

BELGIE - BELGIQUE

P.B.  
GENT X

BC 6178

# LIGABLAD

*Driemaandelijks tijdschrift van de liga van vlaamse zweefvliegclubs vzw*

*nummer 116*



*29 ste jaargang*  
**oktober • november • december 2008**

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

*kantoor van afgifte Gent X*

P. 308893

# LIGABLAD

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



29<sup>ste</sup> jaargang  
oktober • november • december 2008  
kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift

nummer **116**

# LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



29ste jaargang • nummer 116  
okt. - nov. - dec. 2008

**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:**

Berx Francis (Alb) • Bootsma Yldau •  
Clooney Geroge ! • Deschacht Heikki (KFC)  
Smelzer Bert Sr (KACK) • Pauwels Patrick  
(LVZC) • Van Dam Kris (KAZM)  
Vanderveken Stéphane (KFC) • VanLaethem  
Hans (KAZM)

**Abonnementen:**

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

**Advertentietarieven:**

Gelieve contact op te nemen met het  
secretariaat.

**Secretariaat:**

Termikkelaan 9 • 2530 Boeichout  
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 februari 2009 op het redactieadres.

Foto cover: *Finishen in Angers Yves Ruymen Nimbus 4DM* – foto: Yldau Bootsma

## Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het Secretariaat .....	1
Het LVZC Promotieteam Zweefvliegen .....	2
Een bijzondere passagier .....	3
Zweefvliegtuignieuws .....	4
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Bert Zegels .....	6
Charron 2008 .....	8
Er was eens een zweefvliegdag .....	8
Wanneer de club een baby krijgt .....	11
Evenementenkalender LVZC promoteam .....	13
Het hoekje van de boekenvreter .....	14
40ste Klippeneck wedstrijd 2008 .....	15
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden .....	16

## Woordje van de redactie

400 Zweefvliegtuigen aan de grond! Het was niet meteen 'goed' nieuws maar het Belgische zweefvliegen haalde op 28 september wel enkele minuten de nationale televisie zonder dat het om één of ander accident ging. Gelukkig viel ons zwart weekend in een periode dat we geen al te hoge verwachtingen meer stellen en ook de vliegcondities niet meer optimaal waren. Bovendien beschikken diverse clubs al over een niet gering aantal buitenlands geregistreerde toestellen die wel de lucht in konden.

Natuurlijk zijn wij Belgen een "last minute"-volkje en staan er nog een redelijk aantal toestellen op de EASA conversie te wachten.

28 september zal wellicht ook het einde betekenen voor menig houten toestel.

Traditioneel staan we met de publicatie van de charronuitslag nog even stil bij het voorbije seizoen. In tegenstelling tot de lijsten

op de website hebben we de voorkeur gegeven om de prestatie weer te geven en niet de behaalde punten. Sommige proeven zijn als vrije vlucht weergegeven maar aangezien het wedstrijdvluchten betreft zijn die aan 5pnt/km beloond geworden.

De laureaten van de Col en natuurlijk ook de piloten die in het afgelopen jaar een sportbrevet wisten te bemachtigen zullen eind januari 2009 gehuldigd worden op het symposium 2009. Naast de huldiging van de sportprestaties zullen ook de winnaars van de fotowedstrijd bekend gemaakt worden en kan men kennis maken met een reeks nieuwe initiatieven zoals het promotieteam en de "beker van België"

Rest mij nog alle medewerkers aan dit blad te bedanken voor hun bijdrage in het afgelopen jaar.

Mijn beste wensen voor 2009 en afspraak op het symposium.

Geert

# Nieuws van het secretariaat

## Bijdragen 2009

Tijdens de algemene vergadering van 19 november II. werd het ontwerp van begroting voor 2009, dewelke door de raad van bestuur was voorbereid, besproken en goedgekeurd. Deze zal uiteraard nog ter bekrachtiging worden voorgelegd aan de statutaire algemene vergadering in maart a.s.

Voorheen werd reeds besloten om een indexering op de bijdragen toe te passen. Iedereen heeft deze evolutie tijdens de jongste maanden ervaren.

De algemene vergadering heeft aldus besloten om de bijdragen en kosten voor 2009 als volgt vast te leggen:

- a) Vaste clubbijdrage: 300,00 €
- b) Individuele bijdrage:
  - 145,00 € voor de leden jonger dan 65 jaar
  - 127,00 € voor de leden ouder dan 65 jaar
 Nieuwe leden die toetreden na 1 augustus genieten een vermindering voor de bijdrage en verzekeringspremie en betalen respectievelijk 84,50 en 74,50 €  
 Deze bijdragen zijn inclusief de wettelijk verplichte collectieve sportverzekering
- c) Administratiekosten aanvraag controleplan voor de technische controle:
  - 15,00 € voor de clubtoestellen en 17,00 € voor de privé-toestellen
- d) Deelnemers aan initiatiekampen betalen 32,50 € (inclusief collectieve sportverzekering).

Evenwel ontvingen wij onlangs van de minister van sport het bericht dat het 'Uitvoeringsbesluit' bij het decreet dat de erkenning van de sportfederaties regelt, werd herzien. Behoudens enkele meer administratieve aanpassingen, worden ook de waarborgen van de verplichte collectieve sportverzekering aangepast, meer bepaald de minimum kapitalen die worden uitgekeerd bij overlijden of bij blijvende arbeidsongeschiktheid worden geactualiseerd. Dit heeft tot gevolg dat de premies ook zullen worden herzien. Deze aanpassing zou moeten ingaan per 1 januari 2009. De bespreking met de verzekeringsmaatschappijen zijn lopende. De Raad van Bestuur zal hierover uiteraard nog verder overleg plegen met de clubs, maar premieaanpassingen zullen onvermijdelijk invloed hebben op de bijdragen.

## Technische Controle

### Transfer

Aan de vaak vermelde transfer van het huidige KBAC-BvL naar het EASA-CoA/ARC komt het einde in zicht. Globaal genomen

kunnen we stellen dat de ganse operatie zonder grote problemen is verlopen. Een oprechte dank aan al onze Technische Controleurs die zich hiervoor extra hebben ingezet alsook aan de DGL-inspecteurs Ph. Brotcorne en M. Geysmans die zich steeds constructief hebben opgesteld.

### Hernieuwing ARC's

Ondertussen is er ook reeds een procedure afgesproken voor de hernieuwing van de ARC's.

De administratieve coördinatoren van de clubs hebben hierover op 13 november de nodige instructies en documenten ontvangen.

Part M – EU regelgeving voor onderhoud en luchtwaardigheid

Eind oktober zijn de wijzigingen aan Part M officieel gepubliceerd. Onze Part M-werkgroep heeft deze aanpassingen bestudeerd en waar nodig doorgevoerd in het voorstel van 'Organisatiehandboek' voor onze onderhoudsorganisatie (conform Part M - Subpart F - Maintenance Organisation) en luchtwaardigheidsorganisatie (conform Part M – Subpart G/I – Continuing Airworthiness Management Organisation). De besprekingen met het DGL zijn lopende.

Er volgen nog besprekingen met de clubverantwoordelijken en de uitgestelde vormingsdagen voor alle kaderleden (werkplaatsverantwoordelijken, Certifying Staff, Airworthiness Review Staff) zijn nu gepland voor januari en februari.

### Kadervorming

Tijdens de voorbije weken hadden de volgende initiatieven plaats/werd deelgenomen aan:

- 19 oktober – studiedag Raad van Instructeurs
- 30 november – overleg Examinatoren
- 19 december – besprekingen technische controle
- januari/februari – opleiding kaderleden TC-Part M
- 15 februari – bijspijkerdag voor kandidaat instructeurs
- 14 maart – theoretisch examen instructeur

### 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**. Gelieve hiermee rekening te houden a.u.b., **oude dossiers worden niet meer aanvaard zodat proeven en/of brevetten zouden verloren gaan!**

In 2009 worden de aanvragen voor homologaties op het secretariaat verwacht tegen 15 maart, 5 juni, 20 september en 15 november.

## Symposium 2009

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op **zaterdag 31 januari** in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle met een boeiend en gevarieerd programma voor alle leden, zie de aankondiging verder in dit nummer. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeursconferentie plaats. Alle instructeurs ontvangen hiervoor een persoonlijke uitnodiging en agenda.

## Zweefvliegkalender 2009

Zoals werd aangekondigd, wordt voor de tweede maal een LVZC-kalender uitgegeven. De verspreiding gebeurt via de clubs. De kostprijs blijft 15,00 €/stuk. (Individuele toezending via de post is mogelijk mits storting van 20,00 € op onze bankrekening, nr. 068-2033341-54, op naam van LVZC vzw, 2530 Boechout)

### 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](http://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!

### Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen \*  
*Tijdelijk niet meer voorradig*
- Veilig Zweefvliegen  
 7,50 € (11,50)
- Elementaire Vliegopleiding  
 5,- € (7,00)
- Vliegboekje  
 2,50 € (3,70)
- Sticker 'Zilveren C-brevet'  
 1,75€ (2,50)

\* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening 068-2033341-54 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

## Dank

Vanwege het secretariaat aan alle medewerkers, clubsecretarissen, commissieleden en leden voor het vlotte verloop van dit werkingsjaar. Wij zijn ervan overtuigd dat we met een positieve houding zoals in het verleden, de nodige creativiteit aan de dag zullen kunnen leggen om oplossingen te vinden voor de problemen die op ons afkomen!

Maar maak van 2009 een sportief en succesvol vliegseizoen en hou het vooral veilig!

Uiteraard ook onze oprechte dank aan **Aviabel** die onze werking op verschillende vlakken mee heeft ondersteund.

**Aan allen, een aangename jaarwisseling en een succesvol nieuw jaar!**

## Het LVZC Promotieteam Zweefvliegen

Voortaan zullen we in het Ligablad regelmatig berichten over de gang van zaken binnen het Promotieteam Zweefvliegen (PZ). Aangezien alles nog in opbouw is kunnen we momenteel niet veel meer dan toelichting geven bij de doelstellingen en de organisatie van het PZ.



Concentratie alom in de simulator op de Gordel

verschillende clubs. Daarom zal door het PZ voornamelijk bovenlokaal gewerkt worden. Bepaalde initiatieven zullen wel op lokaal niveau gerealiseerd dienen te worden (bvb. een initiatiedag).

Het is dus absoluut **niet** de bedoeling dat het PZ het public relations werk van de individuele zweefvliegclubs zou overnemen. De zweefvliegclubs kunnen wel op ondersteuning rekenen van het PZ indien ze daarom zelf vragen. We willen ook zoveel mogelijk de kruisbestuiving bewerkstelligen tussen de PR-teams in de verschillende clubs. Op die manier kunnen we een hefboomeffect realiseren waarmee de zweefvliegsport op het juiste moment bij het juiste doelpubliek in de schijnwerpers komt.

Verder stelt het PZ zich neutraal en afzijdig op ten overstaan van politieke instanties. Dit neemt niet weg dat het PZ zal bijdragen om zweefvliegen ook in de politieke wereld bekendheid te geven.

### Werking

In de structuur van het PZ onderscheiden we 3 niveaus van samenwerking:

- Kernteam
- Aanspreekpunten PR in elke club
- De clubleden zelf

Op deze manier willen we iedereen de kans geven mee te werken aan de promotie van de zweefvliegsport. Het geheel wordt gecoördineerd door de coördinator Promotieteam Zweefvliegen.

### Doelstelling

De noodzaak voor een sterkere structuur omheen het promotiewerk werd reeds een geruime tijd vastgesteld. Veel ideeën werden in het verleden geopperd, slechts weinig daarvan geraakten gerealiseerd. Elke club heeft wel zijn eigen PR-werking wat dikwijls resulteert in mooie lokale initiatieven. Toch kunnen deze eerder geïsoleerde initiatieven moeilijk de daling van het totaal aantal zweefvliegers in Vlaanderen omkeren. Deze daling is enerzijds te wijten aan tal van problemen waarmee onze sport te kampen heeft. Anderzijds speelt het overaanbod aan andere vrijetijdsbestedingen, die in vele gevallen veel meer in de publieke belangstelling komen dan het zweefvliegen, hierin een belangrijke rol. Eind augustus werd uiteindelijk het Promotieteam Zweefvliegen boven de doopvont gehouden met als voornaamste doelstelling:

Het **bedenken en uitwerken** van **promotie activiteiten** die de **zweefvliegsport** op een **positieve manier** in de kijker zetten.

Het is belangrijk op te merken dat het PZ de zweefvliegsport dient te promoten en geïnteresseerden laat doorvloeien naar de

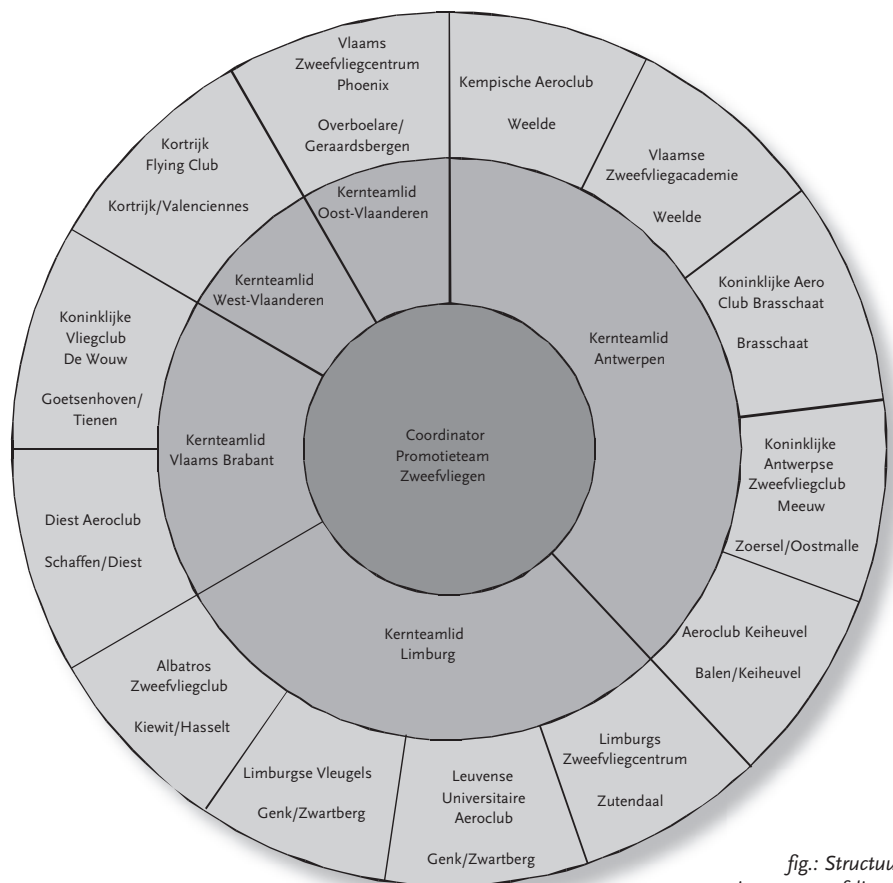


fig.: Structuur promotieteam zweefvliegen

Daarnaast worden enkele project teams opgericht met als doel specifieke realisaties (zeg maar specialistenwerk) tot stand te brengen ter ondersteuning van het promotiewerk (bv. een simulator, een infostand, een nieuwe folder, etc).

De structuur van het PZ wordt voorgesteld in de figuur hiernaast.

Het kernteam bestaat uit 5 personen verdeeld over de 5 Vlaamse provincies. Naast de geografische spreiding van het kernteam willen we hierin ook een demografische spreiding: een vertegenwoordiging van verschillende leeftijden en zowel mannen als vrouwen. Zo moeten we in staat zijn initiatieven uit te werken die over gans Vlaanderen alle mogelijke doelgroepen kunnen bereiken.

Verder wordt elke club uitgenodigd een aanspreekpunt PR op te geven. Deze is voor het PZ de contactpersoon met elke club. Op deze manier willen we in het kernteam bewust blijven van wat er leeft in elke club en welke noden elke individuele club heeft inzake promotie. Verder vormt het aanspreekpunt ook het kanaal waarlangs het kernteam bepaalde promotieacties kan delegeren.

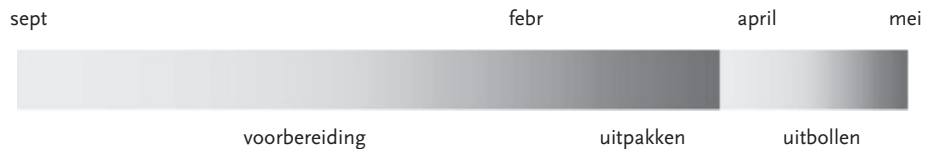
Verder rekenen we op alle zweefvliegers om hun bijdrage te leveren in de promotie van onze sport. Dit kan zeer eenvoudig op verschillende manieren, ook zonder deel uit te maken van een projectteam of het kernteam.

- Wanneer u enthousiast vertelt aan familie en vrienden over uw hobby, dan ben je reeds promotie aan het voeren.
- Gelijk welk idee in u opkomt omtrent promotie, blijf er niet mee zitten speel het door aan het kernteam of spreek het aanspreekpunt PR in uw club aan.
- Als er in uw regio een promotiestand dient bemand te worden, kunnen we dan op u rekenen ?
- Als er promotie initiatieven in uw club ontplooid worden, steekt u dan ook de handen uit de mouwen ?

Voor het verzamelen van ideeën wordt 1 gouden regel gehanteerd: er bestaan geen slechte ideeën. Het kernteam inventariseert alle ideeën. Daaruit worden dan op

basis van een aantal criteria ideeën geselecteerd die uiteindelijk gerealiseerd worden. Momenteel bevat de lijst reeds meer dan 30 los staande ideeën en ze groeit bijna dagelijks.

Iedereen wil tijdens het zweefvliegseizoen vliegen. Dat is ook zo met de mensen die zich voor de promotie van het zweefvliegen inzetten. Daarom willen we zoveel mogelijk volgende tijdsindeling aanhouden:



- April en september kunnen nog benut worden voor initiatiedagen.
- Tussen mei en september wil iedereen vliegen ipv promotie voeren.
- Net vóór de start van het seizoen lijkt ons de beste periode om promotie te voeren.
- Dus blijft september tot februari over om promotie voor te bereiden.
- Uitzonderingen bevestigen natuurlijk de regel ... bv. een grote airshow midden seizoen.

### Eerste namen

Op het moment van schrijven zijn de eerste namen bekend:

- Ikzelf, Heikki Deschacht, neem de rol op mij van:
  - Coordinator Promotieteam Zweefvliegen
  - Kernteamlid voor West-Vlaanderen
  - Aanspreekpunt PR voor Kortrijk Flying Club
- Hjalmar Boudry neemt de rol op zich van:
  - Kernteamlid voor Oost-Vlaanderen
  - Aanspreekpunt PR voor Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix

De namen van de aanspreekpunten in de clubs worden op dit moment verzameld. De eerste stappen werden ook al gezet richting project teams. Hou het forum in de gaten !

De zoektocht naar een enthousiaste zweefvliegster om het kernteam te vervolgen gaat onverminderd verder. Wie zich geroepen voelt, gelieve te reageren: WE NEED YOU !!

### Stand van zaken

De stand van zaken wordt op regelmatige tijdstippen wereldkundig gemaakt via de rubriek Promotieteam Zweefvliegen op het Liga forum. Verder zullen we trachten

een Promokalender in het Ligablad op te nemen, maar voor de meest up to date informatie verwijzen we toch graag naar het forum. Een verslagje van de acties kan je hier verwachten.

### Reeds gedane acties:

- 07/09/08 Promotiestand op de Gordel in Dilbeek (op initiatief van VZP, Geraardsbergen)
  - Ondanks de lage opkomst wegens het slechte weer was vanaf 14u de simulator continu gevuld.
  - De simulator is echt wel een eye-catcher voor jong en oud.
  - Minstens een tiental mensen bleven geïnteresseerd bij de stand plakken en informeerden gericht waar een zweefvlieglocatie in hun buurt is.
- 23/09/08 Interview op Radio 2
  - Positief verhaal omtrent de ervaring van het zweefvliegen.
  - Harmonie met de natuur benadrukt.
- 22/10/08 Interview bij Het Laatste Nieuws
  - 3 jaar na verhuis van KFC uit Amougies naar Valenciennes.
  - Positief en politiek neutraal verhaal.

*Heikki Deschacht*  
 Coordinator Promotieteam Zweefvliegen  
 promotie@lvzc.be

## Een bijzondere passagier

"Tom ! Tom ! Kom eens bij mij !" Roept ze met bevende stem van uit haar voordeur. Ze steunt met haar ene arm tegen de deurlijst en met haar andere maant ze me aan om tot bij haar te komen. Mijn naam is wel niet Tom, maar ik weet dat ze het tegen mij heeft. Ze is er 87 en onthoudt nog moeilijke namen.

Dus stap ik uit mijn auto en ga bij haar. "Dag Madame. Zeg het eens.

Waarmee kan ik je helpen ?"

Madame is de moeder van mijn grote baas en ik spreek haar dus aan met het nodige respect en voorzichtigheid.

"Tom". Gaat ze verder. "Ik weet dat jij aan zweefvliegen doet en het is een droom van mij om dat ook eens te doen."...

Ik slik even... Die vraag had ik echt niet verwacht.

"Het is 'Hans' madame. Tom is de nieuwe

op de binnendienst. Probeer ik haar terloops bij te brengen.

"Zjust, zjust" Zegt ze. Maar ze doet het af alsof namen op dit moment niet echt belangrijk zijn voor haar. Ze wil het over vliegen hebben. Niet over formaliteiten.

"Ga jij daar eens voor zorgen ?" Vraagt ze me. Plots heeft ze pretoogjes. Ze neemt nog eens diep adem en gaat verder.

"Ik heb onze Richard erover bezig gehoord.



Piloot en passagier startklaar

Hij sprak er met zoveel plezier over, dat ik het ook eens wil doen."

Mijn baas, Richard, had een paar weken eerder een luchtdoop van mij gekregen en het was toen voor mij al duidelijk dat hij redelijk onder de indruk was.

De blik van madame ontwapent mij. "Ik ga er alles aan doen omdat mogelijk te maken, madame" Vertrouw ik haar toe."Als het me lukt, zal ik aan Liesbet, je kleindochter, vragen om je tot aan het vliegveld te brengen."

"Neen, niet doen!" zegt ze. En ze kijkt me een beetje samenzweerderig aan. "Tegen niemand zeggen! Kom me halen en je rijdt samen met mij en uw vrouw, met mijn auto naar het vliegveld."

Ik heb het een beetje moeilijk met haar voorstel en zeg haar dat "toch iemand moet weten waar ze heen is." "Kijk madame. Richard heeft me gezegd dat hij nog eens mee wilde. Misschien kan je met hem afspreken om tot bij ons op het vliegveld te rijden."

Dit voorstel lijkt haar wel te bevallen.

Op vijf minuten tijd krijgt haar voorstel vorm in mijn hoofd.

Ze zou -als dit lukt- de oudste copiloot worden in de geschiedenis van de club.

Even later sta ik bij ons in het bedrijf aan het bureau van haar kleindochter die me met open mond de wens van haar grootmoeder hoort vertellen.

"Je beseft toch dat ze 87 jaar oud is hé Hans?" Licht ze. "We gaan dit toch eerst even met haar dokter overleggen en zien of haar gezondheid dit wel toelaat."

"Natuurlijk" Antwoord ik haar. "Maar wees gerust. Vliegen is niet gevaarlijker dan auto rijden. In tegendeel zelfs."

Diezelfde avond bel ik onze voorzitter met de vraag of hij er problemen mee heeft dat ik haar zou meebrengen naar het vliegveld voor een initiatievvlucht. "Natuurlijk niet Hans" zegt hij. "Breng ze maar mee!"

Twee weken later is het zo ver. Het weer is goed. Een van de weinige weekends met nog echt vliegweer die we dit jaar gehad hebben. Ze treft het.

Tegen de middag komt ze aan op het vliegveld van Zoersel. Gevolgd door een stoetje familie die haar met een mengeling van argwaan en bewondering willen zien instappen in onze K13.

Ik had voor de gelegenheid aan onze instructeur Kris Van Dam gevraagd of hij haar niet wou meenemen en zo haar eerste les zweefvliegen te geven. "Geen probleem." Zegt hij. "Laat ze zich maar klaarmaken dat we kunnen vertrekken."

Tien minuten later hebben we haar met de hulp van een klein trapladdertje laten instappen en vastgespeld. Ze is er klaar voor. Het staat op haar hele lijf geschreven.

Omdat dit toch een soort vervroegd verjaardagsgeschenk is voor haar en we haar toch nog -ondanks de niet zo denderende meteo- willen laten genieten van een mooie vlucht, besluiten we van haar tot op 1000 meter te slepen en zo haar alsnog ten volle laten te genieten van het zweefvliegen. Een half uur later is ze terug. Nog tijdens het uitstijgen gaat ze maar door over de wondermooie natuur en het uitgestrekte zicht dat ze had over de Antwerpse Kempen. Ze heeft Doel gezien. En ook boven Turnhout gevlogen. Ze zag de monding van de Schelde en de Sint Romboutstoren in Mechelen. Maar vooral de mooie natuur. Die blijft haar maar boeien. Nog niet goed uit haar parachute geholpen vraagt ze wanneer ze nog eens mee mag?

"Zo snel mogelijk!" Voegt ze der aan toe. "Mag ik volgend jaar voor mijn verjaardag terug mee?" Uiteraard mag dat. KAZM zal je met veel plezier ontvangen.

Hans Van Laethem  
KAZM



Veel bemoediging voor de moedige dame

## Zweefvliegtuignieuws

### DG Flugzeugbau

Het elektrisch intrekbare hoofd wiel voor de DG-1000 is vanaf 2009 verkrijgbaar als



standaardsysteem, zonder meerprijs t.o.v. het mechanische, dat nog op aanvraag geleverd wordt. Het systeem kan ook in oudere toestellen ingebouwd worden. Een videoclip van het geheel vindt men onder <http://www.dg-flugzeugbau.de/fileadmin/Videos/el-fahrwerk.wmv>.

Verder is DG volop bezig aan de ontwikkeling van een zelfstartversie DG-1000M. Een

nieuwe motor wordt door Solo ontwikkeld, met elektronische brandstofinspuiting, betere demping van de trillingen, en ca. 68 pk startvermogen.

### Funkwerk Avionics

Het vroegere Filser kreeg een zware klap toen EASA besloot om alle mode S trans-



ponders van de firma onbruikbaar te verklaren in transponderluchtruim, omwille van enkele gevallen waarbij de wederzijdse communicatie was uitgevallen. Ondertussen is er wat klaarheid in de zaak gekomen. De gewone TRT 800 modellen voldoen aan alle EASA-vereisten en kunnen onmiddellijk opnieuw gebruikt worden. Twee varianten, de TRT 800A en TRT 800H, moeten daarvoor minstens de Mod-10-standaard bezitten, anders moeten ze geüpgraded worden. Dit kan kosteloos gebeuren. De oudere TRT 600 transponders moeten op de TRT 800-stand gebracht worden, hetgeen wel een kostenplaatje zal dragen voor de eigenaar, maar gepaard zal gaan met een tweejarige fabrieksgarantie, zoals voor een nieuw toestel.

## Foamworks



In Nieuw-Zeeland vordert stilaan de bouw van de SG-1, een dubbelganger van de Genesis, maar ontworpen volgens een totaal andere filosofie. Het gaat om een licht zweefvliegtuig voor zwakke stijgwinden, maar met toch nog goede doorsteekenschappen. Foamworks is een firma die zich professioneel bezighoudt met modelbouwvliegtuigen, maar in amateurbouw ontstaat bij hen dus ook de SG-1. De hoofdonderdelen van het toestel werden voor het eerst gemonteerd, maar het zal nog wel even duren tot alles klaar is voor een proefvlucht.

## Grob

De firma Grob is in Duitsland effectief failliet verklaard op 31 oktober. De wereldwijde financiële crisis heeft het onmogelijk gemaakt om binnen de wettelijk voorziene

termijn nieuwe investeerders te vinden om het bedrijf opnieuw solvent te maken. Toch werken de firma en de vereffenaars verder met een aantal mogelijke overnemers om Grob weer vlot te trekken.

## HPH

Dank zij een vlotte medewerking van de Tsjechische luchtvaartautoriteiten vorderen de proefvluchten van de turbojet-aangedreven thuisbrengerversie van de 304S Shark zonder noemenswaardige incidenten. Aan de brede glimlach van testpiloot Luděk Kluger te oordelen, vliegt het ding nog aangenaam ook.



## Lange Flugzeugbau

De 50<sup>ste</sup> Antares werd op 7 oktober aan Nicholas Hackett overhandigd. De thuisbasis van het toestel wordt Husband-Bosworth in Engeland. Van de 50 geleverde zwevers zijn er 43 Antares 20E elektrozwevers en 7 zweefvliegtuigen van het type 18 S/T. De Antares elektrozwever heeft ondertussen al een aantal wereld- en nationale records op zijn naam staan.

## Pipistrel

Het Sloveense Pipistrel is nu verantwoordelijk voor de éénzits Apis (vroeger AMS). Van deze ultralichte motorzwever komt er nu ook een elektroversie op de markt: de Apis Electro Energy werkt op lithium-polymeerbatterijen die bij 50% ontlading (maximum aangeraden ontlading) 1500 m klimvermogen bieden. Het toestel werd ontwikkeld door de firma Enstroj, die daarvoor een eigen brushless motor heeft ontworpen en gebouwd.



Deze firma werkt trouwens ook mee aan een elektroversie van de ultralichte tweezits motorzwever Taurus van Pipistrel. Probleem is vooral dat het toestel, gezien de massa van de batterijen, buiten het wet-

telijke ULV-kader valt. Hier laat de commercialisering nog even op zich wachten.

## Queen Mary's School of Engineering and Materials Science



In deze afdeling van de universiteit van Londen heeft een groep studenten de Edgley EA9 Optimist (een clubklasse prototype dat nooit in serie ging) van Derek Pigott uitgerust met acht batterijgondels die met riemen aan de vleugels bevestigd worden. Aan elke gondel zitten twee elektromotoren (één vooraan en één achteraan) die elk een schroef met 28 cm diameter aandrijven. De testvluchten vonden plaats te Tibenham eind september. Na een klassieke sleepvlucht bleek het toestel, zoals berekend, met volle motorkracht in staat tot horizontale vlucht.

## Alexander Schleicher

De fabricage van de ASH-25 werd na 22 jaar en meer dan 260 stuks (niet slecht voor wat oorspronkelijk als een unicum was gedacht) definitief stilgelegd. De "band" moet plaats ruimen voor de opvolger ASH 30 Mi. Hoe ver het daarmee staat? Schleicher houdt dat nog een poosje stil.

Ondertussen is de 100<sup>ste</sup> ASG 29 (39 zuivere zwevers en 61 met thuisbrenger of minstens voorbereid voor motorinbouw) geleverd. Een mooi verkoopssucces! De Nederlandse vertegenwoordiger van Schleicher, Francesco Bruinsma, zal dit exemplaar deze "winter" inzetten in het Australische Corowa. Alleen in 2008 al werden zes ASG 29-piloten nationaal kampioen, en de Fransman Olivier Darroze werd met het toestel Wereldkampioen 18 m-klasse te Lüsse.

Bij Schleicher heeft men ook zopas de 70<sup>ste</sup> verjaardag van Gerhard Waibel gevierd.

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

## Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Bert Zegels



2008 was weer geen denderend seizoen. Velen onder ons brachten meer uren in het clubhuis door dan in de lucht. Wat doen we dan in dat clubhuis? Juist, dan praten we maar over vliegen. De verhalen gaan dan dikwijls over de toestellen waar we over dromen, vluchten die we nog willen maken, verhalen over vroeger... Over die laatste wil ik het hebben, tijdens die gesprekken valt soms de naam van Bert Zegels. Voor de mensen die al langer vliegen een naam als een klok maar voor de jongere piloten onder ons soms een onbekende. Tijd om hier verandering in te brengen vond ik.

Eén telefoon naar mijn vriend Frank en ik heb het telefoonnummer van Bert Zegels. Twee weken later en ik sta aan de deur van een huis in Putte-Kapellen, op de grens met Nederland.

Drie uur later zal ik weer vertrekken met een boeiend verhaal dat ik hier met jullie deel. Bert, ondertussen 61 jaar, verwelkomt me en zijn warme persoonlijkheid valt meteen op. We zetten ons aan tafel met een kop koffie en Jordaans gebak, gekregen van vrienden...het begin van een boeiend gesprek.



Coup d'Europe, Angers. 1e plaats in de Std Libelle

### Bert, waar begon het voor jou?

Op Keiheuvel toen ik 16 was onder de vleugels van Mon Van Gestel. Mijn eerste solovlucht op een Rhönlerche was op 1 augustus 1963. Het jaar daarop vloog ik mijn 5h op een Gövier 4 en mijn 50 Km op een Rhönlerche en zodoende had ik mijn zilveren C bij elkaar. Dat was toen nodig om op het neusje van de zalm, de Poolse Mucha te mogen vliegen.

### Waar vloog je de eerste grote wedstrijden mee?

Dat was met een K6crpe, de eerste grote internationale wedstrijd was in 1968 op de Hahnweide. We stonden daar tussen een bijna volledige vloot uit plastic. We werden niet uitgelachen.

Maar door het zwakke weer en de goede klimeigenschappen van de K6 werd ik uiteindelijk 3<sup>e</sup>.

Mijn prestaties vielen daar op en een Duitser die wist dat ik dat jaar in Polen het WK ging meevliegen vroeg me met wat ik daar ging vliegen. Ik moest bekennen dat de Foka van Luc De Preter het beste was wat ik mee kon krijgen.

Deze man, Alfred Röhm, zelf wereldrecordhouder, stelde voor zijn SHK ter beschikking te stellen! Een hele verbetering t.o.v. de Foka, ik mocht het toestel onmiddellijk meenemen om te oefenen.

Een 10<sup>e</sup> plaats in de open klasse was het resultaat. Henry Stouffs stond op de voorlaatste dag ruim aan de leiding in de standaard klasse en had gewoon in de meute moeten meevliegen om wereldkampioen te worden. Maar hij nam onnodige beslissing en eindigde uiteindelijk 5<sup>e</sup>.

Ook in dat jaar won ik de Coupe d'Europe in Angers met deze Glasflügel Libelle van de

federatie. De constructeur, Eugen Hänle, was zeer tevreden en ik mocht vanaf dan met zijn prototypes vliegen.

### Heb je het volgende WK dan met een Glasflügel gevlogen?

Inderdaad, in 1970 was Marfa in Texas het toneel voor deze wedstrijd.

Ik had een Libelle meegekregen en eindigde 13<sup>e</sup>.

Op dat WK was Neil Armstrong te gast, het jaar daarvoor had hij als eerste op de maan gestaan. Hij kwam met alle deelnemers een praatje maken en vertelde me dat hij ook een Libelle had. Hij had zijn toestel Eagle Two genoemd! Eagle One was de LEM waarmee hij op de maan landde...



Praatje met Neil Armstrong

### Wat was het grote verschil met het WK in Polen?

Het weer natuurlijk maar ook het gebrek aan buitenlandingsvelden. Ik ben er twee keer buitengeland op een high-way wat eigenlijk verboden was maar er was niks anders...

Op zekere dag waren er verschillende zwevers samen op een high-way geland, er kwam een auto aan die de eerste zwever zag en ontweek, maar een Zuid-Afrikaan die erachter stond had hij niet gezien. De man zijn vleugel werd eraf gereden!

### Kreeg je sponsoring om naar ginder te gaan?

De zwevers werden verscheept door het CMB en de tickets kregen we van Sabena. Dat was het zo een beetje.

### Het volgende WK was dichterbij gelukkig.

Klopt, in 1972 was het in het Joegoslavische Vrsac. Ik vloog met het prototype van de Kestrel 17. Als wedstrijdnummer had ik 'V2' maar gezien de geschiedenis hebben we dat maar gewijzigd. Deze wedstrijd werd gekenmerkt door vele incidenten, het weer was slecht en toen was wolkenvliegen nog toegelaten.

De vele onweders deden veel deelnemers



Marfa Texas, Bert met z'n moeder

in de CB's vliegen, wat soms de enige mogelijkheid was om te blijven vliegen. Er gebeurden verscheidene botsingen in die wolken, op zeker moment vielen de brokstukken van twee zwevers op een derde en moesten ze alle drie gebruik maken van hun parachute. Zij kwamen er met de schrik vanaf. In totaal van de wedstrijd vielen er toch drie dodelijke slachtoffers. Het was het slechtste kampioenschap ooit, ik eindigde 18<sup>e</sup>.



Moffat 1 Zegers 2 Grosse 3

### Maar het volgende WK was anders!

Dat ging in 1974 door in Waikerie, Australië. Ik deed toen mijn legerdienst maar kreeg verlof gedurende de periode van de wedstrijd. De legerdienst betekende ook dat mijn conditie uitstekend was.

Ik vloog normaal met de Kestrel 17. Ik had wel aan Hänle gevraagd of ik de Glasflügel 604 mocht hebben maar dat kon niet als Belg zijnde, die was voorzien voor Neubert van de Duitse ploeg. Hans Werner Grosse vloog met de ASW17 waar Neubert dan later ook voor koos.

Op een avond belde Hänle naar ons thuis om te vragen of ik toch nog de 604 wou hebben, ik moest hem wel onmiddellijk komen halen. Met mijn vader, die me trouwens in alles steunde en motiveerde, sprong met mij om 22u nog in de auto om de volgende morgen om 10u bij Glasflügel te zijn. Hänle was toen heel kort af, daar staat hij zei hij. We kregen de instrumenten in een doos erbij en vertrokken ermee naar Keiheuvel waar ik nog juist één lokale thermiekloze vlucht mee kon doen.

Het was een enorm zwaar toestel, het middenstuk woog 176 kg. Om te monteren waren twee krikken nodig om dit op te heffen en hier de romp onder te rijden! Er zijn ook maar 10 exemplaren gebouwd.

Toen het toestel naar Australië verscheept was en wij ook aangekomen waren kon ik nog wat oefenen bij een kleine club.

Hans Werner Grosse met de Duitse ploeg waren toen al weken aan het trainen, hij was veruit favoriet maar later bleek dat hij de stress van de wedstrijd niet aankon. Hij vloog liever alleen...



Met de ASW17 op het WK in Finland

### Hoe verliep dan de wedstrijd?

De eerste dagen hadden we regen, achteraf werd het veel beter. Proeven van meer dan 500km en gemiddelden van 140 km/u, hoger dan het wereldrecord toen!

De grootste proef was een 707km driehoek, we geraakten wel maar met zes rond. De vorige dagen bleek er steeds meer in te zitten maar toen men een grotere proef uitschreef was het juist wat minder. De meteo-voorspellingen waren toen nog niet zoals nu.

De Zweed Goran Ax, wereldkampioen in Vrsac, die toen derde stond kwam op de laatste dag naar mij. Hij zei; 'vandaag pak ik je'. Tijdens de wedstrijd concentreerde hij zich op mij en ik op hem.

Hij ging door de start en ik volgde hem in zijn kielzog. Ik kreeg echter een 'negatieve start' en moest nog eens door de poort.

Ax ging voor alles of niks. Ik vloog na de start samen met drie andere piloten uit de top tien maar ze gingen niet snel genoeg

naar mijn zin. Ik ging dus sneller vliegen en aan het eerste keerpunt moesten ze lossen. Het volgende been, 100 km lang, vloog ik tegen 200 km/u gemiddeld!

Het ging zo goed dat ik het laatste been besloot om het rustiger aan te doen en alles op binnenkomen te zetten.

Ax vloog echter te snel en landde buiten, hij ging van plaats 3 naar 5. Ik won die dag mijn tweede dagproef.

Op de totale wedstrijd vloog ik 80 uur op 11 dagen, ik werd tweede. George Moffat won, hij was gewoon te sterk. Hans Werner Grosse werd derde.

Op de 11 (duizend punten) die er te behalen waren, behaalden we met de eerste drie meer dan 10000 punten.

### Wat voor iemand was George Moffat?

Een heel ingetogen iemand, zocht met niemand contact. Zelfs niet met zijn ophaalploeg.

Hij schreef ooit een knap boek over zijn voorbereiding op dit WK, 'Winning on the wind'.

Hierin beschrijft hij hoe hij over iedere piloot een analyse maakte en ook een voorspelling van de uitslag. Zijn voorspelling klopte!

### De volgende stap, wereldkampioen worden...

Dat was de bedoeling ja. In 1975 vloog ik in Angers de Coupe d'Europe met de ASW17 van mijn vriend Baron Louis de Dorledot. Het was goed weer met snelle proeven won ik bijna elke dag. Ik kon dit toestel ook vliegen op het volgende WK in Finland. Maar Finland had helaas geen schitterend weer, zwakke thermiek en daar was de ASW17 niet zo goed voor. Wat wel opviel waren de goede klimeigenschappen van de Poolse Jantar 2B.

Terug in Keiheuvel heeft men toen in de club een grote inspanning gedaan en een Jantar 2B aangekocht waar ik in 1978 mee naar de WK in Frankrijk kon.



Bert en zijn vader op de Hahnweide

**Dat was in Chateauroux, bijna een thuiswedstrijd dus...**

Het jaar daarvoor had ik in dat zelfde Chateauroux met de Nimbus 2 van Bruno Gantenbrink de Franse kampioenschappen gewonnen. De verwachtingen waren dus heel hoog!

**Wat liep er dan mis?**

De eerste dag was blauwe en zwakke thermiek, zoals veel dagen op dit kampioenschap trouwens. Wat gebruikelijk is met dit weer, is dat er veel pulk gevlogen wordt. Maar voor de start was ik op een andere frequentie met Yves Collier, onze meteoroloog, aan het overleggen. Mijn vader, die op de andere frequentie zat, kon me niet tijdig verwittigen.

Hierdoor miste ik de start van de meeste andere deelnemers en kon niet meer aanpakken bij de groep. Ik vertrok te laat en alleen. Een zware tactische fout. Ik zag steeds de hele meute voor me maar kon er juist niet bij. Op een bepaald moment hield de thermiek op. In Vatan op 18 km van de finish buitengeland en voorlaatste in de rangschikking.

Eddy Huybreckx kwam me ophalen met de andere ploegmakers, en een van de eerste dingen wat ik hem zei was; 'dit is mijn laatste wedstrijd'. Op onze nationale feestdag behaalde ik toch nog een dagoverwinning maar dat was niet voldoende. Ik eindigde op een 10e plaats.

**Je stopte met zweven maar begon toen toch nog een indrukwekkende commerciële carrière?**

Eerst bij Belgische maatschappijen, Travair, DAT, ... Na het behalen van mijn TP commandant Fairchild, B-737 bij Air Belgium, terug bij DAT op F28, terug Air Belgium op B-757. Ook nog de start-up van de Avro RJ 85 voor Sabena. Gevolgd door de MD11 bij City-Bird tot hun faillissement en ten slotte hetzelfde toestel bij Korean Air tot 2002. Een Sabena vlucht die ik me nog heel goed herinner was met de MD11 van City-Bird. We kwamen 's nachts terug van Cincinnati.



Vero Beach USA

Eén van de passagiers was niemand minder dan Neil Armstrong... We nodigde hem uit in de cockpit. Hij vertelde me dat in zijn jeugd Chuck Yeager in 1947 door de geluidsmuur ging en dacht dat hij te laat geboren was. 'Ik dacht dat er voor mij geen records meer gingen overblijven' vertrouwde hij me toe, de eerste man op de maan!

**Dan is er nog dat verhaal dat je tijdens een praktische test met een motortoestel met thermiek naar huis gezwefd bent.**

Het was geen thermiek maar de sea-breeze op de Oostkust van Florida. Maar het verhaal klopt wel. Na mijn WK 1970 in Marfa was ik daar bij Flight Safety Inc in Vero Beach voor mijn opleiding als beroepspiloot. Op een dag was ik met mijn instructeur in een Piper Cherokee 140 op ongeveer 25 km ten zuiden van Vero Beach toen hij het gas minderde tot traagloop en ik een 'simulated forced landing' moest uitvoeren. Mijn instructeur vroeg me in welk veld ik ging landen. Ik zei niet veel maar draai-

de in de richting van de sterke sea-breeze rechts van ons en met de hulp van deze begonnen we terug hoogte te winnen en konden we terug naar het vliegveld zweven. Ik voerde daar mijn 'gesimuleerde forced landing' uit. Na de landing verdween mijn instructeur zonder één woord te zeggen. Ik dacht: 'Dat ziet er niet goed uit!' Hij was naar zijn directeur gegaan om het verhaal te doen. Ik dacht dat ik een uitbrander zou krijgen maar in plaats daarvan vroegen ze me om bij hen les te komen geven...! Dat was echter op dat moment niet mogelijk want ik had geen 'green card' (werkvergunning).

**Heb je nog plannen in de luchtvaart?**

Ik wil graag eens met jou vliegen...

**Afgesproken! En van harte bedankt voor dit gesprek.**

Kris

## Charron 2008

*Uitslag onder voorbehoud van de definitieve goedkeuring van de charronjury.*

**Statistiek:**

Deelnemers: 178 piloten

Aantal clubs : 13

Aantal proeven : 1304 proeven

Gevlogen afstand: 65.278,7 km Opgegeven Proef, 251.184,7 km Vrije Vlucht

Aantal Proeven per club;

Aeroclub Keiheuvel: 348

Kempische Aero Club: 181

Albatros Zweefvliegclub: 169

Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix: 166

Kon. Vliegclub De Wouw: 92

Kortrijk Flying Club: 90

Aeroclub Brasschaat: 78

Diest Aero Club: 68

Kon. Antwerpse Zweefvliegclub Meeuw: 64

Leuvense Universitaire Aeroclub: 27

Limburgse Zweefvliegcentrum: 12

Vlaamse Zweefvlieg Academie: 5

Limburgse Vleugels: 4

## Er was eens een zweefvliegdag

*Hierbij laat ik jullie kennis maken met een ingestuurd stukje proza als hulde aan de mensen die ieder weekend klaar staan om ons een veilige zweefvliegdag te bezorgen:*

*Zondag! Zweefvliegdag! Ha, eindelijk nog eens de lucht in. 10 uur, het pittoreske vliegveld ligt gehuld in een dikke mistlaag. Het is er rustig, hier en daar bewegende schimmen, blijkbaar konijnen die dollen over de rijmnatte grasmat. George kijkt mijmerend door het venster en geniet van het tafereel.*

*Plots het geluid van een trein. George frons de wenkbrauwen, kijkt dan achter zich en moet vast stellen dan het geen*

## KLASSEMENT;

## BENELUX CLUBKLASSE 2008

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Simon BERX	ALB	361 vv	324.2 vv	314.1 vv	5315,4
2.	Jan-Bart VAN ERCK*	KAZM	301.4 op	318.9 vv	182.3 vv	3929,9
3.	Rik VANDEN BOER	ALB	360.5 vv	213.3 vv	115 vv	3730,1
4.	Luc STULTJENS	ALB	211.7 vv	189 vv	115 op	3305,8
5.	Jan Gilleg. VERGAUWEN	ALB	187.9 vv	161.2 vv	125.2 op	3040,4
6.	Marcel SNOEKX	ALB	257.7 vv	141.3 op	130.7 vv	2878,7
7.	Pieter LIEVENS *	VZP	180.9 vv	186.7 vv	142.6 op	2814,6
8.	Rudy BROECKX	Kac	181.7 vv	150.5 op	97 vv	2751,2
9.	Filip de CORTE	ALB	212.7 vv	143.1 vv	999 hw	2602,3
10.	Patrick GOVERS	ACK	245.2 vv	123.4 op	114 op	2583,5
11.	Wim Naveau *	ACK	170.3 op	114.2 op	1676 hw	2312,8
12.	Remi VANDERHOYDONCK*	ALB	160.6 vv	123.9 vv	80.2 vv	2165,0
13.	Benjamin HEYLEN	ACK	183.7 vv	141.9 op	80.3 vv	2114,1
14.	Albert SCHRAEYEN	ALB	186.4 op	111.6 op	0,0	1819,9
15.	Lode VUEGEN *	ACK	153.6 op	113 op	0,0	1753,9
16.	Thomas DE BRUYN*	ACB	315.7 vv	0,0	0,0	1644,3
17.	Hugo MERTENS	ALB	152.8 vv	142.6 op	0,0	1605,4
18.	Domien BROSENS	KFC	187 vv	105.5 op	212 du	1570,7
19.	Bert CRAEYE	VZP	183.5 vv	56.3 vv	682 hw	1482,8
20.	Bart SCHILBEEKS	KAC	114.6 op	129 vv	199 du	1479,4
21.	Edouard VALVEKENS	KVDW	140.9 vv	115.5 vv	191 du	1448,4
22.	Joris VAN DONINCK	ACK	179.6 vv	115 op	0,0	1437,1
23.	Rob VAN UFFELAN *	ACB	273.7 op	0,0	0,0	1425,5
24.	Danny DE WINTER	VZP	98.3 vv	80.9	75.7 vv	1286,2
25.	Yven MAUROO *	KVDW	196.9 op	641 hw	0,0	1183,7
26.	Dirk CLAESSENS	KAZM	192.8 op	0,0	0,0	1147,6
27.	Bart ROOSEN	ACK	150.5 op	43.9 op	0,0	1056,5
28.	Koen BIESMANS	KVDW	58.2 op	320 du	221 du	909,9
29.	Johan VANHOYLAND	KVDW	321 du	261 du	164 du	888,0
30.	Ad KENNES	KAC	183.1 vv	0,0	0,0	796,1
31.	Jos WILLEMS	ACK	111.2 op	0,0	0,0	712,8
32.	Peter TOMASSEN	ALB	260 du	189 du	163 du	655,4
33.	Carl RENCKENS	ALB	243 du	203 du	778 hw	640,0
34.	Guy LAUWERS	KAC	113.9 op	0,0	0,0	619,0
35.	Peter APPELTANS	ALB	961 hw	45.8 vv	773 hw	576,0

## BENELUX STANDAARDKLASSE 2008

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Bert Jr SCHMELZER *	ACK	713.7 op	544.8 vv	645.5 vv	8217,1
2.	Tim HUYBRECKX	ACK	528.2 vv	513.1 vv	417.3 vv	6880,2
3.	Emiel DE WACHTER	ACK	534.1 vv	518.2 vv	417.3 vv	6803,7
4.	Dennis HUYBRECKX*	ACK	533 vv	517 vv	417.5 vv	6794,0
5.	Bert VAN EYKEN	DAC	506.9 op	467.2 vv	437.7 vv	6279,6
6.	Yves RUYMEN	KVDW	516.3 vv	441.9 vv	350.6 op	6059,2
7.	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	404.4 vv	360.7 vv	358.8 vv	5734,2
8.	Eddy DE CONINCK	KAC	403.9 vv	365.1 vv	359.6 vv	5425,9
9.	Geert DE PALMENAER	VZP	385.9 op	363.1 vv	359.3 vv	5328,4
10.	Pieter LIEVENS *	VZP	368.6 vv	362.1 vv	359.8 vv	5242,8
11.	Stefan BOVIN	LUAC	364.9 vv	362.9 vv	358.9 vv	5031,1
12.	Stijn VANDEN BOER*	ALB	365.2 vv	362.2 vv	332.2 vv	4998,1
13.	Guy PICCART	DAC	362.6 vv	360.8 vv	318.8 vv	4916,1
14.	Ivo MEYERS	ALB	363.5 vv	357.7 vv	316.2 vv	4893,4
15.	Frank VAN PUTTEN	KAZM	367 vv	362.2 vv	301.7 vv	4862,7
16.	Emiel BUKENBERGS	ACK	464.2 vv	459.2 vv	348.8 vv	4800,7
17.	Niel DEIJGERS *	DAC	353 vv	323.5 vv	304.3 vv	4626,4
18.	Luc VAN CAMP	KAC	430.1 vv	315 vv	349.5 vv	4604,6
19.	Hugo JANSEN	KAC	358.8 op	321.9 vv	349.4 vv	4529,4
20.	Dries VAN GESTEL	KAC	317.2 vv	282.8 op	251.8 vv	4346,5
21.	Benjamin HEYLEN	ACK	364.3 vv	340.5 op	184.5 vv	4194,8
22.	Bob EVERAERT	KFC	308.1 op	257.7 op	313.7 vv	4083,8
23.	Eric COLBRANT	ACK	316.3 vv	247.5 vv	203.8 op	3916,4
24.	Howard VAN DONINCK	KAC	280.2 vv	311.9 vv	288.2 vv	3879,0
25.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	324.9 op	311.5 vv	120.2 vv	3737,6
26.	Franz VAN AUTREVE	KFC	318.8 vv	249.5 vv	163.5 vv	3566,8
27.	Jan DE ROO *	VZP	318.2 vv	270.6 vv	204.4 vv	3553,3
28.	Danny DE WINTER	VZP	268.9 op	269.5 vv	252.3 vv	3501,7
29.	Jan SPEETJENS	ALB	248.3 vv	237.7 vv	287.4 vv	3376,9
30.	Peter APPELTANS	ALB	255.6 vv	246.9 op	249.9 vv	3313,3
31.	Rudi COOMANS	KVDW	278.5 vv	254.5 vv	196.9 op	3179,7
32.	Peter BERTELS*	ACB	310.7 vv	204.2 vv	123.9 vv	3070,1
33.	Marcel SNOEKX	ALB	243.1 op	195.9 op	174.8 op	2893,8
34.	Manu LAROSE*	ACB	249 vv	262.9 vv	96.3 vv	2778,1
35.	Dirk VANDENBOSSCHE	VZP	240.2 vv	238.2 vv	218.8 vv	2681,5
36.	Jef VANDENBERGHE	KFC	308.1 op	196.2 vv	144.4 vv	2587,9
37.	Jozef DEKONINCK	ACK	271.9 op	298.7 vv	0,0	2409,7
38.	Peter VERHOEVEN	ACK	205.1 vv	221.6 vv	107.9 vv	2210,9
39.	Jan WAUMANS	KVDW	247.1 vv	196.9 op	816 hw	2179,7
40.	Simon BERX	ALB	212.5 op	157.1 op	81.5 op	2127,8
41.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	537.5 vv	0,0	0,0	1990,7
42.	Jochen SCHOETERS *	ACK	299.4 vv	115.5 vv	110.8 vv	1983,7

trein is maar dat Jerommeke, de gouden stuntman, binnen komt gewandeld:" mannekes, ik wil koning worden, ik wil instructeur worden en het is vandaag groot examen!" Einde citaat.

Na deze wijze woorden veert de aanwezige barman verschrikt op en snelt richting berging, dit, om de voorraad drank op te nemen. Kassa! Kassa! Een ander ijverig clublid gaat onmiddellijk het stof van de bel blazen. George knikt instemmend, pinkt een traan weg, tuurt verder door het raam en denkt: FOG! FOG! FOG!

Maar toch, de mist maakt stilletjes plaats voor een mooie blauwe hemel. Terwijl George dit mooie natuurfenomeen aan het bewonderen is, komt een niet van dienstzijnde instructeur nonchalant binnen gewandeld hopen een vluchtje mee te pikken. Helaas voor hem, het werkt als een rode vlag op een stier. Leerling piloten springen recht, tijd voor actie denken die! Plots is de lierman er ook en in een oogwenk loopt de bar leeg en de hangar vol. George is overrompeld door dit plotse geweld en denkt: timing, juiste timing, dat is het. George gaat de losgeslagen meute vervoegen en merkt terloops op dat een student eenzaam achterblijft. Even wil hij op zijn stappen terugkeren om de student wat moed in te spreken, maar bedenkt zich wanneer hij merkt dat deze virtuele student de P-magazine als hoofdlectuur voor zich heeft liggen. Tss, tss, tss.

Zweefvliegtuigen worden startklaar gemaakt, de lier komt op temperatuur, kabels worden uitgereden, all systems go! De eerste starts worden uitgevoerd. George geniet ervan om deze witte vogels door de scherpe blauwe lucht te zien klieven, soms spirallerend in een onzichtbaar nazomers thermiekbelletje.

Ondertussen aan de hangar maakt een LS1f zijn opwachting (let op de F, het is een F!) Dit vliegveldje staat gekend als lierveld en dus wou de eigenaar van dit toestel wel eens met zijn eigen machine aan de lier hangen. No problem sir. You are welcome!

Op de startplaats merkt George in het tegenlicht de silhouetten op van drie personen die hij herkend als een hoofd-instructeur, een examiner en de aspirant hulpinstructeur. George denkt: timing, dat is het!

Snel probeert hij nog zijn kist in piste te krijgen maar helaas, de drie wijzen waren aangekomen: "Mannekes, wij hebben de YEP nodig en 3500ft. Eén sleepstart en 2 lierstarts." Bijkomende mededeling: nog 2 andere instructeurs moeten ook opnieuw hun checkvlucht uitvoeren. Oké. Gelukkig was dit geen probleem want de meeste leerling piloten hadden al meerdere vluchten achter de rug.

George vraag zich af waarom ze 3500ft nodig hebben. Hij moest in zijn tijd de praktische proeven afleggen met een schamele hoogte van 500m. Zouden die dan niet kunnen vliegen misschien? Deze ondeugende gedachte verdween snel uit zijn hoofd toen de LS1f (let op de F, het is een F) de startplaats binnen rolde, klaar voor zijn lierstart.

Pech man, dikke, dikke pech! Op dit ludieke vliegveldje, bekend voor zijn lierstarts, werd alles in gereedheid gebracht om te .... slepen.

George frons zijn wenkbrauwen en denkt: timing man, niets ander dan timing.

Wat is er gebeurd: een sneeuwbaaleffect, plots merkt iedereen op dat men nog sleepstarttickets op overschot heeft, en dus, iedereen wil slepen. Ocharme die LS1f (dus een F).

43. Eric VANDEWALLE	KVDW	253.5 vv	205.6 vv	0,0	1873,9
44. Thomas DE BRUYN*	ACB	427.3 vv	0,0	0,0	1709,2
45. Jozef KELL	ACK	194.4 vv	194.1	0,0	1649,5
46. Johan LOUWET	ACB	329.9 op	0,0	0,0	1649,5
47. Danny VERHEYEN	ALB	5252.7 vv	93.3 vv	0,0	1632,1
48. Yven MAUROO *	KVDW	300.3 op	0,0	0,0	1501,5
49. Koen Vanderputten	VZP	148.4 vv	148.8 vv	0,0	1364,4
50. Hans WILLEKENS *	DAC	344.7 vv	0,0	0,0	1300,8
51. Pieter LOMAN	VZP	116.3 vv	94.4 vv	43.8 vv	1253,8
52. Mark HUYBRECKX	ACK	312.2 vv	0,0	0,0	1178,1
53. Dirk VAN DONINCK	ACK	299.6 vv	0,0	0,0	1152,3
54. Wim Naveau*	ACK	185.6 op	62.3 vv	0,0	1115,1
55. Jan VAN DER AUWERA	KAZM	144 vv	115.9 vv	0,0	980,8
56. Alfons CEULEMANS	KAZM	187.2	0,0	0,0	955,1
57. Lode VUEGEN*	ACK	236.6 vv	0,0	0,0	910,0
58. Sven ABELS	DAC	221.5 vv	70.8	0,0	906,6
59. Stephane VANDER VEKEN	KFC	207.1 vv	0,0	0,0	845,3
60. Dirk VAN DEN BORNE	KAC	219.2 vv	0,0	0,0	827,2
61. Bert CRAEYE	VZP	168.2 vv	0,0	0,0	646,9
62. Bart WOLFS	ALB	165.5 vv	0,0	0,0	624,5
63. Bart HUYGEN	KVDW	123.4 op	0,0	0,0	617,0
64. Guido PEETERS	ACK	302 du	247 du	0,0	523,4
65. Frederik DE LEGER	ALB	51.5 vv	987 hw	643 hw	501,8

### BENELUX OPEN/RENKLASSE 2008

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1. Daan SPRUYT	VZP	570.1 vv	534.5 vv	488.5 op	7241,4	
2. Koen Vanderputten	VZP	575.2 vv	531.6 vv	431.1 vv	6865,7	
3. Constant TAEYMANS	KAC	589.3 vv	526.7 vv	376.4 vv	5631,7	
4. Theo STOCKMANS	KVDW	458.4 op	423.7 op	423.7 op	5440,8	
5. Hugo MERTENS	ALB	395.5 vv	383.1 vv	358.4 vv	4900,8	
6. Danny VERHEYEN	ALB	402.5 vv	298.3 vv	230.3 op	4476,4	
7. Sebastien MATHIEU	KVDW	407.1 op	300.5 op	301.9 vv	4394,0	
8. André RUYMEN	KVDW	372.6 op	324.7 op	277.2 vv	4254,9	
9. Gunter VERREYD	ACK	478.2 vv	337.4 vv	207.4 op	3944,1	
10. Louis VAN BAELEN	ACK	394.6 vv	337 vv	260 vv	3605,9	
11. Filiep GHEYSEN	KFC	301.9 op	239.2 op	219.7 vv	3381,5	
12. Kris VAN DAM	KAZM	392 op	398.9 vv	0,0	3292,2	
13. Patrick GOVERS	ACK	324.3 vv	275.7 vv	172 vv	2913,3	
14. Guy LAUWERS	KAC	285.3 vv	252.7 vv	98.9 vv	2765,9	
15. Jan VERCAMMEN	KAZM	304.7 op	159.6 op	136.3 vv	2514,6	
16. Guy TEEUWEN	KAZM	383.3 vv	250.6 op	0,0	2487,0	
17. Joris VANDERPUTTEN	VZP	244.2 op	150.2 vv	182.8 vv	2413,6	
18. Alfons JANSSENS	ACK	197.5	199.6 vv	109.1 op	2199,4	
19. Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	324 op	1275 hw	79 du	1954,0	
20. Emiel BUKENBERGS	ACK	271.1 vv	164.9 op	0,0	1800,8	
21. Dirk VAN DONINCK	ACK	250.8 vv	105.2 vv	28.4 vv	1779,6	
22. Pieter REBRY	KFC	238.9 vv	108 vv	100.3 vv	1656,3	
23. Werner VAN DEN BROECK	KAZM	151.5 op	86.3 op	75.2 op	1565,0	
24. Johnny FABRIE	KAC	213.4 vv	116 op	0,0	1553,8	
25. Willy TEEUWEN	KAZM	330.2 op	0,0	0,0	1474,1	
26. Dirk ROGGMAN	KFC	177.9 op	124.4 vv	0,0	1156,0	
27. Heikki DESCHACHT	KFC	210.5 vv	106.8 vv	0,0	1153,9	
28. Luc LAMMERANT	LUAC	152.6 vv	117.8 vv	0,0	1020,3	
29. Bart SCHILLEBEEKS	KAC	130.8 vv	109.2 vv	0,0	872,7	
30. Marcel SNOEKX	ALB	88.8 vv	80.4 vv	48.7 v	822,3	
31. Ad KENNES	KAC	181 vv	0,0	0,0	670,4	
32. Jan SPEETJENS	ALB	167.5 vv	0,0	0,0	644,2	
33. P. Klaus SELBACH	VZA	78.8 vv	43.7 vv	739 hw	579,8	

### BENELUX MOTORKLASSE 2008

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1. Tijn SCHMELZER*	ACK	517 vv	513.9 vv	557.8 vv	6838,6	
2. Pierre DE BROQUEVILLE	ACK	799.7 vv	526.6 vv	513 vv	6806,9	
3. Jozef KELL	ACK	521.1 vv	517.7 vv	416.9 vv	6616,8	
4. Jo SCHOETERS	ACK	531.8 op	608.2 vv	540.7 vv	5850,5	
5. Johan LIEVENS	VZP	486.3 vv	417.9 vv	342.7 vv	5663,1	
6. Herman PEERAER	KAC	657.7 vv	611.8 vv	428.5 vv	5659,9	
7. Stijn JANSEN	ACK	505.1 op	582.5 vv	428.5 op	5632,6	
8. Bert SCHMELZER	ACK	445.5 op	413.4 op	365 vv	5328,3	
9. Paul VAN DEN BORNE	KAC	421.4 op	379.6 op	367.3 vv	5310,5	
10. Hubert DE BUSSEER	ACK	411 op	352.4 op	352.4 op	5071,8	
11. Walter GEENEN	KAC	404.4 vv	397.1 vv	373.1 vv	4894,2	
12. Peter VAN GAEL	KAC	535.7 op	373.6 vv	323.7 vv	4867,8	
13. Jurgen DECREAMER	ACB	482 op	368.2 vv	253.4 op	4796,0	
14. Eric BONGAERTS	ACK	404.8 vv	396.5 vv	380.6 vv	4765,8	
15. Ken EVENS	ALB	402.2 vv	397.5	378.4 vv	4675,0	
16. Paul WOUTERS	ACB	552.5 op	279.3 op	240.2 vv	4413,7	
17. Pieter BECKX	ACB	367.8 op	359 vv	262 vv	4335,2	
18. Louis BRASPENNING	ACB	402.1 op	362.1 vv	188.1 op	4104,8	
19. Stefan BOVIN	LUAC	409.8 vv	259.3 op	254.8 op	3692,7	
20. Geert CALLEWAERT	ALB	376.6 op	220.6 op	143.2 vv	3121,8	
21. Fernand GEUENS	ACK	300.3 vv	271.5 vv	239.2 vv	2949,1	

De examiner is met zijn leerling vertrokken en nu alles terug veilig is, is dit voor George de uitgelezen kans om zijn toestel in startpositie te brengen. Minuten later is hij vertrokken. Zeer zachte sleep, geen turbulentie waar te nemen, professionals noemen dit vliegen in boter. Turning left out hoort George over de radio. Snuggere sleeppiloot denkt hij, die had natuurlijk ook gezien dat diene examiner langs de rechter kan bezigt was.

Losgekoppeld, wiel binnen, en genieten maar!! Ha Ha! Toch wel mooi hé dat wereldje onder ons. Venstertje dicht, traagjes vliegen, geen geluid! Nog meer genieten. De vario laat weinig van zich horen. Hoeft niet vandaag! Zachtjes glijden George en zijn zwever verder. No stress. Alles is rustig.

Ondertussen op de grond...

Eindelijk tijd om de LS1f (den F dus) aan de lier te hangen. Dikke dikke pech man. Geen werkende radio, dus niet vliegen! Examiner in de buurt! Timing man, timing daar komt het op aan.

Even later vliegen de breukstukken in het rond: blauw, zwart, rood, wit, geel ... Grande discussion fra i paupes! Is het een zwartje, is het een roodje, nee nee nee 'tis MegaMindy.

Intussen hangt George met zijn zwevertje te prutsen op een nulletje, kom 't mag vandaag iets meer zijn, maak er een halve van. Plots merkt hij dat een reeks brandweerwagens langs de Dender staan. Godvernondedju!! (George is Gents aan het studeren – in het Nederlands is dit: God is ver van nonnen jurken of zoiets). Even gaan piepen. Een olievlek is zichtbaar! Al dat plankton naar de vaantjes. Bah! Begin maar te wenen.

Tijd om te landen denkt hij. Dit gebeurt feilloos, de zwever aan de kant en het demonteren kan beginnen.

Ondertussen op de startplaats...

De ene sleepstart na de andere wordt afgevuurd. De activiteiten zijn nog niet direct gedaan. En er staat daar nog altijd eentje te wachten op zijn lierstart. Hé, hé. George merkt op dat het er gezellig aan toe gaat. Een strenge tante waakt over het gebeuren.

Komaan jongens, laat het wat vooruit gaan. Remember, er wacht ons nog een tractatie! We naderen sunset en op de valreep is er een oplossing voor de radio van de LS. Iets voor 19 uur is het dan zover: de LS1f (ja die) maakt zijn sierlijke lierstart. Mooi gedaan! De Astir sluit het geheel af.

Poetsen, demonteren, alles netjes opbergen... George merkt op dat er hier een geolied team aan het werk is. Alles verloopt gladjes. Ook in de keuken heerst er een drukte. Spaghetti staat op het menu.

Even later is iedereen in de bar en de dranksponsor wordt gefeliciteerd met het behaalde resultaat. George merkt op dat de examiner het druk heeft en dat alle papieren en attesten worden verzameld om afgegeven te worden aan de toevallig aanwezige clubsecretaris, die al zat te genieten van een fris Palmke. (33cl)

George schoof aan om eveneens te genieten van de overheerlijke Spaghetti. Het was tijd om een groepsfoto te maken met opgeheven glas.

Tja, en toen gebeurde het. Een fractie van een seconde. Een niet waarneembare turbulentie bracht een Palmglas

22. Marc TEUGELS	KAZM	337 vv	241.2 vv	228.7 vv	2934,2
23. Dirk ROGGEMAN	KFC	408 vv	212.3 op	206.1 vv	2931,6
24. Johan METTEN	ALB	311.6 op	196.2 vv	157.9 vv	2781,2
25. Guy Van Pee	ALB	197.2 vv	163.5 op	171.6 vv	2040,9
26. Bart BOLLEN	LV	269.5 vv	251.9 vv	0,0	1967,6
27. Bert Jr SCHMELZER *	ACK	466.4 vv	0,0	0,0	1727,4
28. Alain VAN HESPEN	ACK	413.4 vv	0,0	0,0	1503,3
29. Peter BERTELS*	ACB	246.7 vv	0,0	0,0	1142,1
30. Godfried DONNERS	ACB	152.9 vv	0,0	0,0	707,9
31. Tony WILLEMS	KAC	189.9 vv	0,0	0,0	690,5
32. Yves RUYMEN	KVDW	193.9 vv	0,0	0,0	615,6
33. Paul VERDYCK	KFC	163.9 vv	0,0	0,0	546,3

### CLUBKLASSE BUITENLAND 2008

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1. Pieter LIEVENS *	VZP	301.4 op	301 op	351.6 vv	5260,0	
2. Robert LOBBENS	KFC	344.1 vv	280.8 vv	258.1 vv	3757,5	
3. Patrick GOVERS	ACK	221.8 vv	203.3 vv	150.2 vv	3027,9	
4. Wilfried GORREBEECK	KFC	220.5 vv	205.8 vv	186.9 vv	2609,3	
5. Rob VAN UFFELLEN*	ACB	266.7 vv	204.3 op	80.2 vv	2509,6	
6. Johan LIEVENS	VZP	292.7 vv	207.2 op	0,0	2398,7	
7. Andre ARNOUTS	ACB	219.8 vv	123.1 op	36.9 op	2152,8	
8. Michaela SCHOETERS*	ACK	188.6 vv	1874 hw	85.8 vv	1887,7	
9. Joris VANDERPUTTEN	VZP	221.9 vv	182.4 vv	0,0	1757,8	
10. Thomas DE BRUYN*	ACB	256.8 op	0,0	0,0	1646,2	
11. Frank SCHOETERS	LUAC	114.1 op	110.3 op	65.2 vv	1471,0	
12. Frédéric DE GROOTE*	ACB	211.1 vv	112 vv	0,0	1454,0	
13. Bavo LENS *	DAC	246.7 vv	0,0	0,0	1265,1	
14. Benjamin HEYLEN	ACK	296.9 vv	0,0	0,0	1237,1	
15. Jozef SZEKER	DAC	130.8 vv	1203 hw	901 hw	1210,3	
16. Hans WILLEKENS *	DAC	112 op	73.2 vv	0,0	1093,3	
17. René VROLIX	LV	165.8 op	0,0	0,0	863,5	
18. Pieter ROELANDT	VZP	150.1 op	0,0	0,0	815,8	
19. Jorik MICHIELS *	ACB	1452 hw	1153 hw	0,0	667,9	
20. Joris MONTEN *	ACK	159.8 vv	0,0	0,0	665,8	
21. Matthias DOBBELEIR *	DAC	127 vv	0,0	0,0	651,3	
22. Koen Vanderputten	VZP	128.4 vv	0,0	0,0	558,3	
23. Luc LUYKS	ACB	52.7 op	52.4	0	556,1	
24. Remi VANDERHOYDONCK *	ALB	1411 hw	816 hw	62 du	539,8	

### STANDAARDKLASSE BUITENLAND 2008

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1. Bert Jr SCHMELZER*	ACK	608.2 vv	487.9 vv	449.2 vv	6633,5	
2. Koen Vanderputten	VZP	510 op	405 vv	421.1 vv	6387,1	
3. Geert DE PALMENAER	VZP	502.7 vv	404.7 vv	379 op	6184,6	
4. Frank OP 't EIJNDE	KAC	534.8 vv	512.2 vv	356.5 vv	5198,1	
5. Dennis HUYBRECKX *	ACK	486.3 vv	467.5 vv	433.5 vv	5138,2	
6. Ivo MEYERS	ALB	532.6 op	288.9 op	202.8 op	4831,6	
7. Jan DE ROO*	VZP	382.2 op	346.3 vv	275.5 op	4735,8	
8. Eric COLBRANT	ACK	300.2 vv	265.8 vv	253.7 vv	4182,1	
9. Bert CRAEYE	VZP	378 op	318.2 vv	276.9 vv	4171,3	
10. Pieter LIEVENS *	VZP	331.7 vv	275.3 op	230.5 vv	4026,5	
11. Jozef KELL	ACK	433.8 vv	361.9 vv	230.1 vv	3871,0	
12. Bert VAN EYKEN	DAC	452.3 vv	273.1 vv	145 vv	3552,6	
13. Jan SPEETJENS	ALB	282.7 op	347 vv	175.6 op	3471,2	
14. Jochen SCHOETERS *	ACK	314.9 vv	261.6 vv	249.4 vv	3116,6	
15. Hans WILLEKENS *	DAC	416.5 vv	201.2 op	81.2 vv	2827,2	
16. Frederik DE LEGER	ALB	385.8 vv	254.1 vv	86.1 op	2820,8	
17. Jozef DEKONINCK	ACK	531.7 vv	189 vv	0,0	2719,6	
18. Joris VANDERPUTTEN	VZP	333.1 vv	319.2 vv	0,0	2662,5	
19. Jan WAUMANS	KVDW	231.8 vv	205.2 vv	179.2	2515,1	
20. Paul VAN DEN BORNE	KAC	414.3 vv	181.7 vv	1489 hw	2483,1	
21. Franz VAN AUTREVE	KFC	223 vv	187 vv	184.7 vv	2427,4	
22. Bavo LENS*	DAC	315.2 vv	238.1 vv	61.7	2320,7	
23. Bart HUYGEN	KVDW	347.4 vv	139.9 vv	58.2 vv	2182,0	
24. Dirk VANDENBOSSCHE	VZP	253.1 vv	223.4 vv	77.4 vv	2130,4	
25. Willy BAEKEN	LZC	151.1 op	177.2 vv	151.3 vv	2111,8	
26. Dries VAN GESTEL	KAC	273.5 vv	119.9 op	284 du	1860,7	
27. Marcel GERITS	LZC	225.4 vv	213.2 vv	0,0	1790,2	
28. Howard VAN DONINCK	KAC	216.4 vv	100.2 vv	1725 hw	1644,3	
29. Gilbert VERBOOMEN	DAC	372.1 vv	1071 hw	0,0	1637,2	
30. Peter BERTELS *	ACB	325 op	0,0	0,0	1625,0	
31. Hedwig DEMUNTER	DAC	258.4 vv	163.9 vv	0,0	1624,2	
32. Sven ABELS	DAC	298.7 vv	1270 hw	1226 hw	1607,2	
33. Diederik NAEYAERT	VZP	295.2 vv	1358 hw	0,0	1396,6	
34. Simon BERX	ALB	1983.8 vv	102.4 op	1164 hw	1396,2	
35. Manu LAROSE *	ACB	287.4 vv	0,0	0,0	1149,6	
36. Bob EVERAERT	KFC	126.2 vv	2089 hw	176 du	1098,6	
37. Thomas DE BRUYN *	ACB	227.3 vv	0,0	0,0	909,2	
38. Jozef SZEKER	DAC	232.9 vv	0,0	0,0	878,9	
39. Dirk VAN DEN BORNE	KAC	156.7 vv	1498 hw	0,0	873,9	
40. Paul VAN DER SPIEGEL	DAC	319 du	248 du	247 du	767,9	
41. Johan LOUWET	ACB	139.6 vv	0,0	0,0	558,4	

(niet de eigenaar) aan het wankelen! Het gerstenat vloog in het rond om vakkundig neer te komen op.... George had het direct gezien... de attesten van de heren instructeurs!! Wat zonde van dat verloren bier! De attesten echter waren gelukkig omgetoverd tot ordinaire vodjes papier. George dacht: slechte timing.

Wat waren de opties: duplicaten laten schrijven. Nope, examiner was al weg. Instructeurs hun checkvluchten laten herdoen. Nope, het risico op dubbels en uitbrander was te groot. Blijf maar één mogelijkheid over: operatie doofpot werd gestart.

Vakkundig werden de ex-uitziende-attesten te drogen gelegd. De uitgelopen inkt werd vakkundig in juiste banen geleid. De schade werd beperkt. Was de tekst nog leesbaar? Moeilijk te zeggen maar toch even proberen een reconstructie te maken: "Is niet geplaagd met de praktische en het didactisch proeven van de grond en is gevluht voor de bevoegdheid hulpconstructeur, sleep- en lierstart". Tja, dat zag er toch deftig uit. De ligasecretaris zal dat wel verstaan, dat is gene moeilijke mens.

Nu maar afwachten of ze hun vergunning krijgen. In ieder geval zal men op de Liga na het openen van de briefomslag, eerst moeten ontnuchteren, want de opgestuurde papieren droegen wel een ernstig biergeurtje met zich mee. Die instructeurs toch hé.

Met vriendelijke groeten,

George Clooney

Sexy, charmant, ervaren, verzorgd, charismatisch, geheimzinnig.

Indien iemand die zich in de personages zou herkennen dat is dit zuiver toeval.

## Wanneer de club een baby krijgt

Volgend artikel heb ik op het internet gevonden bij het zoeken naar de toestellen die ooit van Albatros Zweefvliegclub geweest zijn.

We hebben in onze beginperiode (1972-1975) de PL-36 en PL-38 van de luchtcadetten overgenomen.

Ze zijn echter nooit vliegklaar gemaakt en uiteindelijk, zoals beschreven in het artikel, is de PL-38 in Aken terechtgekomen. De PL-36 zou zich in Brussel in het luchtvaartmuseum bevinden.

Francis Berx (Alb)

Vertaling: redactie

### DE GESCHIEDENIS VAN DE A. SCHLEICHER GRUNAU BABY III D-4249 (ex PL-38)

C/N : 83 Bj : 1955

Inhaber Christian Kroll /Segelflugguppe Nordstern e. V.

Stationiert in: Aachen Merzbrück Kennzeichen: ex PL 38,

D4249 Hersteller: A.Schleicher Werknummer: 83

Musters: Gr.B. III

Baujahr: 1955

Starts: ?

Flugstunden: nach G.U. ca 150 std

## OPEN/RENKLASSE BUITENLAND 2008

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Paul JANSSENS	ACK	814.2 op	799.3 op	799.3 op	10771,4
2.	Gunter VERREYNT	ACK	620.6 op	562.2 op	543.4 vv	7352,4
3.	Koen Vanderputten	VZP	574 op	558.8 op	506.6 op	7318,7
4.	Daan SPRUYT	VZP	507 vv	505.7 vv	341.3 vv	6154,5
5.	Theo STOCKMANS	KVDW	487.4 op	485.9 op	485.9 op	6080,0
6.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	503.6 vv	420.2 op	407.2 vv	5942,0
7.	Luc LAMMERANT	LUAC	510.4 op	495.3 vv	392.1 vv	5756,2
8.	Guy TEEUWEN	KAZM	444.1 op	305.8 op	257.3 vv	4266,7
9.	Louis VAN BAELEN	ACK	528.8 vv	352.9 vv	253.4 vv	4127,7
10.	Jozef SZEKER	DAC	376.2 vv	373.7 vv	305 vv	3980,7
11.	Constant TAEYMANS	KAC	383 vv	353.6 vv	298.7 vv	3906,8
12.	Eric COLBRANT	ACK	309.6 op	300.2 op	218 vv	3770,3
13.	Filiep GHEYSEN	KFC	480.7 vv	268.3 vv	220.3 vv	3657,8
14.	Dirk VAN DONINCK	ACK	368.3 op	213.1 vv	149.5 vv	3410,5
15.	Jan VERCAMMEN	KAZM	317.8 op	239.5 vv	137.7 vv	2717,5
16.	Sebastien MATHIEU	KVDW	242.9 op	231.7 vv	154 vv	2553,0
17.	Ad KENNES	KAC	302.8 vv	225.1 vv	139.5 vv	2471,9
18.	Marcel GERITS	LZC	265.1 vv	191.2 vv	182.1 vv	2321,5
19.	Ludo VRANCKEN	DAC	242.8 vv	167.8 vv	155.6 vv	2136,6
20.	Steph VANDER VEKEN	KFC	181.5 vv	170.7 vv	163.3 vv	1982,7
21.	Alfons JANSSENS	ACK	193.6 op	155.6 vv	75.1 op	1854,6
22.	Peter NARINX	LZC	258.6 vv	228.2 vv	0,0	1770,2
23.	Jos HAEPERS	ACK	353.9 op	0,0	0,0	1669,3
24.	Jan DE ROO *	VZP	360.4 vv	85.9 vv	0,0	1652,9
25.	Pieter REBRY	KFC	148.2 vv	139.0 vv	2321 hw	1493,5
26.	Bert Jr SCHMELZER *	ACK	386.7 vv	0,0	0,0	1356,8
27.	Jo SCHOETERS	ACK	414.8 vv	0,0	0,0	1338,1
28.	Sven ABELS	DAC	141.6 vv	119.3 vv	1479 hw	1240,2
29.	Jan VANTOMME	KAZM	167.1 vv	78.4 vv	64.4 vv	1239,6
30.	Geert DE PALMENAER	VZP	191.6 vv	1358 hw	1247 hw	1192,0
31.	Werner V D BROECK	KAZM	131.6	73.7 vv	42.5 op	1165,3
32.	Guy LAUWERS	KAC	98.3 vv	1550 hw	1305 hw	909,6

## MOTORKLASSE BUITENLAND 2008

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Bert SCHMELZER	ACK	1024.1 op	943.2 vv	869.4 vv	9976,5
2.	Bert DE WIJS	KAC	952.5 vv	930.2 vv	739.6 vv	9201,1
3.	Pierre DE BROQUEVILLE	ACK	829.8 vv	633.7 op	742.5 vv	7506,1
4.	Herman PEERAER	KAC	783.0 vv	734.8 vv	684.8 vv	7342,0
5.	Tijl SCHMELZER *	ACK	625.6 vv	606.1 vv	594 vv	6761,8
6.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	549.2 vv	404.8 vv	429.3 vv	5897,5
7.	Guy Van Pee	ALB	629.7 op	505.7 op	358.3 vv	5828,0
8.	Stefan BOVIN	LUAC	645.3 op	371.5 op	303.3 op	5790,0
9.	Paul VAN DINGENEN	ACK	384.8 op	384.8 op	472.3 vv	5312,3
10.	Johan LIEVENS	VZP	510 op	408.2 vv	244.9 vv	5286,9
11.	Jo SCHOETERS	ACK	508.9 op	476.2 vv	446.7 vv	5029,1
12.	Yves RUYMEN	KVDW	512.9 vv	398.9 vv	274 vv	4705,5
13.	Nic Henri DE BRIE	ACB	413.8 op	507.6 vv	190 vv	4499,4
14.	Geert CALLEWAERT	ALB	505.3 op	300 op	251.5 vv	4414,5
15.	Hubert DE BUSSEER	ACK	429.6 op	413.6 vv	178.4 op	4310,5
16.	Johan LOUWET	ACB	614 op	259.1 vv	61.6 op	4087,4
17.	Jurgen DECREAEMER	ACB	413.8 op	257.02 op	230 op	3883,6
18.	Ken EVENS	ALB	558.1 vv	476.1 vv	122.7 vv	3672,6
19.	Marc BELIEN	ACB	414 op	292.8 vv	238.8 vv	3617,6
20.	Herman VERDONCK	VZA	560.9 vv	547.7 vv	0,0	3519,3
21.	Paul VERDYCK	KFC	519.8 op	264.6 vv	90.7 vv	3350,1
22.	Dirk ROGEMAN	KFC	499 vv	231.5 vv	171.8 vv	3007,7
23.	Paul WOUTERS	ACB	381.5 vv	359.2 vv	121.2 vv	2972,0
24.	Peter BERTELS *	ACB	318.3 op	184.6 vv	143.5 vv	2641,7
25.	Stijn JANSEN	ACK	416.2 op	198.1 vv	75.6 vv	2561,1
26.	Luc VANDEBEECK	KVDW	183.9 vv	175.2 vv	51.1 vv	1745,5
27.	Marc TEUGELS	KAZM	192.1 vv	160.4 vv	0,0	1281,8
28.	Pieter BECKX	ACB	226.2 op	0,0	0,0	1047,2

## BEKER GASTON PEETERS (GROOTSTE VRIJE VLUCHT) 2008

#	Piloot	Club	Datum	Gevl. Afst.	Gehan. Afst.
1.	Bert Jr SCHMELZER *	ACK	26-06-08	645,50 km	597,69 km
2.	Constant TAEYMANS	KAC	12-05-08	589,30 km	555,94 km
3.	Daan SPRUYT	VZP	12-05-08	570,10 km	518,27 km
4.	Koen Vanderputten	VZP	12-05-08	575,20 km	513,57 km
5.	Tim HUYBRECKX	ACK	13-05-08	528,20 km	498,30 km
6.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	12-05-08	537,50 km	497,69 km
7.	Emiel DE WACHTER	ACK	13-05-08	534,10 km	494,54 km
8.	Dennis HUYBRECKX *	ACK	13-05-08	533,00 km	493,52 km
9.	Yves RUYMEN	KVDW	12-05-08	516,30 km	478,06 km
10.	Bert VAN EYKEN	DAC	10-05-08	467,20 km	476,74 km



Of het nu motor- of zweefvliegtuigen betreft, de oldtimers worden steeds populairder. Terwijl nochtans de meeste oude vliegtuigen zorgvuldig onderhouden en vooral in privaatbezit bewaard worden, heeft de zweefvliegvereniging van Nordstern in Aken-Merzbrüg een Grunau Baby III binnen de vereniging gerestaureerd. Hoe het zover is gekomen en hoe dergelijk project binnen het clubgebeuren verloopt willen we hierna beschrijven.

Alles begon toen in het jaar 1985 zweefvliegclub Albatros uit Hasselt de werkplaatsverantwoordelijke van SFG Nordstern, Christian Kroll, om raad en hulp vroeg bij de volledige revisie van een clubvliegtuig.

Tijdens zijn bezoek aan België merkte hij in een loods een „afgeleefde“ Grunau Baby III dewelke de club had overgekocht van de Luchtcadetten van België. Het toestel werd in 1955 gebouwd door Alexander Schleicher. Het zweefvliegtuig werd reeds lange tijd niet meer gebruikt en was in bijzonder slechte toestand. Vrij snel kwam men tot een overeenkomst; als tegenprestatie voor het werk aan de overige clubtoestellen zou Christian Kroll de Baby-resten meenemen naar Aken. Aangezien hijzelf reeds in het bezit was van een Cumulus III, een „babynakomeling“, met slanke staalbuis romp, leek hem het privé herstellen en het bezitten van een tweede oldie teveel. In zijn vereniging waren er nog enkele „oude rotten“ Die maar al te graag nog eens met het toestel uit hun beginjaren wensten te vliegen. Het besluit werd genomen om na het gebruikelijke winterwerk de Baby door de leden te laten restaureren en ermee te vliegen.



Begin Februari 1986 was het zover: De resten van twee baby's kwamen in de werkplaats. De delen van de tweede baby, waar ook een of ander defect was, werden veroverd op een ander

Baby bezitter. De voor de restauratie noodzakelijke plannen werden vlot gevonden en spoedig kon met de werken gestart worden.

Voor de oudgediende clubleden was het project een mooie herinnering aan vroegere tijden, één van de gepensioneerden zag men nu zelfs de hele dag in de werkplaats. Maar ook de „nieuwen“, waarvoor tot dusver plastic het „normale“ werkmateriaal was, leerden werken met hout en Aerodux. De noodzakelijke werken waren omvangrijker dan eerst gedacht. De vleugelvoorzijde moest over een bepaald stuk volledig heropgebouwd worden. Ingedrongen water had de bij de bouw onzorgvuldig uitgevoerde verlijmingen aangetast. Aldus kwam het dat de wedergeboorte

## BEKER GROOTSTE OPGEGEVEN PROEF 2008

#	Piloot	Club	Datum	Gevl. Afst.	Gehan. Afst.
1.	Bert Jr SCHMELZER *	ACK	17-06-08	713,70 km	660,83 km
2.	Bert VAN EYKEN	DAC	17-06-08	506,90 km	517,25 km
3.	Daan SPRUYT	VZP	04-07-08	488,50 km	444,09 km
4.	Theo STOCKMANS	KVDW	11-05-08	458,40 km	382,00 km
5.	Sebastien MATHIEU	KVDW	12-05-08	407,10 km	376,94 km
6.	Geert DE PALMENAER	VZP	04-07-08	385,90 km	371,06 km
7.	Kris VAN DAM	KAZM	12-05-08	392,00 km	362,96 km
8.	André RUYMEN	KVDW	15-08-08	372,60 km	345,00 km
9.	Hugo JANSEN	KAC	11-05-08	358,80 km	338,49 km
10.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	12-05-08	324,90 km	331,53 km

\* ; junior / op;opgegeven proef (km) / vv; vrije vlucht (km) / hw; hoogtewinst (m) / du: duurvluucht (min)

## JUNIORENBEEKER 2008

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	713.7 op	544.8 vv	645.5 vv	8217,1
2.	Tijl SCHMELZER	ACK	517 vv	513.9 vv	557.8 vv	6838,6
3.	Dennis HUYBRECKX	ACK	533 vv	517 vv	417.5 vv	6794,0
4.	Pieter LIEVENS	VZP	301.4 op	301 op	351.6 vv	5260,0
5.	Stijn VANDEN BOER	ALB	365.2 vv	362.2 vv	332.2 vv	4998,1
6.	Jan DE ROO	VZP	382.2 op	346.3 vv	275.5 op	4735,8
7.	Niel DEIJGERS	DAC	353 vv	323.5 vv	304.3 vv	4626,4
8.	Rik VANDEN BOER	ALB	360.5 vv	213.3 vv	115 op	3730,1
9.	Jochen SCHOETERS	ACK	314.9 vv	261.6 vv	249.4 vv	3116,6
10.	Peter BERTELS	ACB	310.7 vv	204.2 vv	123.9 vv	3070,1
11.	Hans WILLEKENS	DAC	416.5 vv	201.2 op	81.2 vv	2827,2
12.	Manu LAROSE	ACB	249 vv	262.9 vv	96.3 vv	2778,1
13.	Rob VAN UFFELLEN	ACB	266.7 vv	204.3 op	80.2 vv	2509,6
14.	Bavo LENS	DAC	315.2 vv	238.1 vv	61.7 vv	2320,7
15.	Wim Naveau	ACK	170.3 op	114.2 op	1676 hw	2312,8
16.	Remi VD HOYDONCK	ALB	160.6 vv	123.9 vv	80.2 vv	2165,0
17.	Michaela SCHOETERS	ACK	188.6 vv	1874 hw	85.8 vv	1887,7
18.	Lode VUEGEN	ACK	153.6 op	113 op	0,0	1753,9
19.	Thomas DE BRUYN	ACB	427.3 vv	0,0	0,0	1709,2
20.	Yven MAUROO	KVDW	1501,5	0,0	0,0	1501,5
21.	Frédéric DE GROOTE	ACB	879,6	574,4	0,0	1454,0
22.	Jorik MICHIELS	ACB	372,3	295,6	0,0	667,9
23.	Joris MONTEN	ACK	665,8	0,0	0,0	665,8
24.	Matthias DOBBELEIR	DAC	651,3	0,0	0,0	651,3

## CLUBRANGSCHIKKING (BENELUX & BUITENLAND) 2008

#	Club	Aantal piloten	Gemiddelde/piloot	Punten
1.	ACK	66	3721,7	245632,5
2.	VZP	35	3574,6	125110,2
3.	KAC	32	3311,1	105955,4
4.	ALB	37	2787,4	103133,4
5.	ACB	29	2336,3	67754,1
6.	KVDW	20	2716,4	54327,4
7.	KFC	20	2343,2	46864,7
8.	DAC	20	2241,1	44822,9
9.	KAZM	18	2472,4	44503,0
10.	LUAC	6	3793,6	22761,3
11.	LZC	4	1998,4	7993,7
12.	VZA	2	2049,6	4099,1
13.	LV	2	1415,5	2831,1

## EVENEMENTENKALENDER LVZC promoteam

Datum	Plaats	Realisator	Activiteit
31-01-09	Oostmalle	Kernteam	Voorstelling PZ op symposium LVZC
03-02-09	PTI Kortrijk	Kernteam W-VI KFC	Workshop zweefvliegen Vakoverschrijdend namiddagvullend programma
05-02-09	VTI Kortrijk	Kernteam W-VI KFC	Workshop zweefvliegen Vakoverschrijdend namiddagvullend programma
24-04-09	Geraardsbergen	Kernteam O-VI VZP	To Walk Again Initiatiedag (met BBQ) voor actieve rolstoelgebruikers

van de Baby negen maanden duurde. (zoals het hoort) Vele noodzakelijke toebehoren zoals instrumenten of de sleepkoppeling waren nog in de clubwerkplaats terug te vinden. Na een revisie bij de fabrikant werden de oude onderdelen nog als bruikbaar verklaard en konden deze ingebouwd worden.

Maar niet alleen het werk aan het vliegtuig was omvangrijk, ook de bureaucratie eiste haar deel op: reeds bij de invoer van de twee vleugels, goed gestapeld in een Twin Astir aanhangwagen, waren er al problemen. De douanebeambte twijfelde aan de lage waarde van de lading. Vliegtuigen horen duur te zijn! Er was een bijkomend deskundig douanier (zelf een voormalig zweefvlieger) nodig om de waarde van de restauratiestukken te bevestigen. Bovendien merkte hij op dat de waarde van de vervoerde stukken per grensoverschrijdende persoon beneden het toelichting bedrag lag.



Daarna ging het verder met het Luftfahrt-Bundesamt (LBA): Voor uit vreemde landen ingevoerde vliegtuigen is er een bewijs van doorhaling uit het luchtvaartregister, uitgeschreven door de bevoegde autoriteit van het land waar zij voordien waren toegelaten, nodig. Doordat de baby al vele jaren niet meer luchtwaardig was, was een omslachtige speurtocht naar de laatste toelating noodzakelijk. Het werd uiteindelijk duidelijk dat er na de militaire toelating bij de Luchtcadetten er geen luchtwaardigheid meer werd bekomen. Met de hulp van de Luchtcadetten lukte het alsnog om aan het gegeerde papier te komen.

Het LBA verdient in deze ganse zaak ook een pluim te krijgen: De verantwoordelijke dossierbeheerder was bijzonder hulpvaardig bij de uitvoering van de vaak niet eenvoudige, maar noodzakelijke, "papieroorlog". Op 20 oktober '86 werd uiteindelijk de zo beheerde verkeerstoe-lating voor de nieuwgeboren Baby III D-4249 in Aachen uitgeschreven. Slecht weer vertraagde de eerste vlucht tot 16 november. Nu pas realiseerden alle betrokkenen zich dat het werk zich geloond had.

De "ouden" herbeleefden hun begintijd opnieuw en de "jongeren" zijn aangeslagen door het gevoel van langzaam vliegen in de open cockpit. In het afgelopen jaar is een open aanhangwagen verkregen en gerestaureerd. Er is ook een vliegtuigtakel voor de Baby in de hal geïnstalleerd zodat de Baby nu een vaste waarde is in het vliegbedrijf van de Segelfluggroep Nordstern Aachen.

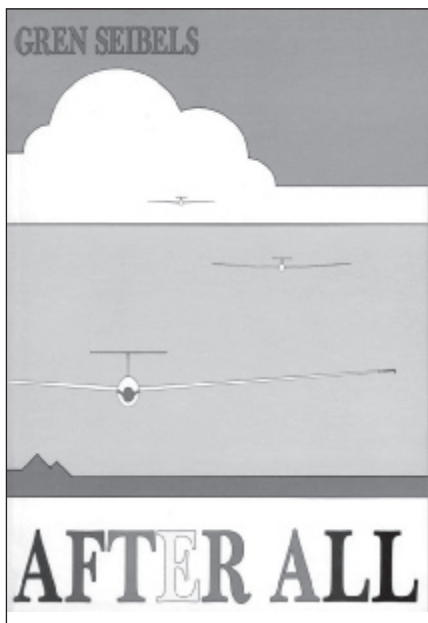
Jochen Ewald, 1986  
overgenomen van [www.grunaubaby.nl](http://www.grunaubaby.nl)



## Het hoekje van de boekenvreter

Het is even wat rustiger qua nieuwe uitgaven, tijd dus om een paar werkjes te bespreken die al een poosje in mijn boekenkast liggen, maar voor dringender onderwerpen moesten wijken:

**Gren Seibels** was in de jaren '70 en '80 een naam die men regelmatig tegenkwam in de pagina's van het tijdschrift *Soaring*. Zijn artikeltjes, doorspekt met droge humor en veel mensenkennis, waren altijd het lezen waard. In 1976 kreeg hij trouwens de prestigieuze Lincoln Award (beste zweefvliegboek of -artikel) voor zijn boek *A Gaggle of One*. Het hier besproken *After All* (Morris Aviation Ltd, Statesboro, GA, 1983, ISBN 0-9613056-0-6, 184 blz 25,4 x 17,7 cm, slappe kaft, verkrijgbaar via de SSA) is volledig in de lijn van de verwachtingen.



Een verzameling korte hoofdstukken over diverse aspecten van zijn vliegcarrière, niet altijd op zweefvliegtuigen, maar altijd interessant en leuk.

Zo'n werk valt niet samen te vatten, maar om je te laten proeven van de inhoud, een paar citaten.

Over het boek van Reichmann: "Telkens opnieuw poogde ik deel II te overmeesteren. Ik opende lukraak het ding, terwijl ik mijn ogen met de hand bedekte. Dan een vluchtige glimp tussen de vingers - onmiddellijke duizeling. Uiteindelijk werd ik bedolven onder twee treurige maar onvermijdelijke conclusies. Één, ik weet niet hoe ik een zweefvliegtuig moet besturen; en twee, ik ben te dwaas om te begrijpen waarom ik dat niet weet. Absoluut dieptepunt."

Over zijn veelgeliefde ASW-20: "Ik heb ernstige vermoedens dat Gerhard Waibel

in zijn ganse leven nooit zelf een zweefvliegtuig heeft gemonteerd. Zeker niet een zweefvliegtuig dat hij zelf heeft ontworpen. Ik kan geen enkele andere rationele verklaring vinden voor de voorliefde die de Schleicherfabriek vertoont voor gruwelijk complexe montageprocedures."

Over de Ka6: "De veelbesproken en eerbiedwaardige Ka6 is een prachtige overgangszwever, op voorwaarde dat je het kan uithouden in de cockpit (ontworpen rond een misvormde chimpansee)."

Een leuk hebbingetje dus, dat je ook eens kan laten lezen door een geïnteresseerde leek - dan weet hij meteen of hij tegen onze sport opgewassen is!

Het boek van **Fritz Stamer**, *12 Jahre Wasserkuppe* (166 blz 23,5 x 16 cm, harde kaft met wikkel, 64 z/w foto's) kan men als een unicum beschouwen. Het is namelijk een facsimile uitgave (Aero-Verlag, Petershausen 1996, geen ISBN) van een werk dat oorspronkelijk in 1933 verscheen. Pionier Fritz Stamer, een van de drijvende krachten van de prille zweefvliegbeweging en lange tijd leider van de zweefvliegschool op de Wasserkuppe, vertelt levendig over de eerste jaren van onze sport. De aanvankelijke pogingen om zich zonder motor in de lucht te verheffen, eerst gerekend in seconden en meters afstand, dan minuten en honderden meters, dan uren en kilometers...

Hij was één van de "Rhönindianen", die een groot deel van het jaar boven op de Wasserkuppe vertoefden, in de mist, de sneeuw en de hagel, met de wind die door de spleten van de houten barakken blies... Slechts twee man bleven in den beginne het ganse jaar boven: Lippisch ("Hangwind") en Espenlaub ("Espe"). Zij sliepen de eerste wintermaanden in een grote kast onder een tentzeil!

Er werden zweefvliegtuigen ontworpen en gebouwd, en ingevlogen met vaak noodlottige gevolgen. Dan maar terug naar de werkplaats! Een zweefvliegschool ontstond, georganiseerd rond de éénzitscholing op "vliegende balken" met sandowstart. Dit veroorzaakte natuurlijk ook talrijke kraken en veel herstelingsarbeid. Maar de methode werd verfijnd, gestandaardiseerd, en zou weldra in de ganse wereld

verspreid raken. Pas veel later zou men aan tweezitters denken voor de basisopleiding.

Alle grote namen van de zweefvliegerij in de jaren 1921-1933 passeren de revue: Martens, Schulz, Kegel, Nehring, Georgii, Dittmar, Kronfeld, Hirth, Groenhoff, ... We leren ze kennen in hun dagelijkse omgang, met hun grote en kleine kanten. We voelen het enthousiasme die ze dreef, in deze periode waar het zweefvliegen nog helemaal vrij was van politieke beslommingen. Nochtans waren dat economisch moeilijke jaren, maar het gebrek aan middelen werd gecompenseerd door een enorme persoonlijke inzet. In 1934 zou dan de "gelijkschakeling" volgen onder het nazi-regime, en de Duitse zweefvliegerij zou nooit meer dezelfde zijn. Weg met de onbezorgdheid, alles in uniform. Maar dat valt buiten het bestek van dit boek.

Een onmisbaar werkje voor wie interesse heeft voor geschiedenis, dat ons een blik geeft op de ware "personaliteit" van de ontluikende zweefvliegerij. Klein probleempje voor de moderne lezer: het "gotische" lettertype werkt aanzienlijk vertragend op de lectuur, tenzij men er grondig mee vertrouwd is. Maar het is zeker de inspanning waard! Het boekje is o.a. beschikbaar via de on-line shop van het zweefvliegmuseum op de Wasserkuppe ([www.segelflugmuseum.de](http://www.segelflugmuseum.de)).

Stéphane Vander Veken



# 40ste Klippeneck wedstrijd 2008



Bert en Dane met Schnitzels en Weizenbier

De Klippeneck wedstrijd eind juli begin augustus behoort internationaal tot één van de klassiekers, waar de meeste wedstrijdpiлотen wel eens graag willen aan deelnemen. Naast Hahnweide, Rieti en vroeger Angers waren het de meest gekende competities. Later kwamen er Bailleau, Issoudun, Vinon, Klix, Hockenheim en Mönchsheide als wedstrijden bij. Naast de nationale, Europese en wereldkampioenschappen staan deze wedstrijden in hoog aanzien. 2008 was de 40<sup>ste</sup> editie van de Klippeneckwedstrijd. 90 – 100 zweefvliegtuigen worden op dit hoogstgelegen vliegveld van Duitsland (1000 m) toegelaten. De deelnemers komen vooral uit Duitsland en Zwitserland, maar ook uit Oostenrijk, Nederland en België. Ik (Bert sen.) heb deze wedstrijd sinds 1983 meer dan 20 maal meegevlogen. Ook in 2008 was het mijn wens weer deel te nemen, omdat het wedstrijdvliegen het 'niveau' op pijl houdt. Zweefvliegen is immers oefenen, ook in moeilijke omstandigheden. Wij hadden een probleem: het WK in Rieti was een week voor Klippeneck ten einde, en beste lezer geloof het of geloof het niet, Bert jr. had nog goesting na het uitputtende Rieti opnieuw in de zwever te springen om mee te vliegen. Tijd kon niet: hij had nog één examen af te leggen. Dus werden de 21 en de MC van Rieti komend, door ons naar Klippeneck getransporteerd. Na een nacht slapen op de berg, reden wij via het Zwarte Woud, Straatsburg, Luxemburg, Brussel naar huis om enkele dagen later weer terug te rijden. Ik zal voornamelijk over de standaardklasse berichten die met 29 deelnemers de grootste klasse was. In de 18m vlogen 25 toestellen, 14 in de dubbelzitterklasse en 10 in de open klasse.



De Hollandse kameraden

Naast ons getweeën uit België, vlogen 9 Nederlandse vrienden mee.

Het weer was heel de week wisselvallig en moeilijk. Van de goede thermiek boven de Schwäbische Alb en het Zwarte Woud was weinig te merken. Telkens weer een laag plafond, wind en regen en toch werden tijdens 6 wedstrijddagen spectaculaire vluchten neergezet. Deze werden gerealiseerd dankzij de excellente weerinformatie van J. Dahlem en de competente wedstrijdleiding rond Armin O. Vogel. De wedstrijddagen werden maximaal met proeven tussen 170 km en 300 km benut.

## Dag 1 : Bert jr. scoort onmiddellijk

Het was een kleine proef met lastig weer. 10 km na het 2<sup>de</sup> keerpunt heb ik mijn motor gebruikt wat goed was voor een 5<sup>de</sup> plaats. Niemand kwam veel verder of rond, ook niet in de andere klassen. De piloten met motor, o.a. ik, kwamen één voor één binnen; enkelen waren helemaal niet vertrokken, anderen op ophaling. Velen zaten al aan lange tafels voor de briefinghangar om grote pinten te pakken. Het begon fijntjes te regenen, als de 21 zich plots op 10 km melde. Alles sprong recht. "Wat? dat kan toch niet. Hoe is dat mogelijk ??!". Toch was het zo: Bert kwam als enige rond. De punten waren onbeduidend (slechts 269 punten), maar de toon was gezet.

's Avonds arriveerde een vriend van Bert en Tijn, die wij tijdens het WK junioren in Rieti en het WK deze zomer in Rieti ontmoet hadden: Dane Dickinson uit NZE. Hij is degene die in januari 2008 in NZ met een Astir Standard zijn 1000 km diploma behaalde. Ondanks de mogelijkheden in NZ een ongeëvenaarde topprestatie. Hij had met Bert getelefoneerd en vroeg of hij de wedstrijd nog mocht meevliegen. De wedstrijdleiding had geen bezwaar, de piloten in de standaardklasse ook niet, gezien hij één wedstrijddag minder had. Dus Hilde had drie piloten te soigneren. Hij kreeg een bed in ons appartement en alle comfort die men zich kan wensen. En wij konden ons Engels oefenen en verbeteren. Met de regelmaat van een klok vlogen Bert en Dane alle dagen top 5 plaatsen.

## Dag 6: De laatste wedstrijddag is de moeite waard om over te berichten.

Plafond 550m boven Klippeneck, heel moeilijke en onaangename thermiek, wind

en regenbuien. Op het moment om door te gaan, zakte ik door en moest op Klippeneck landen om een 2<sup>de</sup> start te nemen. Jammer, want ik kon veel te laat over de lijn gaan en zat na 10 km opnieuw 200 m boven de grond in de vallei tussen de Schwäbische Alb en het Zwarte Woud. Uiteindelijk heb ik het 3<sup>de</sup> keerpunt in bar slechte omstandigheden gerond en moest dan mijn motor gebruiken. Bert op kop van heel de meute had het ook bijna zitten, 35km van de finish moesten heel veel liters water op 250m boven de grond gelost worden om op 130 m terug aan te pikken en zo gelukkig binnen te komen om de wedstrijd te bezegelen.

De 2<sup>de</sup> in het klassement tot daartoe (Martin Wirsch) moest buitenlanden en werd uiteindelijk 10<sup>de</sup>. Ik vloog van een mooie 5<sup>de</sup> plaats naar plaats 12 in totaal. Maar wat voor een prachtig resultaat voor Bert: hij won met 170 pt. Voor de 2<sup>de</sup> Cornelius von Podewils, op de 3<sup>de</sup> plaats volgde Sjaak Selen van de Venlose Zeevliegclub. Bert won ook de beker als beste junior. Onze vriend Dane uit NZ werd 7<sup>de</sup>, alhoewel hij 1 dag niet meegevlogen heeft.

Klippeneck is een klassieker en een geweldige wedstrijd. De organisatie is uitstekend, het landschap bijzonder mooi, en het niveau van de deelnemers hoog. Als men wenst deel te nemen, moet men goed op tijd inschrijven, want de 90 à 100 plaatsen in alle klassen samen zijn zeer snel ingenomen. Wij 3 (Bert jr., Dane en ik) moeten vooral Hilde danken, zij was de goede ziel en onze enige ophaler. Merci schat.

Bert Sen. Schmelzer  
(KACK)



Podium standaardklasse

### Standard-klasse 29 deelnemers

1. Bert Schmelzer	Discus 2ax	(KoACK / LSV)
2. Cornelius von Podewils	Discus 2b	(Winzeln)
3. Sjaak Selen	LS 8	(Venlose/NL)
4. Dane Dickinson	LS8	(New Zealand)
5. Peter Millenaar	Discus 2a	(Hooge Veen/NL)
6. Bert Sen. Schmelzer	Discus BT	(KoACK/LSV)
7. Paul Wijsman	ASW24	(Gelderse/NL)

**18 meter klasse 25 deelnemers**

1. Schlaich, Michael	Ventus 2CX	
2. Schindler, Karl	ASH 26 E	
3. Breuer, Axel	ASH 26 E	
16. Verkuil, Jeroen	Ventus 2CT	(Rotterdam/NL)
20. Kalsbeek Rene	Ventus CT 17,6 m	(Twentse Z.club/NL)

**Tweezitters 14 deelnemers**

1. M. Kottler, F. Breckel	DuoDiscus	
2. Robert de Muynck + Harald Lanting	Duo Discus T A	(Salland/NL)
3. F. Möbbeck + K. Trittler	Duo Discus	

**Open klasse 10 deelnemers**

1. Harry Bader + Horst Bader	ASH 25mi	
2. B. Goretzki + T. Kittelhake	ASH 25m/27 mi	
3. F. Wollmershäuser + W. Balz	EB 28 Pegasus	
9. P. Schönfeld + R. Werts	Nimbus 3DT (Venlose Z. Club/NL)	

Bert Sen. Schmelzer  
(KACK)

## KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



### VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 24 SEPTEMBER 2008

Aanwezig

G. Van Pee, voorzitter, R. De Coninck, G. Michiels, J.P. Awouters, J. Aerts, J.-M. Mullenders, R. Paenen, P. Pauwels Verontschuldigd

J. Servais (wegens bespreking Belg. Federatie voor Luchtvaart), N. Vanhuffel

#### 1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 12-03 en 18-06-2008 :

De verslagen worden goedgekeurd. (Zoals meegedeeld, werd op 18/06 een beperkte vergadering gehouden vermits er alleen enkele zweefvliegdoossiers waren ingediend.

#### 2. Records:

Records zweefvliegen – invoering nationale ranking

De FAI voorziet records over afstanden van 100, 300, 500, 1000, 1250 km enz. Maar om een onverklaarbare reden is er niets voorzien voor 750 km, wat voor BE-piloten een belangrijke afstand is. Vandaar het verzoek om dit in een nationale indeling te voorzien.

De vergadering gaat akkoord om voor de zweefvliegsport een nationale indeling in te voeren.

Het dossier van J. Luyckx wordt onderzocht en aanvaard, hij wordt dus de eerste recordhouder:

Out and return course speed of 750 km: 113,49 km/u.

#### 3. Homologatie van de zweefvliegrestaties:

Alle dossiers worden aanvaard behalve één aanvraag die niet volledig voldoet aan de sportcode.

Een proef die tijdens de vorige vergadering werd afgewezen werd opnieuw onderzocht en aanvaard.

#### 4. Allerlei :

- KBAC-Zweefvliegrelement  
Organisatiehandboek – geactualiseerde

lijst van erkende geneesheren wordt aanvaard.

- Korps actieve sportcommissarissen  
Aan de hand van de gegevens van de federaties werd het bestand geactualiseerd. Vermits er volgend jaar een nieuwe sporting code wordt verwacht, zal het systeem van actualisering volgend jaar worden ingevoerd.

- De vergadering geeft de BZF de toestemming om een examen sportcommissaris te organiseren in het voorjaar 2009 (februari?). Indien andere sporten ook kandidaten hebben, kan dit worden gecombineerd.

Volgende vergadering:  
woensdag 26 november a.s. 18:30 u

P. PAUWELS  
Verslaggever

### VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

#### 1.1. Theoretische examens:

Peter BLOCKEN	Edwyn STAPEL
Kim DECREAENE	Kristof VAN CAMP
Michaela SCHOETERS	Ludo VUEGEN
Fons SJEGERS	

#### 1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

Tine DELCON	Michaela SCHOETERS
Christophe D'HONDT	Kristof VAN CAMP
Pieter DROBÉ	Johan VANHOYLAND
Valérie HABELS	Gustaaf VAN ROEI
Jan HOOGSTEYNS	Pieter VIJVERMAN

#### c. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

Francis BRACONIER	Thomas GOEDSEELS
Joeri COOLS	Kristof STULENS
Michael DE VESTEL	Pieter VIJVERMAN

#### d. Theoretische examen hulp-/instructeur:

-

#### e. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

Michaël DEHERT	Nick REDANT
----------------	-------------

### F.A.I.-BREVETTEN

#### 1. D-brevet:

##### a. 1000 m hoogtewinst:

Lieven DE BONTRIDDER	Michaela SCHOETERS
Frederik DE COEN	Johan SCHREURS
Serge DONNÉ	Tom SEGERS
Michiel HERMAN	Hans VAN LAETHEM

##### b. 5 uren duurvlicht:

Frederik DE COEN	Eddy SCHRIJVERS
Christophe D'HONDT	Hubert TEN HAAF
Michiel HERMAN	John VAN HOOF
Jan HOOGSTEYNS	Johan VANHOYLAND
Michaela SCHOETERS	

##### c. 50 km afstandsvlucht:

Koen BIESMANS	Peter HANNES
Domien BROSENS	Michaela SCHOETERS
Jan DIELENS	

##### d. Bekomen het zilveren kenteken:

Koen BIESMANS	Peter HANNES
Michaela SCHOETERS	Jan DIELENS

#### 2. E-brevet:

##### a. 3000 m hoogtewinst:

-

##### b. 300 km afstandsvlucht:

Simon BERY
Bob EVERAERT
Jochen SCHOETERS
Rik VANDEN BOER
Jef VANDENBERGHE

##### c. Bekomen het gouden kenteken:

-

#### 3. F-brevet:

##### a. 5000 m hoogtewinst:

-

##### b. 300 km doelvlicht:

Sebastien MATHIEU
Yven MAUROO

##### c. 500 km afstandsvlucht:

Geert DE PALMENAER
Luc LAMMERANT

##### 4. 1000 km brevet:

-

# SYMPOSIUM 2009

Zaterdag 31 januari 2009 om 14.00 uur  
Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

## Zweefvliegen en PR

Hoe onze sport beter bekendmaken?

Toelichting door Heikki Deschacht, coördinator van de zopas opgerichte commissie 'Promotie zweefvliegen'

## Slepen met microlights

Ofschoon nog niet toegelaten in ons land, informeren Guido Sergeant en Tony Van Eeckhout ons over hun positieve ervaringen.

## 'Beker van Vlaanderen'

Wat, wanneer, hoe?

Stijn Jansen nam het initiatief om de bestaande wedstrijden (de "Cup's") met elkaar te verbinden tot één super cup.

\*\*\*

Hierbij aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de "Charron-wisselbeker 2008", de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.

Eveneens worden de prijzen overhandigd aan de winnaars van de fotowedstrijd 2008

\*\*\*

*Alle leden zijn van harte welkom !*



AVIATION    AEROSPACE INDUSTRY    PILOTS & CREWS    TRAVEL    INSURANCE

## YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

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

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

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



54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | [www.aviabel.be](http://www.aviabel.be)

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 0361 (AR 4/7/1979 - MB 14/7/1979)



EUROPE'S NUMBER 1 FRIEDRICHSHAFEN

# EXPERIENCE THE PASSION OF FLYING

INTERNATIONAL TRADE EXHIBITION FOR GENERAL AVIATION

## APRIL 2 – 5, 2009

Friedrichshafen, Germany

### [www.aero-expo.de](http://www.aero-expo.de)

Annually  
as of 2009



Platinum-Sponsor



Gold-Sponsor

**aerokurier**

**FLUG REVUE**



