, €40 wordt ont-



vangen. Even kort contact met de toren. 1 tiploper. Als zelfstarter betaal ik €12. Geen verdere formaliteiten, gewoon instappen en vliegen is de boodschap.

Veel briefing was er ook niet: "De helling volgen in W/O richting en zorgen dat je boven blijft – babbelfrequentie 122.80 /veld 122.37 – Let op! Bij de landing voldoende hoogte/snelheid tgv de wind - Rechts circuit. Er zijn genoeg buitenlandingsvelden weg van de helling en opwinds". Hoogte Porta veld 45 m - Runway 05/23.

Zondag 25/11 – kort voor 11h00:

Ik start de motor en weg zijn we. CP komt snel los en we stijgen met een goede 2.5 m/s op motor. Een sportieve start met veel turbulentie, van links naar rechts, een klein rotortje. De omgeving wordt verkend bij het verlaten van het vliegveld. Snel wordt gekeken waar buitengeland kan worden, enkele herkenningspunten om het veld snel terug te vinden. Het geheel neem ik op in mijn geheugen. Geleerd van PJ en dat ooit mijn hachje redde in Fayence bij een kabelbreuk op het einde van de piste.

Het vele water in de omgeving valt me op. De Weser is hier de schuldige. Dit is de verklaring voor het te natte veld. Overstromingsgebied?

Asap naar de helling. Als bergvlieger (Alpen, thanks to PJ) voel ik me comfortabel onder bergkamniveau en ben in mijn nopjes want de helling geeft stijgen waar ze wordt aanvlogen. De motor wordt binnengeklapt en de zweefvlucht wordt nabij het Kaiser Willem I denkmal, dat uitkijkt over de vallei van Porta Westfalica/Weser, aangevat. Ik zet me korter tegen en boven de heuvelrug, het stijgen neemt toe en ik klim door tot 800 m.

Fabienne en Kris, die er reeds voorheen vlogen zijn naar het westen gegaan. Ik ga ze achterna. Wat mooi, wat doet dit goed... en zo laat op het jaar. Wel bokkig, veel geschud maar dat nemen we er vandaag met alle plezier bij. In de verte is het donker.

Binnen het uur "daar zijn de regenbuien al" roept Kris aan Oosthelling. Wat later "En nu heb ik zelfs regen, er zal niets anders opzitten dan terug te landen." "Nee toch?" Blijven hangen in het westen, boven blijven, de buien wat omzeilen en geloven in de voorspellingen is de tactiek. Anderen doen hetzelfde en we hangen wat samen op een hoopje.

Daan S. en zijn 2 maten van Ger-aardsbergen zijn inmiddels ook aangekomen. Ze gaan nu omhoog met hun Duo Discus en LS6 en vervoegen op de radio.

En ja hoor, kort na de middag trekken ze de gordijnen open. Inmiddels zijn we bijna 2 uur aan het rondfladderen en geloven we helemaal in de werking van W-O hellingen en Z-wind. Gewoon rechtdoor vliegen de helling volgend, wat driftend, snelheid wat verminderen bij stijgen, sneller bij zakken. We vliegen constant tussen 400 en 800m. Er worden windsnelheden gemeten tot 80km/u.

Sh.t, zonnebril vergeten, wie denkt daar nu in godsnaam aan op een sombere herfst-dag. Dat is het hier uiteindelijk helemaal niet geworden. In tegendeel, het wordt prachtig weer met een laagstaand water-zonnetje. Ik schal door de micro: "Mannen, sorry mannen en 1 vrouw" "Wat fijn, mooi en bedankt dat ik erbij mag zijn. Dit is pas genieten". We vliegen de hellingen rondom Porta een paar keer af. Vliegen kort over de autostrade waar ze de heuvel doorklieft ... begeven ons wat verder.

In het oosten op +/-35 km van Porta dien je door een vallei te duiken om terug aansluiting te krijgen met de hellingen van de lth om langere afstanden af te leggen. Ik klim zo hoog mogelijk (900m) en doe als 1e een poging, kom op een goede 500m aan bij de volgende helling, vind aansluiting en klim terug omhoog. Maar het wordt er donker en een nieuw klein regenfrontje komt roet in het eten gooien. Ik ben genoodzaakt om terug te keren naar het westen. De DG400 zakt als een baksteen met nat profiel. Aan de andere kant opnieuw aanpakken en hetzelfde liedje "omhoog met die kist." Er ligt er 1-tje buiten ... dit mag me niet overkomen. Maar uiteindelijk gaat het makkelijk terug omhoog. De helling volgen en zo nodig wat 8-ten draaien in het sterker stijgen of gewoon neus in de wind zoals in de golf en ter plaatse hoogte winnen. Soms met 7 -8 toestellen op een rij. Wat een mooi gezicht net als met zijn allen vliegeren op het strand maar nu zelf boven ipv op de grond. Voor de al wat ervaren overlandpiloten: hier kan je mits een



aantal regels te respecteren ook veilig en alleen vliegen. Er zijn immers genoeg buitenlandingsmogelijkheden onderaan de helling, dit in schril contrast met de Alpen. De bergen, eigenlijk een aaneenschakeling van heuvels in W-O-richting zijn niet grillig. Het terrein onderaan is vlak. Geloof in de hellingen & zuidwind, vooral geen stress en je bent hier al een goed eind op weg. Een mooie opstap om later aan te vatten met opleiding in bergvliegen? Jazeker.

Later lukt het Kris & Daan verder door te vliegen naar het oosten en lukt het ons allen om de vallei over te steken. We ronden onze verste punten in het oosten en in het westen +/- 80km uit elkaar. We jojo-en, proberen eens een andere terugweg over andere kammetjes en ook dat lukt.

Fabienne waagt het erop en neemt een straat weg van de helling tegen de wind in. Ook die geeft. Thermiek in november, wie had dit nog gedacht! Ze schrijft op OLC "Deze vlucht is er ééntje voor Gill Van den Broeck. Enigste antwoord dat ik nog kan geven op de gemiste oproep. Nooit afgevraagd of november-wolkenstraten zouden geven? Ik dikwijls. Plots lag er daar één lonkend voor mij uitgerold, donker, breed en strak uitgelijnd. What a stairway to heaven! En zo heeft elke vlucht wel iets bijzonders... ook zonder haar laatste woorden heb ik wel begrepen wat ze had willen zeggen :-)"

We delen over de radio onze ervaringen, houden contact en vliegen gedeeltelijk samen. Gedeeld plezier is dubbel plezier. Ik laat me eens bewust zakken en kleffer op mijn sokken terug omhoog. FUN FUN FUN.

Redelijk wat verkeer aan de helling, ruwe schatting zo een 40-50 toestellen over het gehele traject, maar met flarm en goed uitkijken geen probleem. Mijn max. bereikte hoogte +/-1.000m. Er waren er die uiteindelijk wat golf vonden en tot 1800m

geraakten. Veelal gevlogen tussen 400m en 700m – 90% rechtdoor zou ik inschatten.

Ik log mijn vluchten niet maar op OLC vind je er verschillende tot 500km. Kris 406 km, Fabienne 341 km, ik iewat minder tgv geen gejaag, minder presterende DG en nog een beetje “groen” in deze omgeving.

We landen uiteindelijk allemaal veilig na ± 5h30 heerlijk genieten en zijn voldaan. Geen kou, nooit echt laag of in de problemen. “Gewoon een heerlijke herfstvlucht vanaf EDVY”.

Na de sportieve landing, terug door de modder. Hmmm wat zijn onze “baby’s” vuil. Het is inmiddels kouder geworden en het begint te schemeren. We bouwen af, bergen op, helpen anderen, duwen met mankracht de mobilhome van Kris uit de modder en begeven ons naar de overkant van het vliegveld.

Met de 7 aanwezige Belgen steken we een schnitzel achter onze kiezen in de plaatse-lijke kantine, drinken een witbier en bol-

len terug naar huis. Ik mijmer na. “What a beautiful day”.

Zondag 21h30:

Zum hause, een waterval aan nieuwe ervaringen rolt uit mijn mond. Mijn kaars is uit, snel onder de wol. Binnen de paar minuten in dromenland nagenietend van een prachtige vlucht die gegrift staat in mijn geheugen. Klaar en ontspannen voor een nieuwe werkweek.

Een uiterst fijne ervaring, goede sfeer, ... en om nog over te doen. Ik heb de smaak te pakken. De volgende keer in de vooravond oprijden, op het veld overnachten en LAARZEN mee ... geeft wat meer comfort.

Ik kan dit keer eens aan buitenstaanders vertellen dat het wel met wind te maken heeft dat zweefvliegen, hetgeen niet-zweefvliegers toch meestal denken. Thermiek moet ik eens een keer niet uitleggen.

Nieuwe uitdagingen/avonturen met zweefvliegen maakt het zweefvliegen blijvend

boeiend, ook na vele jaren. Daarvoor alleen al blijven we het doen, nee toch?

Andere vliegvelden in de buurt van Porta om van te vertrekken zijn: Rinteln, Bückeburg Weinberg, Oerlinghausen. Ik zou zeggen: “Wat houdt je tegen om hetzelfde te doen?”

Gelukkig dat “wat zot” zijn nog geen zeer doet. Het levert zelfs een nieuwe zweefervaring op en wat voor één!

Met dank aan mijn 2 vrouwtjes thuis (die me opnieuw mijn goesting lieten doen), Kris (vraag om mee te gaan/advies), Fabienne (super zweefvrouw) en Daan (klokkenuider voor het Wellenwetter en die in deze buurt zijn zweefcarriere startte en het er kent als zijn broekzak).

Wo 5/12 20h00:

Ik geniet nog na. Besluit een verslag op papier te zetten en mijn ervaring te delen.

Groetjes,
Philippe Abich (KACK)



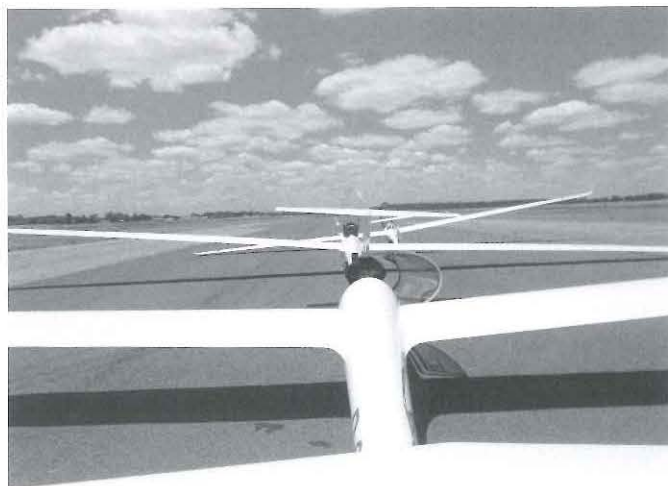
**GROTE PRIJS
GERAARDSBERGEN
2013
27. & 28. APRIL
WWW.VZP.BE**


VICTOR BOIVIN

“Flying down under... a dream we made become true”



Op 22 december laatstleden was het eindelijk zover. Na pakweg twee jaar van voorbereiding en vooral veel dromen vertrokken Theo Stockmans, Kai Arstila, Luc Pashuyzen, mijn schoonbroer Fons en ikzelf naar Australië. Eerst een lange vliegreis van 26 uur via Frankfurt en Doha naar Melbourne. Van daaruit 4 uren trein naar Albury. In Albury haalden we onze huurwagens op en was het nog een klein uurtje rijden tot Corowa in de staat New South Wales op de grens met Victoria. Zeg maar goed twee dagen reizen. We kwamen op 24 december aan in Corowa. Theo en ikzelf besloten bij aankomst meteen onze bakken te monteren zodat ze vliegklaar zouden staan. Deze waren in september reeds op containertransport gegaan en na een bootreis van een maand in Australië toegekomen. Kai en Luc hadden een DG 800 gehuurd. Op 25 december deden we onze checkvluchten



met een TwinAstir. 26 december zouden we dan de eerste echte vliegtag hebben. En wat voor eentje ! De lucht hing van 's ochtends vroeg al vol mooie cumuli en die gingen niet meer weg. Theo deed meteen 760 km vrije vlucht en ook Kai had 531 km vrije vlucht op de teller. Ikzelf had een 300km FAI-driehoek opgegeven, maar was zo snel rond dat ik ben doorgevlogen en uiteindelijk ook 516 km VV bij elkaar vloog die dag. En dat als een echte toerist, die de streek niet kende en die onderweg, onder de indruk van het landschap, ook nog eens de ene foto na de andere zat te maken. Onze vakantie begon dus met een knaller. Achteraf bekeken misschien wel de beste vliegtag van onze vakantie...

Een volgende onvergetelijke gebeurtenis beleefde vooral Kai. Hij presteerde het om op 31 december's avonds met zijn DG 800 een buitenlanding te maken op het vliegveldje van Lockhart "of all places", zo'n 100 km van Corowa. Gezien het te laat was om hem nog terug te slepen en het ons afgeraden werd hem in het donker over de weg met de aanhanger te gaan halen, moest hij noodgedwongen oudejaarsavond in Lockhart doorbrengen. Een grote belevenis voor de lokale bevolking. Het was al twee jaar geleden dat er nog eens een zwever was moeten buitenlanden en dan komt er uitgerend op oudejaarsavond een Fin uit de lucht vallen ! Hij werd dan ook enthousiast onthaald en zelfs door de uitbater van een lokaal motelletje, die we vanuit Corowa hadden verwittigd, op het verlaten vliegveldje opgepikt. Kai wist niet hoe hij het had toen iemand kwam aanrijden

met een auto en meteen zei: "You must be Kai..." Deze oudejaarsavond zal Kai nooit meer vergeten... (en wij ook niet). Sindsdien noemt het vliegveldje "Kai Arstila International Airfield Lockhart".

Een echt hoogtepunt voor ons allemaal was zaterdag 5 januari. Er stond al enkele dagen een nieuwe topdag aan te komen. De temperaturen gingen boven de 40°C en dat is vaak een kenmerk van een topdag voor het vliegen in Australië. De briefing werd vervroegd naar 9h30 en er zou vanaf 10h30 gestart worden. Het uur van starten wordt bepaald door het bereiken van de kritische temperatuur om de grens van 1000m AGL te kunnen halen en de snelheid waarmee de temperatuur vervolgens doorstijgt om hoogtes van 2000m AGL en hoger te kunnen bereiken. Theo zou voor een 1000 km gaan en Kai en ikzelf voor onze 500 km di-



amanant. Mijn dag begon meteen in mineur: na het opslepen erdoor gezakt en meteen water kwijt. Hoefde gelukkig maar een paar minuten te wachten op een nieuwe sleep (er wordt met twee Pawnees gesleept). Die paar minuten waren echter voldoende om met een cockpit vol vervelende kleine vliegjes te zitten... En die beesten doen ambetant tijdens een vlucht kan ik je vertellen ! Na mijn tweede sleep was het vechten in het blauw om weg te raken. Iedereen had daar mee af te rekenen, maar met dat verschil dat noch Theo, noch Kai, noch ikzelf zo'n brommerke achterin hebben. En dan moet je toch wat voorzichtiger zijn. Bovendien gold er een "Total Fire Ban" wat betekent dat wanneer je moet buitenlanden in een veld je er niet terug uitgesleept mag worden omwille van het potentiële brand-



gevaar. Dan doe je wel wat voorzigtiger aan kan ik je verzekeren. En toch had ik het een tijdje later bijna aan mijn rekker. Op zo'n 30 km van het vliegveld kwam ik lager en lager te zitten. .. veld gekozen... wiel uit... en dan op 150m wat gebroebel voelen, indraaien, steil inclineren, vooral heel hard transpireren, maar wel weer wegraken... Pffff, ik zweet er nu weer opnieuw van als ik dit schrijf... Maar ik kon weer verder en kon zowaar de eerste cumuls in de verte bereiken. Dat was feest. Gestadig klimmen tot aan de wolkenbasis (iets meer dan 3000m) en dan gas geven naar mijn eerste keerpunt op 150km van Corowa. Ik moest nu echt snelheid gaan maken om nog rond te geraken. Ik kwam gelukkig in een goed ritme tot... ik in de buurt kwam van mijn tweede keerpunt. Dat lag in de regen. Miljaar, miljaar, miljaar ! Dat bracht me weer op een minder comfortabele hoogte. Na dit keerpunt vlug de zonzijde weer opzoeken van het front en met de nodige arbeid kon ik zowaar tot boven de 4000m klimmen ! Aan de zuurstof gaan hangen en weer gas geven onder de wolkenbasis richting mijn laatste keerpunt. Naarmate ik dichterbij mijn laatste keerpunt kwam werd ik weer snel ontuchtterd, want dit keerpunt lag weer helemaal in het blauw



evenals mijn laatste been terug richting Corowa. Niet onmogelijk, maar dat zou weer werken geblazen worden. Toen ik dit keerpunt gerond had, zat ik weer een flink stuk lager. Geen prettig gevoel op 120 km van Corowa aan de rand van de Outback... Ik kon nog net terug de frontlijn bereiken waar ik "de bel van mijn leven" kon pakken: in 1 bel van minder dan 1000m AGL naar meer dan 4000m AGL met een vario die helemaal tilt sloeg naar rechts... Zaaaaaaalig om na een vlucht vol hindernissen op meer dan 100 km van Corowa met mijn bakske op finalglide te zitten. Toch was ik er niet helemaal gerust in, want moest in het blauw terug richting Corowa. Ik heb nog nooit een finalglide gedaan die zo lang duurde kan ik je vertellen... Maar ik haalde het en mijn tweede diamant was binnen !!!



What a day... Kai raakte ook rond en haalde daar bovenop ook nog eens zijn 3000m hoogtewinst ! Theo was op koers voor zijn 1000 km, maar moest helaas afbreken. Hij had bij het begin van de dag teveel tijd verloren in het blauw. Hij vloog toch nog 850 km VV die dag. Een pracht prestatie vooral gezien hij

niet over de luxe beschikte van een turbo achterin voor als het fout zou lopen. Had Theo het "vangnet" van een turbo achterin gehad bij het begin van de dag, had hij zeker een 1000km gevlogen... Desalniettemin toch feest in het Belgische kamp. Er werden die dag maar liefst zes 1000km+ vluchten gevlogen. Maar ze hebben allemaal heeeeeeel laag gezeten in het begin. Zo'n topdag als op 5 januari hebben we nadien niet meer gehad. Dat neemt niet weg dat we toch tal van 500km+ vluchten konden maken, wat naar Belgische normen fantastisch is. In Australië noemt men dat gematigd goed vliegweer... We zijn dan ook allen heel veel vliegervaring rijker in vaak moeilijke (lees blauwe) omstandigheden. Theo heeft 106 uren gevlogen. Onwaarschijnlijk vooral ook als je bedenkt dat dit gebeurde bij temperaturen van bij momenten 45°C ! Ik ben er nu nog meer van overtuigd dat dat gene mens is maar ne vogel... Kai vloog zo'n 50 uren en 2500 km over-

land bij elkaar en bovenal behaalde zijn gouden brevet en zijn 500 km diamant. Ikzelf vloog in 55 uren 3000 km overland en behaalde ook mijn 500 km diamant. Daarnaast deed ik nog enkele prachtige uitstapten met mijn schoonbroer naar Sydney, de Blue Mountains, Manly Beach, Mount Buffalo, etc. Teveel om op te noemen. Twee dingen vielen ons vooral op: de enorme uitgestrektheid van Australië (slechts 23 miljoen inwoners op een oppervlakte bijna zo groot als Europa) en de vriendelijkheid van de mensen. Alles bij elkaar een fantastische ervaring die nooit meer uit mijn geheugen zal gewist worden en die ik iedereen die maar enigszins de kans krijgt om dit te doen hard kan aanbevelen !

Johan Vanhooyland
KVDW

Zweefvliegtuignieuws

Binder Flugmotoren- & Flugzeugbau



Aangezien niet langer alle vervingsonderdelen beschikbaar zijn voor de Rotax 535C die bij de Nimbus 3DM en de DG-500M ingebouwd is, biedt Binder een ombouw naar de Solo 2625/2 motor aan, met de eigen BM1 schroef, bekend voor haar lage geluidsproductie. Er vliegen sinds anderhalf jaar al een aantal omgebouwde toestellen rond. Het ombouwpakket is nu ook EASA-goedgekeurd.

Er zou ook een elektrische zelfstarter, de EB 29 DE, gevlogen hebben, maar daar zwijgt de firma over op haar website. Wachten op bevestiging dus.

HPH

Er is hier een nieuwe tweezitter in de ontwikkelingsfase, die de naam "Twin Shark" zal dragen. Het wordt een 20 meter toestel met welvingskleppen. Maar omdat de productie van de eenzitter absolute voorrang geniet (de orderboeken zitten vol), staat het werk aan dit toestel op een laag pitje. HPH heeft nog geen enkele streefdatum voor de eerste vlucht vastgelegd.

Lange Aviation

Op vrijdag 30 november 2012 vond de eerste vlucht plaats van de Antares 18T met de nieuwe thuisbrengerinstallatie. Het bleek zelfs mogelijk met deze motor op te stijgen, na een 200 m aanrollen. De klim van 340 m (vliegveldhoogte) tot 1800 m (wolkenbasis) gebeurde met een gemiddeld stijgen van 2 m/s. Een van de streefdoelen was een zeer gering trillingsniveau, wat bijdraagt tot de betrouwbaarheid van de installatie en een mindere vermoeidheid van de piloot. Een ander was een goed klimvermogen, en ook hoge bergpassen te overwinnen. En tenslotte een eenvoudige startprocedure zonder startproblemen.

Overigens biedt Lange aan de eigenaars van een Antares 20E de mogelijkheid om de klimhoogte van hun toestel van 3 000 m naar 3 500 m te brengen, door het ombouwen van het oplaadsysteem van de batterijen en een aanpassing van de software. Dit betekent 17% verbetering.



LET Aircraft Industries

Weer een nieuw bulletin (MB L13/116a van 24 januari 2013) over de Blanik L-13: het gaat hier over het testen van het materiaal van de vleugelriggers door middel van Foucaultstromen, bij toestellen

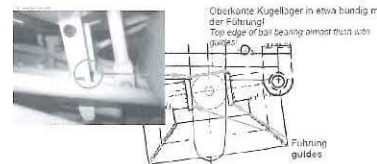
die geen L13A-vleugel of verstevigde vleugel bezitten. De resultaten moeten doorgestuurd worden naar de constructeur, samen met een aantal andere gegevens over het toestel. In geval van niet conforme resultaten mag het toestel niet opnieuw in gebruik genomen worden. Uit dit bulletin kan men echter niet zo maar afleiden dat het toestel in geval van conforme resultaten wel in gebruik mag genomen worden zonder verdere wijzigingen. Normaliter blijft de EASA AD nr.: 2011-0135 van kracht, die de luchtwaardigheid van niet versterkte toestellen intrekt. Niet helemaal duidelijk dus wat het nut is van dit bulletin... Maar het is misschien een teken dat er een oplossing in de pijplijn zit.

Schempp-Hirth Flugzeugbau

Er bestaat nu de mogelijkheid om de 15m zwevers Ventus-2a(x) en Ventus-2b(x) met door Prof. Dr. Mark Maughmer verbeterde winglets uit te rusten. Volgens David Bauder, die op de Wereldkampioenschappen 2012 te Uvalde met deze nieuwe winglets vloog, maken ze het toestel stabiel rond de topas, wat speciaal bij het bochten opvalt, in het bijzonder bij turbulente thermiek en hoge vleugelbelasting. De winglets kunnen door elk ervaren onderhouds- en reparatiebedrijf geplaatst worden. Op de foto zien we een vergelijking tussen de oude en de nieuwe winglets.



Alexander Schleicher Segelflugzeugbau



Geen grote nieuwigheden bij Schleicher, wel een EASA AD betreffende alle Ka-toestellen uit hout of gemengde constructie (2, 6, 7, 8, 13 en 18),

ten gevolge van een geblokkeerd hoogteroer bij een wellicht verkeerd herstellde ASK-13: de juiste geometrie van de automatische hoogteroerkoppeling moet nagezien worden, want bij een onjuiste herstelling kan het gebeuren dat de aandrijfarm met rolletje uit de u-vormige uitsparing van de drijfstaag raakt en het systeem blokkeert.

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

De.. tijd... van... toen... herinneringen... van Luc D'Hondt

Na een zweefvliegkamp in Saint-Hubert (juli 1959) werd ik lid van de Ghent Aviation Club op het vliegveld van Sint-Denijs-Westrem (waar nu Flanders Technology gevestigd is) en moest ik op de Goevier omgeschoold worden van sleepstart naar lierstart. Dit zweefvliegtuig is, net als ondergetekende nu, een bejaarde knar die nog den oorlog heeft meegemaakt en al jaren de pensioengerechtigde leeftijd heeft bereikt. In die logge maar mooie tweezitter zaten we heel dicht naast elkaar en als de instructeur iet of wat aan de corpulente kant was, en dat was 'm, voelde je mekaars lichaamswarmte en ook de luchtverversing schiep soms problemen... als je begrijpt wat ik bedoel. Wel geen probleem voor dat gat in de ozonlaag want Gore Al had dat nog niet uitgevonden.

Toen ik vaststelde dat de ervaren piloten en instructeurs figuurlijke robbertjes uitvochten om die kandidaten te luchtdopen die soms met wat goede wil tot de klasse "vrouwelijk schoon" konden gerekend worden droomde ik ervan om ook later jonge mammezellekes in zo een Goevier te mogen meenemen ... Het is er nooit van gekomen...

Uit doorgaans slechtingelichte bron vernam ik dat nadien alle nieuwe tweezitterzwevers met de zitplaatsen achter mekaar werden ontworpen wegens de talrijke klachten over handtastelijkheden. Later heb ik nog veel met sportvliegtuigen gevlogen maar in het midden was er door de ontwerper steeds een veiligheidszone voorzien, een "no-trespassing area". De meeste saaide-baai-saaide-toestellen zoals Cessna, Jodel en Morane hadden in die tijd de hendel van de manueel bediende flaps in het midden tussen de zetels. Dat schiep af en toe mogelijkheden want per ongeluk en zuiver toevallig bleef er soms een vinger haperen achter een strategisch kledingstuk. Met de komst van de nieuwe Cessna's en Piper Cherokees werd dat voordeel



Naast "den treuil" was er ook de Tiger Moth als sleper.

(en excuus) verwaarloosbaar wegens de introductie van elektrisch bediende flaps.

Voor de jongeren onder de lezers: In die tijd was het dragen van lange broeken door het zwakke geslacht bijna "not dun". Het kon alleen bij het uitoefenen van extra-vuil werk. Op de akker was dat niet praktisch. Wanneer ze dringend moest kon een meisje van het vrouwelijk geslacht in traditionele klederdracht gewoon op haar huppen gaan zitten... de snotjong deden "Wizzewizzewis" en daarmee was de broek af. Geen man die zich daar iets bijzonders bij voorstelde.

Trouwens, het woord "vrouwenbroek" ging pas decennia later door het moderne leven als "slip", en soms als nog heel wat minder. Piloten konden toen nog een slip uitproberen zonder te beseffen dat ze zich op glad erotisch ijs begaven en zonder een klets op hun gezicht te riskeren.

Toen de eerste vrouwen op de buiten zich op zon- en feestdagen in lange broek vertoonden werden ze door de conservatieve agrariërs scheef en met de nodige argwaan bekeken. Ze werden ervan verdacht met hun éne voor méér te verdienen dan een boer met zijn hele akker of ze werden op zijn minst als "manwijf" geklasseerd.

Dat lieren... daar staan wij in de club nu ook voor. Een lier kenden we toen nog niet. Dat was een "treuil" (In die tijd was de vliegerij nogal Franstalig en zeker in Gent) en we leerden leven met kabelbreuken. Een vliegdag zonder kabelbreuk was een zeldzaamheid. De techneuten van de club gotferden eens hartsgrondig, legden een knoop of zoiets in die aard en een half uur later waren we weer vertrokken.

De lierman was een soort God-de-Vader die vanop zijn verre troon aan de overkant van het veld onze start deed lukken of mislukken. Nooit ging hij in de fout. Als er al eens iets misliep was de piloot altijd de klos. Na afloop van de vliegdag daalde de lierman op aarde neder en werd hij terug een doodgewone mens.

Mij zijn steeds de algemene stilzwijgende binnenpretjes van het voetvolk bijgebleven als ook een hogere officier van de club op een kabelbreuk getraakteerd werd. In dat geval toonde God-de-Vader zich enigszins vergevingsgezind en werd in gemeenschappelijk overleg en in der minne een externe oorzaak gezocht... en meestal gevonden.

Zelf heb ik 5 kabelbreuken overleefd, twee



De Gentenaar OO-ZUN die niks met het verhaal te maken heeft.

op de Goevier en drie op de Grunau Baby, waarvan ook mijn eerste liersolo. Ik lees in mijn vliegboek dat ik op 20 september 1959 mijn eerste vijf solo-lierstarts maakte waarvan 2 met kabelbreuk. Bij de vijfde gaf de lier het na tweehonderd meter op, waarschijnlijk ten eerste geïrriteerd door steeds weer diezelfde pummel in die Grunau. Je zou voor minder! Nadien heb ik dat nooit meer voorgehad. De meeste breuken deden zich voor tussen de 100 en de 200 meter en we konden steeds recht vooruit landen. Veel woorden werden daar meestal niet aan vuilgemaakt! Het hoorde er bij.

In 1962, tijdens mijn legerdienst in Siegen, waar ik heldhaftig het vaderland verdedigde, kreeg ik van de kolonel toestemming om te vliegen bij een Duitse club, das Geisweider Segelflugverein. Dat was goed voor de wederzijdse verstandhouding met de Duitsers. "De bezetter, uw vriend!", weet je wel... Zij vlogen op ons militair oefenterrein van Trupbach en gebruikten de korte landingsstrip voor verkenningsvliegtuigen. We kregen daar regelmatig het bezoek van Dornier 27 's van de Luftwaffe. Wie in Siegen zijn legertijd doorbracht heeft daar onnoemelijk veel zweet gelaten en kilo's modder geslikt.

Elke weekendvliegdag reden ze de Rhönlërche en de Ka 8, die in de Turnhalle gedemonteerd op stal stonden, en de Winde (= lier) naar daar en werd er gevlogen. En 's avonds vice versa.

Der Fluglehrer was nog een oorlogsveteraan en was voorbestemd om met een heuse Me-163 ofte het Kraft-Ei de Amerikaanse bommenwerpers aan te vallen. De wapenstilstand heeft hem gered want dat Kraft-Ei had de ongezellige gewoonte te ontploffen nog voor het goed en wel van de grond was gekomen.

Ik mocht met de Rhönlërche solovliegen maar de Ka 8 was hun prestatiezwever en voorbehouden aan de Stans, de Walters en

de Ads van de club.. (Ik ben misschien wel de meest onbelangrijke vergeten, waarvoor mijn oprechte verontschuldigen). Een kabelbreuk heb ik daar nooit meegemaakt want er werd gelierd met goed materiaal, zelf ineengeknutseld met Deutsche gründlichkeit. Ik heb toen ook aan hun vliegkamp in Rennefeld (nu Schmalleberg) deelgenomen. Wij gebruikten de weide van een boer. We hadden een kleine 300 meter zonder hindernissen rondom en de Windekabel werd via een veldweg uitgereden. Bij weinig wind werd er zelfs tegengesteld aan de starttrichting geland. Het was steeds mikken. We streefden ernaar om zo dicht mogelijk bij de startplaats tot stilstand te komen en ik was gewonnen... uit lompigheid. Voor hetzelfde geld zat ik een eind in het patattenveld maar ik gebaarde natuurlijk van krommenaas!

We sliepen bij die boer op de strozolder en ook daaraan heb ik de beste herinneringen!

Enkele weken later: "We zén der van de klas en we drinken bier mee ee...merkes... terwijl die arme schachten aan 't patattentjassen zén, vergeten wij den troep..." en liet ik de verdediging van het vrije Westen over aan de volgende lichting. De KAC-clubleden waaraan ge nog kunt zien dat ze soldaat zijn geweest kennen dat lied en ook dat gevoel.

En weer enkele weken later verhuisde ik naar de stille Kempen met zijn hutjes op de hei en heb daar mijn kost verdiend met de jeugd manieren te leren. Ook in deze discipline leed ik niet zelden kabelbreuk maar ook dat heb ik overleefd.

Aan de kritische Turnhoutenaars vertelde ik dat ik uit Nazareth naar hier gekomen was in het raam van een project voor hulp aan onderontwikkelde gebieden. Dit steetment werd niet altijd in dank aangenomen en ik kreeg nogal eens tussen mijn boterham gelegd dat reeds in de Heilige Schrift stond vermeld: "Wat goeds kan er uit Nazareth komen?"

Luc D'hondt (KAC)
najaar 2009

Fotowedstrijd 2012



1

Tine Delcon (ACK) "OO-KMT achterna"



2

Bert Jr. Schmelzer "Grätwanderung"



2

Wil Janssens "Duo Discus XLT finish"

Onder de vleugel bij de vliegende reporter

François Jeremiasse



Doodop na een vlucht in de hitte van Uvalde

François te pakken krijgen om af te spreken is niet de gemakkelijkste opgave. Als ik hem bel om af te spreken zoekt hij toch ergens een gaatje in zijn drukke agenda om mijn vragen te beantwoorden.

"Wat ga je zo al vragen?" hoor ik aan de telefoon. Ik antwoord hem dat het zal gaan over zijn vliegcarrière, wat persoonlijke zaken en wat zijn toekomstplannen zijn. Kort maar krachtig antwoord hij. "Wereldkampioen worden"

Iemand die zo vastbesloten is zal wel heel wat te vertellen hebben. Na 3 keer een afspraak gemaakt te hebben ben ik onderweg in de vrieskoude naar Steenberg, net over de Nederlandse grens. Ik klop aan want de bel is er niet. Zijn echtgenote doet open. François is nog onderweg van het werk naar huis.

Waarom ben jij begonnen met zweefvliegen François?

Ik heb tot mijn 14 jaar aan ballet gedaan, waarvan de laatste 3 jaar op het conservatorium in Amsterdam. Ik ben gestopt omdat ik me afvroeg of ik wel heel goed zou worden en alleen de aller beste vinden een baan. Op 8 april 1990 heb ik dan mijn eerste start gemaakt in een zwever op Haamstede. Het is jammer genoeg niet de goede thuisbasis om aan prestatievliegen te doen. In 1999 heb in samen met David Muller een LS 6 C gekocht en in 2000 ben ik overgestapt naar de Gelderse op Terlet.



De Ventus Ca "R"

Waarom naar de Gelderse?

Toen ik met David Muller een LS6c gekocht had zijn we daar gaan vliegen. Vanaf 2002 vloog ik in Woensdrecht en sinds 2 jaar ben ik lid bij Albatros op Kiewit maar ik vlieg daar al 8 jaar. Ik doe er maar enkele starten per jaar omdat ik vaak wedstrijden ga vliegen of demonstraties ga doe voor Schempp-Hirth. Maar de sfeer is er erg goed, iets wat ik heel belangrijk vind! De mensen doen er nog dikwijls dingen voor elkaar zonder daarvoor iets terug te verlangen, zoals dat in de zweefvliegerij over zou moeten gebeuren naar mijn mening.

Vloog je wedstrijden toen je die LS6c had?

Ja, daarvoor al. ik vloog mijn eerste wedstrijd in 1994, de junioren wedstrijd op Venlo. Ik vloog met een ASK18. Twee jaar later kon ik me kwalificeren voor de Nederlandse kampioenschappen. In Nederland moet je jezelf kwalificeren voor het NK, dit heb ik gedaan door de zomerwedstrijden te vliegen met een DG-300. Toen ik me door de zomerwedstrijden gekwalificeerd had voor het NK ben ik ook gevraagd voor de eerste Junioren kernploeg in Nederland.

Hoe wil je dat bereiken?

Door veel te vliegen. Veel mensen zijn van nature goed, ik moet dat doen door veel te vliegen. Vooral veel wedstrijden. Kijken hoe de anderen het doen. Wat doe ik fout? Wat doen de anderen goed?

Je vloog al enkele EK's en WK's mee. Maar in 2009 in Nitra heb je iets bijzonders gepresteerd. Wat is er toen gebeurd?

De morgen van de eerste wedstrijddag moesten alle zwevers op de weegschaal. Voor mij werd een Ventus gewogen en die was volgens de weging 20kg te zwaar. Volgens de piloot kon dat niet en lag het aan de weegschaal. Toen ik mijn Nimbus er op zette gaf de weegschaal 37kg te veel aan. Na een korte discussie mocht ik naar een nadere weegschaal. Tijdens dat transport is het misgelopen. De zwever reed in een gat in de grond en bleef hier in steken. De trekstang kwam van de auto los en maakte een gat in de romp. Ik kon dus de eerste dag niet starten en heb met hulp van Schempp-Hirth mijn Nimbus gerepareerd.

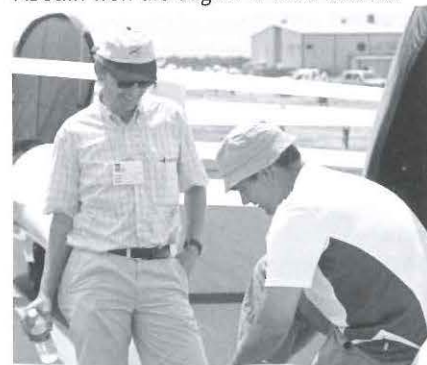
Zo kon ik vanaf de tweede dag toch mee-vliegen. Omdat winnen me niet meer mogelijk leek ben ik heel ontspannen gaan vliegen. Ik vloog twee dagoverwinningen

en een tweede plaats. Uiteindelijk eindigde ik op een mooi zesde plaats op 480 punten van Peter Harvey die de eerste dag 731 punten had gescoord! Misschien had er toen een eerste plek in gezeten, helaas mocht het toen nog niet zo zijn.....

1e en 2e zijn mooie plaatsen op wedstrijden van dat niveau. Heb je er nog gevlogen?

Er was een dag op het EK in Nitra dat ik tweede was. Vooral de eindaanvlucht was bijzonder spannend. Ik had nog enkele honderden meters nodig om binnen te vliegen. Holger Karow vloog voor me weg en ik kon hem niet volgen. Op zoek naar nog iets thermisch heb ik toch de sector binnen gevlogen die in een cirkel rond het vliegveld lag. Om zoveel mogelijk glijgetal te hebben liet ik mijn water in de vleugels en het wiel binnen. Vlakbij het vliegveld ben ik nog over een heuvel gewipt waar een boer aan het werk was op zijn akker. Ik ben er naast gevlogen en kon hem zelfs in zijn ogen kijken!

Ik geraakte net binnen. Na de landing stond ik te trillen op mijn benen. Laurent Abouin won die dag en ik werd tweede.



UvaldeMet Tilo Holighaus voor de start

Je vloog het laatste WK openklasse in Uvalde. Wat waren je ervaringen daar?

Het weer was daar fantastisch! Mijn traagste vlucht was 118km/u, de snelste 150km/u over ongeveer 750km. Het was extreem. De temperatuur varieerde tussen de 38° en 44°. Omdat dit zeer vermoeiend was maakten we het toestel klaar om 7 uur in de ochtend om dan rond 8u30 te gaan

schuilen voor de zon. Soms was ik doodop als ik lande. Ik heb daar 3 dagen gevlogen 1 dag rust, 3 dagen gevlogen 2 dagen rust, 7 dagen wedstrijd 1 dag rust, en weer 6 dagen wedstrijd vliegen. Door vermoeidheid gingen andere vliegers en uiteindelijk ook ik andere beslissingen nemen. Er waren een aantal mensen die spontaan een verboden gebied in vlogen waar we al de hele wedstrijd langs vlogen bijvoorbeeld.

Je had een LSGc, twee Nimbus 4, nu een Quintus. Welk werk doe je dan?

Ik werk als elektronicus op schepen en gasproducerende eilanden. Ik werk daar heel hard, maandelijks doe ik zo'n 100 overuren gemiddeld over het jaar. Verder ben ik nog verdeler van Schempp-Hirth in Nederland en onderhoud ik ook nog zweefvliegtuigen voor vrienden. Verder rijd ik bijvoorbeeld met een hele oude auto met bijna 400000km op de teller. Het is gewoon een keuze...

Doe je verder nog iets dan verkopen bij Schempp-Hirth?

Pas heb ik de Duo Discus van Albatros naar de fabriek teruggebracht. De kap moest vervangen worden en ik heb er zelf aan meegewerkt. Ik heb er ook veel aan mijn eigen Quintus gaan meewerken. Dat half jaar ben ik er veel geweest. Ik wou dat het toestel perfect was afgewerkt. Zo is er bijvoorbeeld uren gediscussieerd over de binnenbekleding en de strepen onder de kap en op de staart, mijn Quintus is echt tot op het kleine details af.

Worden er nog veel nieuwe toestellen gekocht?

Op dit moment zijn er in Nederland alleen 10 bestellingen bij Schempp-Hirth lopen-



de. Het gaat dus goed.

Hoe bevalt de Quintus je?

Erg goed, het toestel vliegt zeer aangenaam met uitstekende prestaties. Je voelt er echt alles in, het vliegt helemaal anders dan de Nimbus4. De modernste technieken zitten er in. Zo zitten er in elke vleugel 5 watertanks en 3 in de staart.

Laatst zag ik je met een Ventus aanhangwagen. Is die ook van jou?

Ja, het is een toestel dat in in Amerika gekocht heb. Het is een Ca. Een a-romp met de 17,6 meter vleugel. Er zijn er maar 6 van gemaakt omdat de meeste mensen een Turbo kochten en die paste niet in de kleine a romp. Er zijn er nog maar 2 in europa. Ik had het toestel willen huren voor het voor-WK in Amerika te vliegen. Het toestel

huren bleek erg moeilijk omdat het al even niet meer vloog. Het toestel kopen bleek een gemakkelijkere oplossing. Ik heb nog een toestel hoor, ik heb een Cirrus gekocht die al 17 jaar niet meer gevlogen heeft. Die ben ik aan het opmaken en ben bij Anschau zelf een aanhanger er voor gaan maken. Ik wil dat toestel ter beschikking gaan stellen voor de junioren.

Wat zijn je plannen voor de nabije toekomst?

Dit jaar vlieg ik geen EK mee, ik heb geen berg ervaring en het EK is in Vinon. Dan ga ik het voor-WK vliegen in Finland. Daar vlieg ik die wedstrijd mee met een lokale piloot in een Duo Discus. Ik kijk hier ook zeer naar uit want de verhalen over Rayskala zijn heel goed! In 2005 heb ik mijn Nimbus 4T uit geleend aan Hein Romein en hij heeft er op de eerste wedstrijddag van het EK 1000 KM mee rond gevlogen.

Mag ik je daar veel succes bij wensen. Bedankt voor het gesprek.

Kris van Dam



Het hoekje van de boekenvreter

Er is weer een dik boek verschenen over een bijna vergeten facet van de zweefvliegwereld. Voor het merendeel bij ons totaal onbekende Italiaanse zweefvliegtuigtypes worden door **VINCENZO PEDRIELLI** uitvoerig besproken in *Alianti Italiani d'Epoca - Italian Vintage Sailplanes* (Equip Werbung & Verlag GmbH, Bonn, 2011; 272 blz zwaar halfglanzend ivoorkleurig papier, 30,5 x 22 cm, harde kaft, talrijke schema's, tekeningen en Z/W foto's, plus enkele kleurfoto's; ISBN 3-9808838-9).



De ouderen onder ons hebben nog wat herinneringen aan de houten M-100 eenzitter en de M-200 zij-aan-zij tweezitter van de gebroeders Morelli (toestellen die voornamelijk in Frankrijk werden geproduceerd door de CARMAM te Moulins onder de namen "Mésange" - "Mees" - en "Föhn"), of aan de metalen Caproni Calif (die als beste prestatietweezitter van zijn tijd een aantal opmerkelijke records vestigde, en ook als motorzwever met straalmotor werd aangeboden), maar voor de rest zijn de namen van de Italiaanse zweefvliegtuigen bij ons zo goed als onbekend. We zouden zelfs denken dat er geen Italiaanse zweefvliegtuigindustrie bestaat heeft. Dit werk vult die gapende leegte op overtuigende wijze.

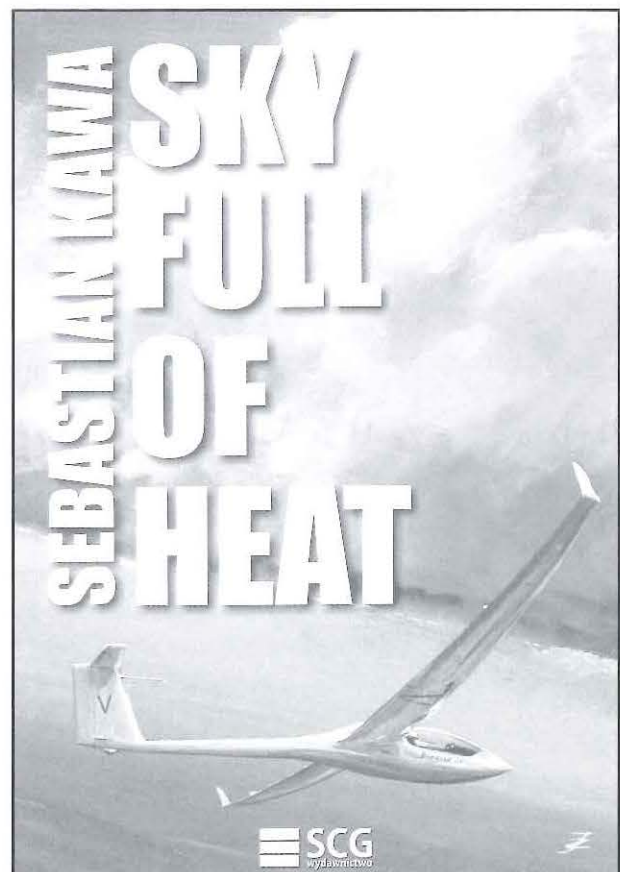
Het boek van Vincenzo Pedrielli is dus onmisbaar voor wie meer wenst te weten over de trans-Alpijnse producties. Naast de rijke fotodocumentatie zijn er ook haarscherpe driezijdenaanzichten van Francesco Camastra, waarbij een lettercode de betrouwbaarheid van de tekening aangeeft: A volgens originele plannen, B volgens rijke documentatie, C volgens zeldzaam beeldmateriaal.

Dat het boek tweetalig Italiaans/Engels is, maakt het ongetwijfeld toegankelijker voor een internationaal publiek. De Engelse versie is lichtjes ingekort t.o.v. de Italiaanse, en meestal is dat met veel zorg gebeurd, maar op enkele puntjes spreken de beide versies elkaar tegen. Het is duidelijk dat de ongenoemde vertaler, die waarschijnlijk Engelstalig is en ook goed lijkt te weten wat een (zweef)

vliegtuig is, af en toe een steek heeft laten vallen waar de Italiaanse tekst hem niet helemaal duidelijk was. In dat geval is de Italiaanse versie zeker te verkiezen! Er zijn ook een paar korte passages waar het Engels kwalitatief iets minder is: waarschijnlijk latere aanvullingen waarbij een andere vertaler optrad. Schoonheidsfoutjes die geen afbreuk doen aan de waarde van dit boek.

Wie kent de naam niet van **SEBASTIAN KAWA**? Hij is zo vaak Wereldkampioen geworden (onlangs nog te Uvalde 2012 in de renklasse en te Adolfo Gonzales Chaves 2013 in de standaardklasse), dat men de tel kwijt raakt. Aerokurier spreekt van 9 wereldtitels, dat is dan inclusief de Grand Prix WK. Daarmee klopt hij ruim de andere wereldkampioenen. Je moet er natuurlijk wel bijrekenen dat er nu veel meer WK-categorieën bestaan dan vroeger, maar het blijft een opmerkelijk gegeven. Reken daar nog de Europese kampioenschappen en de World Air Games bij, en je komt op 13 keer internationaal goud! Als zo'n grote meneer een boek uitgeeft, ga je natuurlijk kijken wat hij zoal te vertellen heeft.

Het boek van Kawa noemt *Sky full of heat* en is verschenen bij Elay & SCG, Jaworze en Bielsko-Biala, 2012, ISBN 978-1481147354. Het telt 346 pp., slappe kaft, formaat 25,5 x 17,5 cm, en is geïllustreerd met talrijke pentekeningen van Zbigniew Janik en Z/W foto's uit de Kawa-verzameling. Vertaling uit het Pools door Nicholas Rattenbury. Het werk bestaat feitelijk uit twee delen: een uitvoerig interview door Slawomir Piela en Marcin Blus die ons voornamelijk de gedetailleerde biografie biedt van de kampioen, alsook enig inzicht in zijn competitiefilosofie. In dit verband zijn de interventies van de journalisten soms een beetje storend. Ze zijn er blijkbaar op uit om



van hun "onderwerp" een "held" te maken, en insisteren zwaar op het aspect "risico" – zoveel zelfs dat Kawa herhaaldelijk moet benadrukken dat hij weliswaar "sportieve risico's" niet schuwt, maar "veiligheidsrisico's" zo veel mogelijk vermijdt. Hij gaat hier zelfs vrij ver in details, zodat we hier goed zien waar hij de lijn trekt. Wellicht wel iets verder dan de doorsnee zweefvlieger, maar ongetwijfeld minder ver dan een aantal bekende wedstrijdvliegers...

Verder leren we dat zijn wedstrijdcarrière begon op zeer jonge leeftijd met de zeilsport, waar hij zijn winnaarsmentaliteit ontwikkelde en een uitgesproken observatievermogen voor alle aspecten van weer en wind – wat hem bij het zweefvliegen later zeker zou helpen. Dat hij leerde vliegen te Zar, in de bergen, waar de vrij moeilijke vliegomstandigheden een vruchtbare bodem vormden voor goed vliegerschap. Dat hij als wedstrijdvlieger goed op dreef gebracht werd door zijn vader, zelf een wedstrijdvlieger van hoog niveau. Dat hij lange tijd niet echt op steun kon rekenen van de Poolse Aeroclub, omdat hij niet verbonden was aan het Nationaal Centrum te Leszno. Dat zelfs zijn eerste internationale successen hem die volle steun niet konden verzekeren, waardoor hij steeds moest terugvallen op sponsors om de reizen naar het buitenland te financieren. Dat hij actief blijft als arts in de verloskunde, omdat je van zweefvliegen niet kunt leven.

Het tweede deel, *Ars Volandi* (de Kunst van het Vliegen), is een beknopt overzicht van de meteorologie van het zweefvliegen en hoe die optimaal te benutten. Men vindt er misschien geen wereldschokkende nieuwigheden, maar wel een scherpzinnige analyse van als evident beschouwde aspecten van de zweefvliegtactiek. En soms blijkt dat het tegengestelde waar is van wat je intuïtief zou

denken. Zo komt Kawa tot de conclusie dat hellingvliegen veiliger is als er een strakke wind blaast, omdat je noch bij het terugbochten noch bij het rechttuit gaan naar de helling toe moet vliegen, wat bij lichte wind soms wel het geval is. Logisch, maar ik heb dat elders niet gelezen.

Kawa geeft overigens goede raad voor het vliegen onder wolkenstraten, optimaal benutten van hellingstijgwind, opzoeken van thermiek onder cumuli, wolkenstraten, overontwikkeling, uitspreiding, in het blauw, opzoeken van stijgwind in de bergen, gebruik van golfstijgwind, enz. Hij legt ons ook uit waarom hij voor een wedstrijd in de bergen de standaardklasse ongeschikt vindt: volgetankt met een hoge vleugelbelasting en zonder welvingskleppen bieden zij minder marge tegen stuurfouten, zij laten niet toe om voldoende traag en toch voldoende boven de overtrek te bochten in smalle, zwakke stijgwinden. Zonder waterballast is dat echter geen probleem, aldus Kawa.

Voor hem is de Diana 2 het ideale wedstrijdtoestel in de bergen, omdat het ook zwaar beladen wendbaar en veilig blijft. Dan neemt hij de bedenkelijke eigenschappen bij de start graag in koop. Die starteigenschappen vallen trouwens eigenlijk wel mee, op voorwaarde dat men niet, zoals voor het prototype oorspronkelijk voorgeschreven, vol ballast start met positieve kleppen... Dat foute voorschrift leverde Kawa te Saint-Auban 2005 enkele bange momenten en beschaamde kaken op, toen hij herhaaldelijk de start moest afbreken met een fikse grondzwaai. Zelfs een superkampioen heeft af en toe een mindere dag!

Stéphane Vander Veken



AVIATION AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

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

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Aviaabel, the Company from the Heart of Europe, where knowledge meets your needs.



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

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 001/12/27/1979 - NR 14/2/1979

Beker van Vlaanderen 2012

Kempen Cup - Kiewit Cup & Keiheuvel Cup



CLUB-KLASSE

Plaats	Punten	Correctie	Teamnaam	Teammembers
1	18		ZEX	stultjens luc
2	20		SOFFERS	soffers jorick
3	21		BERGFALKE TEAM	wolvetang maarten, john koch
4	26	1,5	LUACCLUB	herman michiel
5	26	4	IREI	nouters eric, thijs roel, cappuyns ivan, achten ivo
6	26		GOVERS	govers patrick
7	27		CORNELISSEN - VAN PUT	cornelissen serge
8	29		WB	schoenmaekers stefaen
9	30		WOLFS	wolfs bart, aurelie sjongers, mottart fauve

SPORT-KLASSE

Plaats	Punten	Correctie	Teamnaam	Teammembers
1	8		EDDY DE CONINCK	de coninck eddy
2	9	2,33	CLV	vanderputten koen, joris vanderputten
3	9	3,50	ZULU YANKEE	evens ken, tijl schmelzer, jacky van houtte, kris van dam
4	21		BR	bertels peter, jorik michiels, bertels joost, manu larose, jelle vandebeek
5	23		GEERT OI	de palmenaar geert
6	29		DE ROO JAN	de roo jan
7	29		GUY PICCART	piccart guy
8	32	4,50	FLYING DUPUIS BROTHERS	vanderputten joris, vanderputten koen de wachter emiel
9	32	7,50	ED	dielens jan
10	36		YEZ	michiels jorik, de groote frederic, bertels peter, manu larose
11	37		JANTART WM	de groote Frédéric vanhoyland johan
12	39	3,67	CWZ	bracke alfred
13	39	8,67	JOHAN VANHOYLAND	mathieu sebastien
14	40		BRACKE	van doninck joris
15	42		SEB	
16	44		JORISVD	

SPORT-XPDR KLASSE

Plaats	Punten	Correctie	Teamnaam	Teammembers
1	18		5Y	berx simon
2	19	1,60	CM	huybreckx eddy, dennis huybreckx, jeroen jennen
3	19	4,20	KELL-HUYBRECKX	jef kell, mark huybreckx
5	34	11,33	R1	gillegot-vergauwen jan
4	34	10,33	GX	vanden boer rik, paul vanden boer
6	37		CX	van gestel dries
7	38		SPEEDY	geenen walter
8	40		DC	deijgers niel
9	41	7,17	2S	vanden boer stij
10	41	13,50	E3	bovin stefan
11	44		JANTUSXL	vanderhoydonck remi, hugo mertens
12	45		TEAM ZZZ	akermans wim, rinus akermans, johan danen, hans wisselink, bjorn verswijveren
13	47		ROBIN	smit robin
14	49		TQ	laenen christophe
15	50	15,60	2JB	de keersmaecker bart, jan vantomme
16	50	17,83	ISM	schillebeeks bart
17	52		DX	leybaert erik, erik leybaert, brian van acker, frits baltus claessens carl, marc belien, luc luyks, joost bertels
18	53		BG	van camp luc
19	54		2W	klunder nijland roelof
20	58		W4	snyers ruben
21	58		RUBEN	peeraer herman
22	60	13,40	WE	van den borne paul, lauwers guy, willems tony
23	60	18,50	FND	louis braspenning, paul wouters
24	61		PAUL & LOUIS	bickel peter, duyse g., mout p., fekkes e.
25	63		RW	gysemans ward, rommens mattias
26	63		KH	deca jan
27	66	11,50	AH	callewaert geert
28	66	23,20	3KC	beckx pieter, larose manu, jelle vandebeek
29	70	21,33	KACB	van langenhove yves, bert van eyken, steven
30	70	21,80	AV	thielemans, pieter custers, didier kenens
31	71		APPELLANS-DE CORTE	appeltans peter, filip de corte
32	73		TEAM MCT	kerkhofs antoon, henk lubbers
33	78		2D	jansen hugo
34	79		EW	van der linden fabienne
35	83		2Y	schmelzer bert sr

Open Belgisch kampioenschap zweefvliegen 2013

Wij zijn trots U te mogen melden dat het Belgisch Kampioenschap Zweefvliegen dit jaar opnieuw door het Centre National de Vol à Voile (CNVV) georganiseerd zal worden. De kampioenschappen staan gepland van **25 mei tot en met 2 juni 2013** op het vliegveld van **Saint - Hubert**.

De inschrijving is inmiddels geopend op onze vernieuwde website www.cnvvcbk.org. De inschrijving sluit op 24 mei.

De Open klasse en 15m klasse zijn inmiddels volwaardig. In de Clubklasse missen we nog één deelnemer, vandaar een warme oproep aan iedereen die graag een weekje competitie vliegt in dit prachtige landschap.

We hopen van harte de Vlaamse deelnemers in grote getalen te mogen verwelkomen.

A. Simons

KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



VERSLAG VAN DE VERGADE- RING VAN 5 DECEMBER 2012

Aanwezig:

J. Aerts - voorzitter, G. Van Pee, G. Michiels, J.P. Awouters, L. Marenne, Ph. Defooz, M. Van Put, P. Pauwels

Verontschuldigd:

J. Servais, R. Paenen

1. Aanvaarding van de verslagen van de vergaderingen van 2012-10-10:

Het verslag wordt goedgekeurd

2. Records:

-Modelluchtvaart:

Nationaal en wereld record door Rafaël Vertongen:

04-08-2012 - Haaltert - Categorie F5C - Helicopters electric engine

Duration: 01 Hr 46 min. 22 sec.

Het dossier wordt goedgekeurd en zal worden overgemaakt aan de FAI

De commissie feliciteert de piloot.

- Microlights:

Nationaal, continentaal en wereldrecord door Jean-Luc Soulier/

29-09-2012 - Koksijde - 'Speed over a straight course of 15 km - 189,87 km/u

Het dossier wordt onderzocht en aanvaard. Het zal eerstdaags worden overgemaakt aan de FAI.

De commissie feliciteert de piloot.

3. Reglementen van wedstrijden 2012:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

Nihil

4. Resultaten:

Volgende resultaten werden ontvangen:

Zweefvliegen:

- Beker van Vlaanderen 2012

5. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen:

Alle dossiers worden aanvaard. De sportcommissarissen worden opgeroepen om de piloten steeds goed te begeleiden en de dossiers grondiger te controleren.

6. Allerlei / Divers:

Zweefvliegen:

- Dossier vanwege de BZF - Beslissing tot intrekking van de bevoegdheid van een examiner:

De aangetekende brief met de betekening van de genomen beslissing werd door de

betrokkene niet aangenomen. De inhoud zal per gewone brief overgemaakt worden.

- Aanstelling van examinatoren zweefvliegen:

Conform het reglement heeft de BZF kandidaten voorgedragen voor de bevoegdheid van examiner niveau 1 en niveau 2. De commissie aanvaardt deze kandidaten en bevestigt ze in hun functie per 1 januari 2013.

- Mogelijke recordpoging waarbij een Belgische piloot in duo met een meer ervaren maar niet Belgische piloot een record zou vestigen in Argentinië.

De FAI werd om toelichting gevraagd. Er werd bevestigd dat de sporting code in zulk geval voorziet dat het record op naam komt van de 'Pilot-in-Command' ofschoon dit puur sportief niet eerlijk kan zijn.

7. Planning vergaderingen 2013:

Er wordt beslist om voortaan 3 vergaderingen te houden: 27 maart - 25 juni - 13 november

Omstreeks 20:30 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS
Voorzitter

VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN

1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

BROUX Wouter

MOONEN Lars

STAM Nikolaj

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

CEUSTERS Carl

GEURTS Davy

VAN HOUT Ward

VAN HOUT Wiet

2. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

SELBACH P. Klaus

3.1. Theoretische examen hulp-/instructeur:

-

3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

HANSSSEN Johan

3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

GERITS Marcel

HOOGSTEYNS Jan

NARINX Peter

SCHOETERS Frank

FAI-BREVETTEN

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:

DECORTE Thomas

SEGRS Tom

THIELEMANS Steven

1.2. 5 uren duurvlicht:

DECORTE Thomas

DE WEERDT Cédric

SEGRS Tom

THIELEMANS Steven

1.3. 50 km afstandsvlucht:

DECORTE Thomas

HILLEN Jelle

THIELEMANS Steven

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

DECORTE Thomas

MEERS Filip (op datum van 27/06/2012)

THIELEMANS Steven

2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst:

-

2.2. 300 km afstandsvlucht:

TOMASSEN Peter

2.3. Bekomen het gouden kenteken:

-

3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst:

-

3.2. 300 km doelvlicht:

TOMASSEN Peter

3.3. 500 km afstandsvlucht:

-

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten:

-

4. 750 km Badge

-

5. 1000 km brevet:

-

Pocket Strepla stopt ermee

Strepla had de verdere ontwikkeling van zijn PDA software Pocket®Strepla reeds enige tijd bevroren en heeft nu besloten de ontwikkeling volledig te stoppen. De redenen hiervoor zijn enerzijds intern maar ook de hieronder opgesomde argumenten waren belangrijk in de beslissing.

Commerciële redenen

De markt die we bedienen is zeer klein. Alleen zweefvliegpiloten, en dan nog meer specifiek overlandvliegers. Deze reeds kleine groep verdeeld zich bovendien over verschillende besturingssystemen en hardwareconfiguraties. In het geval van apple verdwijnt bijna de helft (49%) van wat de gebruiker betaald voordat we één cent zien. 19% is BTW en 30% gaat naar Apple! Er blijft dus niet veel meer over voor de ontwikkelaar. De PDN/PNA apparaten worden niet meer in serie maar in loten gebouwd. Er zijn vaak aanzienlijke hardwareverschillen tussen de diverse modellen. Dit betekent dat, tegen wanneer alle testwerk en aanpassingen van de software zijn uitgevoerd, de apparaten niet meer in de handel verkrijgbaar zijn.

Technische bezwaren

Er zijn intussen wel apparaten die in de zon voldoende afleesbaar zijn maar zelden voldoet de volledige hardware aan de eisen van de zweefvliegtuigpilot. Temperatuurinvloeden, seriële interface, GPS ontvangers die vreemd gaan reageren tijdens het spiraleren,... en al deze problemen moeten per apparaattype getest worden.

Geen seriële poorten.

Vaak is er geen manier om FLARM etc. via Bluetooth verbinding te

koppelen omdat de Bluetooth-software op het apparaat hierop niet voorzien is (geen seriële stack bvb iPhone).

Voor elk besturingssysteem, moet de software volledig herschreven worden.

Wijzigingen en uitbreidingen aan de software moeten voor elk besturingssysteem afzonderlijk gemaakt worden.

We hebben pas in januari 2013 besloten pocket * StrePla niet langer te ontwikkelen.

Dit betekent:

Voor PDA's, zoals de iPAQ 3850 en soortgelijke:

De versie 4.60j is de laatste versie voor deze toestellen. Deze versie loopt al geruime tijd stabiel en blijft in de toekomst perfect bruikbaar.

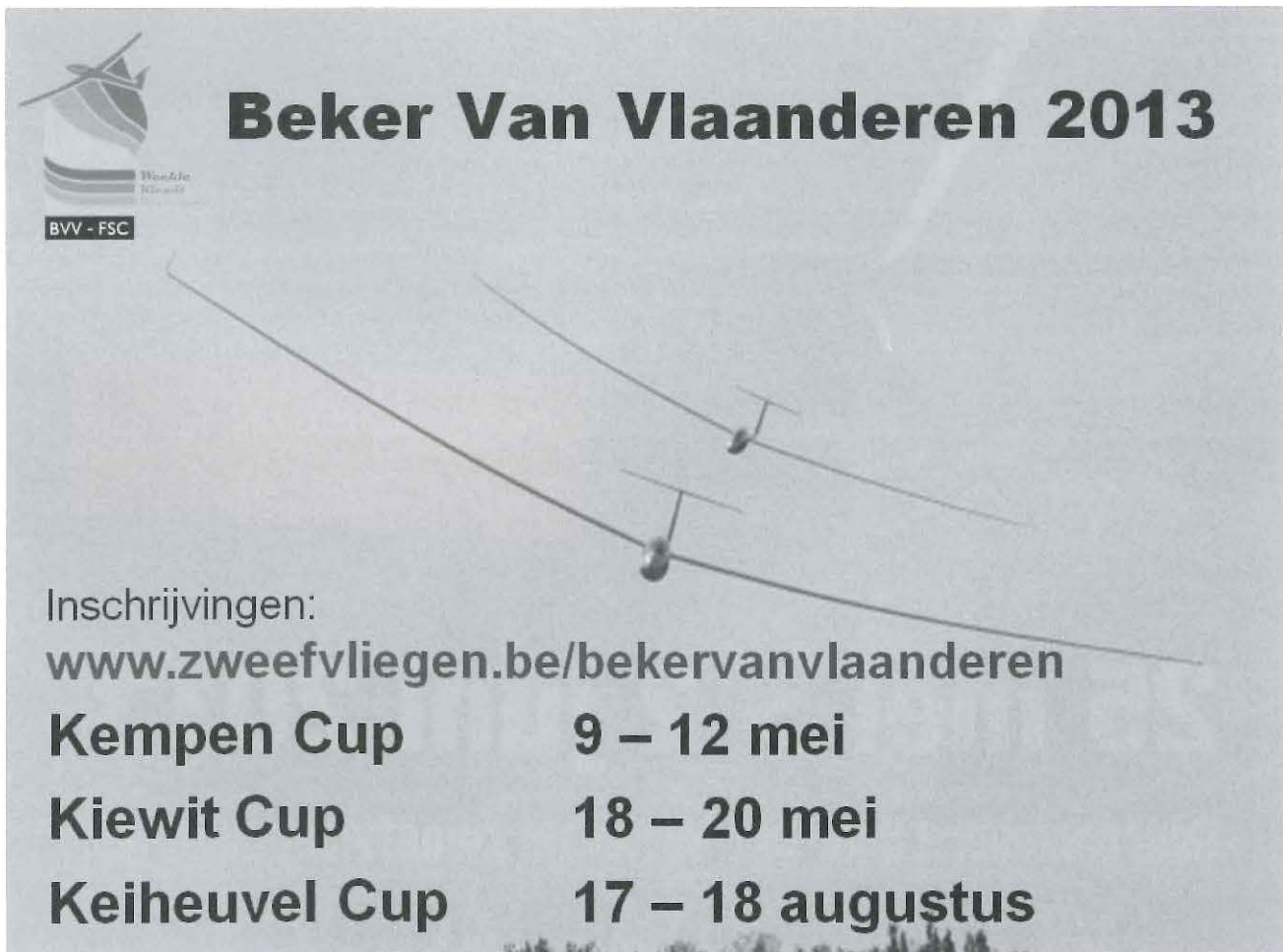
Voor OUDIEz lite, MiniMap, Craggy display en gelijkaardige: versie 5.00j is de laatste versie voor deze toestellen.

Deze versie is stabiel en kan gebruikt worden.

Klanten die reeds Pocket®Strepla voor PDA bezitten, kunnen upgraden naar de versie 5.00j. De update is gratis voor klanten die de updategarantieperiode van 1 jaar hebben.

Naar de toekomst toe raden wij het gebruik van de gratis open sourcesoftware XC-soar of de daaruit afgeleide LK8000 versie aan. Deze software zal in de toekomst geïntegreerd worden in de Desktop® Strepla zodat het gebruik van XC-soar eenvoudiger wordt.

De bovenstaande ontwikkelingen gelden alleen voor Pocket® StrePla. Desktop®StrePla en scoring®StrePla zullen verder ontwikkeld worden.



Beker Van Vlaanderen 2013

Wandje Kiewit
BVV - FSC

Inschrijvingen:
www.zweefvliegen.be/bekervanvlaanderen

Kempen Cup	9 – 12 mei
Kiewit Cup	18 – 20 mei
Keiheuvel Cup	17 – 18 augustus

Open Belgische
Kampioenschap

Zweefvliegen 2013



Vliegveld
Saint-Hubert



Presentatie, initiatievluchten, eetgelegenheid

25 mei > 2 juni 2013

Georganiseerd door het Nationaal Zweefvlieg Centrum

Info. : www.envv.be - 0032 (0)61/61 12 68

AVIABEL

Radisson
PALACE HOTEL SPA

Belgocontrol

SPA
REIN

BREITLING

ADAPS

ADEPS

TOTAL

Maison de Tourisme
du Pays de St-Hubert

Province de Liège

Ministère
de la Communauté
française

Wallonie

FÉDÉRATION
WALLONNE BRUXELLES

« Au Moulin d'en-bas »
chez Josette