

LIGABLAD

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



*28ste jaargang
april • mei • juni 2007
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

nummer **110**

P. 308893

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



28ste jaargang • nummer 110
april - mei - juni 2007

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 werken verder mee:

Bertels Peter (ACB); De Palmenaer Lucrèce (KAZM); Evens Ken (ALB); Pauwels Patrick (LVZC); Loman Pieter (VZP); Taeymans Stan (KAC); Van Dam Kris (KAZM); Vander Veken Stéphane (KFC); Van Laethem 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 Boechout
tel.: (03) 454 33 34
fax: (03) 454 33 88
e-mail: info@lvzc.be
internet homepage:
http://www.zweefvliegen.be of
http://www.lvzc.be

Betalingen:

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

Druk en opmaak:

Sintjoris 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 22 augustus 2007 op het redactieadres.

Foto cover: Start Kiewit Cup 2007 - Wil Janssens (Alb)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het seretariaat	1
Wedstrijdverslag: Kempen Cup 2007	2
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Emiel De Wachter	3
Zweefvliegtuignieuws	5
Symposium 2007 - Werkgroep Flarm	7
Wedstrijdnieuws & uitslagen	10
Hoekje van de Boekenvreter	13
Mijn eerste keer: Acro in Terlet	14
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden	15

Woordje van de redactie

Goed vliegweer kan je niet bestellen, je kan er enkel op hopen. Slecht weer daarentegen komt meestal als een ongenode gast naar onze evenementen.

En met die ongenode gast heeft iedereen die deelnam aan de voorbije wedstrijden zeker en vast kennis gemaakt!

De organisatoren van zowel het BK als de Kiewit cup zagen hun maandenlange voorbereidingen wegspoelen door de regen. De Kempen Cup kon geldig doorgaan maar werd niettemin eveneens zwaar gehypothekeerd door het slechte weer. Met één mooie vlieg-dag op 4 evenwel nog stukken beter dan het weer boven de Ardennen waar men nauwelijks verder kwam dan op- en afbouwen.

Met uitzondering van de wedstrijdweekends mogen we niet klagen over de eerste jaarhelft. We hebben er een goed voorjaar opzitten. Vooral maart en april deden het beter dan vorig jaar en met eind mei 120.000km overlandvluchten op de COL-teller zijn we zeker niet slecht bezig.

Samen met het goede weer lijken ook de prestaties van onze piloten in de lift te zitten. Waar er vorige jaren slechts enkelen slaagden om nationaal +300km neer te zetten wordt deze barrière nu met de regelmaat van de klok doorbroken. Zelfs +500 km met vertrek vanuit noord België zijn geen uitzondering meer. Onze COL blijkt, vooral in de clubklasse, nieuwe deelnemers aan te trekken. Talloze nieuwe namen duiken op in het klassement en ook de meestal hoger geklasseerde deelnemers sturen al eens een kleinere proef in. Blijf proeven insturen, ook al dragen ze niet meer bij tot uw klassement, ze maken een betere evaluatie van de vlieg-dag mogelijk.

Wellicht iets moeilijker dan het insturen van uw IGC is het schrijven van een stukje voor het ligablad. Hoewel we de 16 pagina's wel telkens vol krijgen is er niet echt een overvloed aan

materiaal. Verwacht niet dat 'anderen' het blad wel zullen vullen. Vandaar de oproep om eens achter het toetsenbord te gaan zitten. Het hoeven echt geen journalistieke hoogstandjes van meerdere pagina's te zijn. Vliegervaringen, clubevenementen, promoactiviteiten, websites,... zoals vroeger al gezegd, onderwerpen zat om een half A4-tje vol te krijgen. Bovendien probeer ik op volgend symposium terug een leuke attentie te voorzien voor de 'losse' medewerkers.

Velen onder ons krijgen intussen ook met de eerste vakantieriebels af te rekenen en zijn de voorbereidingen van hun vliegvakantie al gestart. Wat bij deze voorbereidingen wel eens verwaarloost wordt is de aanhangwagens. Jaarlijks gebeuren er incidenten met aanhangwagens die toe te schrijven zijn aan de uitrusting of onvoldoende onderhoud van bvb de banden. Veelal worden de aanhangers slechts enkele maal per jaar gebruikt. Het is dan ook niet de profieldiepte die moet beoordeeld worden maar de toestand van het rubber! Aarzel niet de band te vervangen wanneer er scheurtjes merkbaar zijn in het zijvlak. Het is een kleine prijs die de levensloop van het toestel zeker ten goede kan komen.

Vliegveiligheid neemt geen vakantie! Middenin dit nummer tref je de campagneposter 2007 "Wij zijn samen verantwoordelijk".

Het spreekt voor zich dat deze poster in elk clubhuis z'n plaatsje krijgt maar de slagzin dient ons ook te vergezellen op de buitenlandse velden die we straks gaan bezoeken.

Aarzel niet om, wanneer nodig, uw bijdrage te leveren en niet correcte toestanden aan te pakken of te melden bij de operationele verantwoordelijke(n).

Een prettig en veilig verlof toegewenst.

Geert

Nieuws van het secretariaat

Deregulering

Zoals in het maartnummer al werd gemeld, heeft minister van mobiliteit, de heer Landuyt, initiatieven genomen om voor de luchtsporten een passend juridisch kader te voorzien of de bestaande regelgeving aan te passen. Voor onze sport werd beslist om in de bestaande wetgeving te voorzien dat de administratie voor de vliegvergunningen verder door de KBAC kan worden uitgevoerd. De quasi 50 jaar bestaande situatie krijgt hiermee een wettelijke verankering. Ook voor de luchtwaardigheid zullen - overeenkomstig de huidige EU-wetgeving - welbepaalde taken aan de KBAC worden toevertrouwd. Bij het afsluiten van de redactie van dit nummer was nog geen verdere informatie beschikbaar. Ondertussen volgt verder overleg over de praktische invulling en zullen de bestaande KBAC-reglementen en procedures in lijn worden gebracht. De jarenlange inzet van instructeurs, controleurs en clubleiders om onze sport op een correcte wijze te organiseren en te beheren, wordt hiermee beloond. Uiteraard gaan wij met z'n allen het engagement aan om dit te bestendigen!

Technische controle

Bij een eerste evaluatie blijkt dat alles naar wens is verlopen tijdens de voorbije wintermaanden. Zoals iedereen weet, draait de zweefvliegport op basis van de inzet van vele vrijwilligers, respecteer hen! Zoals reeds meermaals meegedeeld werd, moet elk toestel tegen 28 september 2008 beschikken over een EASA Certificate of Airworthiness en bijhorend Airworthiness Review Certificate, en dit betekent dus een omschakeling van het huidige KBAC-systeem naar een EASA-systeem. Met de Directie Private Luchtvaart van het DGL zijn afspraken gemaakt om deze transfert op een correcte wijze te laten verlopen. De clubs alsook de technische controleurs werden hierover uitgebreid geïnformeerd. De privé-eigenaars werden persoonlijk aangeschreven. Dit is een complexe operatie waarbij een ernstige inspanning van de eigenaar maar ook een grote inzet van onze controleurs wordt verwacht. Vandaar de oproep aan alle eigenaars om de afspraken strikt te respecteren en also de werkzaamheden niet te bemoeilijken. Ook in verband met de toekomstige organisatie zijn de gesprekken met het DGL lopende. Verschillende procedures zijn gewijzigd of worden nog gewijzigd ingevolge de nieuwe EU-wetgeving. Leden die een toestel willen aankopen of verkopen, worden geadviseerd om voorafgaandelijk contact op te nemen met een technische controleur van hun club of het secretariaat te raadplegen.

EGU/EAS

De European Gliding Union alsook Europe Air Sports blijven overleg plegen met EASA om tot een aanvaardbare oplossing te komen voor de luchtsporten. Naast de verdere werking "MDM032" (multi discipline measurements) werkgroep, komen maintenance, licensing en medical aan bod in subgroepen.

Terreinen

Gezien de terreinproblemen te Amougies verlegde KFC vorig jaar haar activiteiten naar noord Frankrijk op het vliegveld van Valenciennes. Zondag 15 april jl. werd bij schitterende weerscondities de nieuwe loods op het vliegveld ingehuldigd in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de vliegveldexploitant, de overheid, de FFV en de LVZC. Tussen planning en ingebruikname lag amper 6 maanden en dit was mogelijk dankzij de inzet van de clubleden de uitgebreide steun van de lokale Franse overheden.

Kadervorming

9 kandidaten hebben met gunstig gevolg het theoretische examen afgelegd voor de bevoegdverklaring van 'Instructeur'. Zij zijn gestart met hun praktische opleiding tot 'Hulpinstructeur'. 3 kandidaten zijn geslaagd voor het theoretische examen van KBAC-Technisch Controleur en zijn gestart met hun stageperiode.

"Wij zijn samen verantwoordelijk!"

De Raad van Instructeurs koos deze slagzin als thema voor 2007. Het is immers zo dat alle leden zich betrokken moeten voelen bij de clubwerking en hun steentje moeten bijdragen voor veilige en sportieve beoefening van onze sport. De actie 'Fit-to-Fly' blijft uiteraard verder lopen.

Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas af en toe geconfronteerd met incidenten en soms met een accident. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren aan de hand van de beschikbaar gestelde formulieren. We herhalen nogmaals dat het rapporteren een element is in het voorkomingsbeleid. Alleen door het onderzoeken en bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de opleiding en procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen.

KBAC-Sportcommissie

Gelieve de te homologeren dossiers binnen te brengen tegen 15 september of uiterlijk tegen 15 november om ze nog dit jaar te laten afhandelen. Kijk steeds na of het dossier volledig is a.u.b. Denk eraan dat een dossier moet worden ingediend **uiterlijk 12 maanden na de datum van de prestatie**.

Vademecum 2007 - Pencilcorrecties

Gelieve de volgende correcties/aanvullingen uit te voeren a.u.b.:
Pag. 8 – erkende geneesheren
In het Sportmedisch Adviescentrum hebben Dr. K. Peers en Dr. N. Adam de functies van Dr. Van den Eede overgenomen. Dr. Ceusters te Diest heeft zijn praktijk stopgezet.

Fotowedstrijd

Zoals voorheen wordt ook dit jaar weer een fotowedstrijd georganiseerd. Deelnemers kunnen nu al foto's inzenden naar fotowedstrijd@lvzc.be. Ingezonden foto's worden in het fotowedstrijdalbum op de liga website geplaatst. Deelnemers kunnen tot 5 foto's inzenden en tot 31 december kan men zijn inzending aanpassen.

KBAC-Videowedstrijd

De KBAC organiseert voor de vierde maal een videowedstrijd. Elke luchtsportdiscipline mag één film van max. 10 minuten indienen. De beoordeling gebeurt door een jury bestaande uit bestuurders van de KBAC en personen uit de filmwereld. De winnaar ontvangt een cheque van 250,00 €. Leden die willen meedingen mogen hun film op het secretariaat bezorgen voor 1 december a.s.

Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen	18,- € (21,00) *
- Veilig Zweefvliegen	7,50 € (10,50)
- Elementaire Vliegopleiding	5,€ (6,50)
- Voortgezette Vliegopleiding	6,20 € (8,70)
- Vliegboekje	2,50 € (3,50)
- Sticker 'Zilveren C-brevet'	1,75 € (2,50)
- Zonnehoedje	3,25 € (4,25)

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

surf naar www.dopinglijn.be of bel 0800-30201

Hier kan je terecht voor gratis informatie en krijg je een antwoord op elke vraag. Wie sport moet weten waar de lijn ligt!

Wedstrijdverslag : Kempen Cup 2007

Het zou dit jaar geen makkelijke keuze worden. Meedoen met de Kempen Cup te Weelde of het Belgisch kampioenschap in de clubklasse te St.-Hubert. De altijd sfeervolle Kempen Cup bleek achteraf gezien zeker de juiste keuze!

Het weer was al enkele dagen niet al te schitterend, maar vol goede hoop begaven we ons woensdag, zo vlak na de middag, met de zwever en de tent naar Weelde. De poort was nog dicht, maar enkelen waren al bezig met het opstellen van de hangar. Nog snel even naar huis om wat te eten en wat spullen te pakken. Snel eten was het wel want we moesten nog zo snel mogelijk naar het vliegveld van Brasschaat, de Janus gingen we nog overvliegen. De "stress" van snel eten, de vlieger voorbereiden en vertrekken werd al even getraind.

Donderdagochtend om 10uur was bijna iedereen paraat voor het openingswoord door Walter Geenen en de briefing door Stan Taeymans. Dit jaar was er duidelijk minder volk dan vorig jaar, vooral het B.K. te St.-Hubert was hier een voorname factor. De sfeer was echter even super als anders, spijtig genoeg was het weer wat minder de eerste dag. De briefing werd enkele keren uitgesteld en tot onze spijt uiteindelijk gecancelled. Toen het iets later licht opklaarde werden we getraakteerd op een ander schouwspel, enkele Nederlanders hadden hun speelgoedje bij, een MDM1 fox. Een mooie acro show werd ons gegeven door Erik Houtman en Peter Mink. Sommige onder ons hebben het plezier gehad om op de achterste zit mee te mogen gaan.

Een nachtje slapen deed al iets voor het weer, super was het nog niet, maar er was verbetering op komst. Met de eerste briefing werd er echter nog wat gewacht, meer nieuws om 12uur.

Op de 2de briefing werden ons de laatste meteo en satellietbeelden gegeven en ook een (minimum)proef. Er was een venster op komst welke het vliegen zou toelaten. En effectief, na enkele uren begon het op te klaren en kwamen er enkele cumulusen. Het opslepen begon met de Open/ren-

klasse, welke de Victor Boin gingen vliegen, een zo groot mogelijke vrije vlucht. Daarna volgde de club en standaardklasse met een proef van ongeveer een 80 en 140km. Tijdens het opslepen van de laatste 2 klassen kwamen al enkele deelnemers van de open/ren – klasse in circuit. Geen tijd om hier over te denken, de kabel wordt aangepikt aan de Libelle... Na de sleep nog een klein belletje kunnen pakken, maar dan ging het vooral naar beneden, alle water eruit, nog wat proberen, maar het onvermijdelijke was niet verder uit te stellen. Back to terra firma. Maar ik was niet de enige. Toen ik als één van de 8 in base hing zag ik een landingsveld dat ook al vol lag. Gelukkig ligt er bijna 3km piste. Einde oefening voor vandaag. Dan maar richting hamburgerkraam en toog. 's Avonds nog gezellig gegeten in Brasschaat met mensen van Weelde, Tienen en Keiheuvel. Daarna snel terug naar Weelde nog even enkele pintjes gaan pakken. Maar zeker op tijd naar bed, want voor de volgende dag wordt hammerwetter voorspeld.

Op de briefing 's ochtends werd er reeds gevraagd om "morgen voor de briefing op te bouwen". Opstaan onder een stralende hemel, wie weet wordt het wel goed vandaag. Direct gaan helpen de Janus uit de hangar te halen en de andere toestellen op te stellen... Ringring ringring, telefoon... Herman Peeraer hing, lichtjes gefrustreerd na een week slecht weer, aan de lijn: "Hoe is het bij jullie? Hier is het grijs grijs grijs." Blijkbaar is hij in St.-Hubert met de vlieger onmiddellijk richting Weelde vertrokken. De briefing bevestigde ieders vermoeden. Het werd goed, zeer goed! De open klasse kreeg nog steeds de Victor Boin als proef, voor de standaardklasse werd een mooie 326km opgegeven en voor de club klasse stond er 175km op het programma. Ook werd er een B-proef gegeven voor alle zekerheid. De eerste start werd voorzien om kwart na elf.

Om klokslag 12 uur begonnen de motoren te ronken en werden de grote vogels opgetrokken. De andere klassen volgden direct.

Het was reeds goed, toch maar direct vertrekken als de lijn open is. Samen met nog

velen afgevlogen richting Zonhoven, waar we met nog een grote groep het keerpunt namen. Eens richting Dinslaken viel de pulk uiteen, en ging iedereen zowat zijn eigen weg. Tot hiertoe ging alles nog steeds vlotjes en in Dinslaken kwam ik toch terug veel bekende toestellen tegen, blijkbaar nog niet zo slecht bezig. Hoe vlot de tocht naar Dinslaken me verging, zo slecht verliep mijn terugtocht. Een stevige tegenwind van 20km/u deed het gemiddelde sterk dalen. De ongeveer 125km terug tot de Keiheuvel duurde bij mezelf bijna 3u30

Na bijna 7uur vlucht kwam ik met een welverdiende passage finishen op Weelde. En ik was blijkbaar niet de enige op enkele (soms verre) buitenlandingen na was iedereen erin geslaagd om Weelde terug te bereiken. Bijna direct nadat de file's van iedereen binnen waren, was er een voorlopige uitslag. De open/ren – klasse had zeer grote afstanden afgelegd, bijna waren zelfs de door Stan zo hard gewenste 5 met nog 2 andere cijfers voor komma een feit. De andere klassen hadden ook hard gevlogen, met bijna 70km/u in de standaard klasse en ongeveer 60km/u voor de club klasse. De allergrootste vlucht was echter buiten wedstrijd voor de laatkomer van St.-Hubert. Meer dan een uur later vertrokken is Herman er toch in geslaagd om ongeveer 520km rondom het verboden luchtruim van Eindhoven TMZ te doen.

De briefing de volgende morgen liet blijken dat velen dit verboden luchtruim geschonden hadden. Dit heeft de uitslag grondig door elkaar geschud.

Nog opgestaan onder een "heldere" hemel, maar al snel kwam er een grijs pak aan. Tegen beter weten in hebben velen toch al opgesteld vóór de briefing en nog snel wat tenten afgebroken, stel dat de regen er sneller doorkomt. De meteo op de briefing voorspelde weinig goeds, enkele druppels vielen zelfs. Op een latere briefing zei Stan de volgende woorden: "We zitten nog met 1 probleem, om hoe laat doen we de prijsuitreiking?" Dit was het einde van de wedstrijd. 1 fantastische vliegdag en een mooie poging tot vliegdag hebben het weeral fijn gemaakt.



Kempen Cup 2007 De sfeer zit er in.

foto: Bart Schillebeeks



Er wordt gevlogen.

Foto: ligablad



Winnaars vlnr Kris Geudens (KAC), Joris Vanderputten (VZP),
Antoon Kerkhofs en Ton De Kort (EAC)

Foto: Bart Schillebeeks (KAC)



Alles is in goede handen.

Foto: Bart Schillebeeks

Ook de sfeer, de hamburgers, de bbq, de vrienden van andere clubs deden hier zeker een grote duit in het zakje.

De prijsuitreiking was een mooie afsluiter van de afgelopen 4 dagen. Elke klasse werd in de veren gezet. In de club klasse was de snelste Kris Geudens (KAC) op Astir CS Jeans met 58,6km/u, Koen Van Rooy en Guy Lauwers (KAC) op ASK21 waren 2des, Tjalling Scholten en Jan Brouwer (NL) waren 3des op ASK 21.

De standaard klasse werd aangevoerd door Joris Vanderputten (VZP) op Hornet met 68,5km/u, gevolgd door Johan Lemmens (WBAC) op Discus en Danny Verheyen (ALBATROS) op LS7.

De Open/ren klasse en ook de Victor Boin werden gewonnen door Antoon Kerkhofs en Ton De Kort (EAC) op duo discus, gevolgd door Dennis en Jan Schouten (KZC) op DG 505 en Brian Van Acker en Leybaert Eric (EZAC) op Janus.

Als laatste rest mij nog een woordje van dank aan de volledige wedstrijdleiding en in het speciaal aan Stan, voor de organisatie en ook voor het steeds (mee) binnen en buiten zetten van onze Janus. De volledige wedstrijdresultaten zijn te raadplegen op de website van de KAC of verder in dit nummer.

Peter Bertels
ACB

Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Emiel De Wachter

St-Hubert, dag 5 op het nationale kampioenschap. Regendag 4. De briefing is juist voorbij, samen met onze hoop om vandaag te vliegen. Iedereen blijft nog wat napraten over gisteren, tot nu de enige vliegday.

Ik spreek af met Emiel De Wachter om met hem en zijn vrouw Godelieve te praten over zijn vele jaren wedstrijdervaring. Een uurtje later zie ik de 62-jarige architect in het clubhuis.

Wanneer heeft de vliegmicrobe je te pakken gekregen?

Toen ik tien jaar was ben ik begonnen met

modelvliegen, acht jaar later in 1963 heb ik een stage gevolgd in St-Hubert waar ik na 17 starten solo mocht met een Ifjusag.

Na deze stage ben ik verder gegaan bij de RAAC, toen te Antwerpen.

Heb je van daaruit je eerste overlandvluchten gemaakt?

Ja, mijn instructeur stuurde me weg voor mijn eerste 50 km. Hij zei: "ga maar naar Beek, het is een mooi vliegveld, goed te vinden en vandaag is het wind in de rug." Het was wel 100 km vanuit Antwerpen,

maar ik heb het toch gehaald.

Ik kwam er aan op 1200 m en zag onder mij een Caravelle vertrekken maar besloot toch ergens op een uithoek van het plein, zo ver mogelijk van de runway, te landen.

Ik werd opgehaald in een jeep met zwaailicht en moest bij de pleincommandant op de verkeerstoren komen. Toen hij me vroeg vanwaar ik kwam zei ik dat ik een doelvlicht van Antwerpen naar Beek had opgegeven. "Een doelvlicht !!! dat is nog straffer, dat is hier geen zweefvliegplein", antwoordde hij, terwijl hij me een verrekijker in de handen duwde.



Tanken van de LS8 tijdens BK 2007

foto: vliegende reporters.

“En kijk eens naar het westen, wist je dan niet dat er een vliegmeeting aan de gang is in Zutendaal en je vliegt daar zomaar tussen.”

Na een poos zei hij: “Voor één keer is 't goed, maar zorg dat zoiets nooit meer gebeurt!” En de zaak was geklasseerd. Wat zou er nu gebeuren?

Wanneer was je eerste wedstrijd?

Dat was in '69 te Zwartberg, ik nam deel met een Ka-7 maar het weer was slecht en er waren geen geldige proeven.

Wanneer kocht je de eerste zwever?

In '70 kochten we met drie een wrak op van een Ka-6 br en maakten het op in de winter. We vlogen er vier jaar mee en we verkochten hem toen om de Libelle OO-ZLJ te kopen. Dit toestel had nog maar 6 vluchten gemaakt, na een buitenlanding durfde de vorige eigenaar er niet meer mee vliegen omdat de remkleppen wat minder effectief waren. In '96 werd de trouwe Libelle na 22 jaar gewisseld voor de LS-8.

Je was erg succesvol met de Libelle, hoe verliep het eerste kampioenschap ermee?

Dat was in '75, mijn eerste deelname aan het BK in St-Hubert.

Het weer op de eerste wedstrijddag was zeer matig. Na de sleep merkte ik dat ik nat werd en dat de zwever moeilijk begon te vliegen. Eén van de ballastzakken was stuk gegaan. Ik landde terug en maakte de romp droog. Na anderhalf uur vertrok ik opnieuw. Iedereen was dan al lang over de startlijn. 10 km voor het tweede keerpunt, het vliegveld van Spa, kwam ik een zware regenbui tegen die mij de weg naar het keerpunt versperde. Op 1000 m hoogte bleef ik wachten tot de zaak was weggetrokken, en boven het vliegveld van Spa aangekomen zag ik minstens 30 zwevers van de wedstrijd op de grond liggen.

Nu nog kalm blijven tot in St-Hubert!!

“Wie is dat?” vroeg iedereen toen ik als eerste finishte.

“Het is mijn man!”, riep Godelieve. Zo fier was ze. Het was de eerste keer dat ze mee-ging naar een zweefvliegwedstrijd, en ze was vooral blij dat ze niet met die aanhangwagen op de baan moest.

Uiteindelijk eindigde ik na vijf of zes geldige dagen op de 2e plaats in het eindklassement met 1 punt verschil achter Georgette Litt die de eerste dag ook was rond geraakt. Mijn 2e BK werd ik 3e en het 3e,... 2e.

Welke EK's en WK's vloog je mee?

Het eerste EK waar ik samen met Eddy Huybreckx voor geselecteerd was, ging door in Rieti, Italië. Dat was in '82.

De eerste dag van de wedstrijd vloog ik een vallei in waar ik geen thermiek meer vond om over de laatste bergpas te geraken. Het was al na 7 uur. In extremis vond ik nog wat hellingwind die mij juist over de bergpas bracht. Mocht dit niet gelukt zijn was er maar één alternatief, landen in het water van een bergmeer.

De volgende dag was het weer nog slechter en er stond een hevige wind. Na 10 km durfde ik niet meer verder van de schrik. Ook Eddy nam dezelfde beslissing. De dagwinnaar vloog de proef van meer dan 300 km tegen een snelheid van 105 km/u. Alles gebeurde met dynamische hellingwind en wij hadden geen enkele ervaring met bergvliegen.

Het volgende was het WK in Hobbs, Amerika, in 1983.



Hobbs, New Mexico - Jan Erauw aan de vleugeltip Kijk naar het landingstel, we waren zwaar geladen.

Foto : archief Emiel



De uitlaatpijp lag er onderuit in de woestijn van New Mexico.

Foto : archief Emiel

Dit was de meest fantastische wedstrijd waar ik ooit aan deel nam, zeer goede organisatie, en bijna altijd super weer, meer dan 3 weken lang. De beste pomp die ik er had was 11 m/s en een cumulusbasis tot 5600 m!

De snelheden waren dan ook niet niks, tot 178 km/u voor een proef van meer dan 700 km in de open klasse. Dit was in 1983!

We vlogen er grotendeels over woestijngebied, buitenlanden deed je liefst in de buurt van een weg, of op een zandweg. Telefoon was er dikwijls niet te vinden en GSM's bestonden toen nog niet.

Iedereen kreeg een overlevingspakket mee.

Vanaf 18u 's avonds ging de wedstrijdleiding met een motorvliegtuig op zoek naar de deelnemers die buitengeland waren. Als een zwever gevonden werd, kwamen zij laag overgevlogen om de immatriculatie op te tekenen en gaven dan langs de radio aan de ophaalploeg instructies voor de te volgen reisweg.

Had je ook minder goede ervaringen op een WK?

Ja, toen ik in '98 Belgisch kampioen werd in de standaardklasse selecteerde ik me voor het WK in Bayreuth, Duitsland. Eén van de sleepers was een Russische Wilga waarvan de motor in een bedenkelijke staat was. Deze sleper schudde ons telkens veel te laag van zich af, waarschijnlijk om zijn afgesproken aantal sleepstarten te halen. Ik werd ooit zo laag in een vallei afgezet, dat ik er slechts ternauwernood uit geraakte. Voor Patrick Stouffs was het nog veel erger. Hij geraakte er niet meer uit en moest een zeer gevaarlijke acrobatische buitenlanding maken met nog meer dan 140 liter waterballast in de vleugels. Hij had drie uur nodig om terug op het vliegveld te geraken en dan eindelijk te vertrekken maar raakte natuurlijk niet meer rond.

De volgende dag werd er na overleg met onze teamkapitein Stéphane Vander Veken, door België een klacht ingediend.

De klacht werd eerst niet aanvaard, maar Stéphane hield hardnekkig vol en uiteindelijk werd de vlucht door de wedstrijdleiding volgens de gegevens van de logger van Patrick nagevlogen met een motorzwever en moest men toegeven dat Patrick in een onmogelijke en zeer gevaarlijke situatie had moeten loskoppelen.

Zweefvliegtuignieuws

Binder Flugmotoren & Flugzeugbau

Walter Binder, vooral gekend als ontwikkelaar van zelfstartsystemen voor zweefvliegtuigen, bouwde lange jaren de ASH-25 M om tot een aangepaste versie onder de naam



De ploeg EDW tijdens de "Coupe d'Europe" in Angers, helemaal achteraan in de grid. De gewoonte om als laatste te starten is gegroeid door de omstandigheden.

Foto : Archief Emiel

De wedstrijddag die reeds als geldig werd gepubliceerd, werd ongeldig verklaard. Het verhaal haalde verschillende Duitse en Engelse kranten, waarin vooral benadrukt werd hoe een klein land als België een zo groot kampioenschap kwam verstoren.

Heb je een speciale tactiek?

Zeker in de beginperiode met de Libelle moest ik nog heel veel leren, daarom had ik de volgende tactiek:

Als er na het openen van de poort een pulk vertrok, wachtte ik even en ging er dan achteraan, kwam lager aan bij de pomp, maar dank zij de goede klimeigenschappen van de Libelle haalde ik hen telkens in. Midden in de pulk is het moeilijk centreren, want je wordt gehinderd door de anderen. Ik zat telkens rustig alleen onderaan en kon de pomp optimaal benutten.

Zo leer je ook wedstrijden te vliegen: kijken wat de anderen doen. De Libelle is daar een heel goed toestel voor, door de speciale vorm van de cockpit zie je veel meer dan in een andere zwever.

Wanneer de Discussen in het spel kwamen, werd het moeilijker om deze tactiek vol te houden, ik moest wel eens veel te laag aanpikken.

Nu vlieg ik liefst mijn eigen vlucht of in team met twee. Drie is al te veel, en pulkvliegen is veel te stresserend. Om met de LS-8 te kunnen winnen moet ik sneller zijn

dan de meeste anderen omwille van de handicap. Volgen heeft dus geen zin meer.

Hoe heb je het wedstrijdvliegen zien evoluteren?

Een belangrijke evolutie was ongetwijfeld de GPS, sindsdien liggen de gemiddelde snelheden 10 tot 15 km/u hoger. Navigeren met kaart en kompas is nu niet meer nodig. Je volgt het pijltje op de PDA, je hebt op ieder moment de juiste informatie over de windrichting, de windsterkte, de exacte afstand tot de eindmeet en de gemiddelde thermieksterkte.

Ook de GSM heeft zijn nut bewezen. Ooit heb ik bij een buitenlanding 7 kilometer gestapt om tenslotte bij een verlaten boerderij aan te komen. Toen ik uiteindelijk om half tien 's avonds een telefoon had gevonden was Godelieve doodongerust!

Nu is bij een buitenlanding onze ophaalploeg al gewaarschuwd vóór we onze cockpit openen.

Een negatieve tendens is dat het nu veel minder een groepsport is geworden, vroeger zaten alle ophaalploegen rond één radio (die met de hoogste antenne) te supporteren en nu zit iedereen op de camping met wifi apart aan zijn pc.

Bedankt voor dit boeiende gesprek en nog vele mooie vluchten.

Kris & Lucrèce - KAZM



ASH-25 EB 28. Nu biedt hij een volledig zelfgebouwde tweezits zelfstarter: de EB 28. De cockpit is ruimer, om ook grotere piloten meer comfort te bieden. De eendelige kap bezit drie venstertjes, achteraan is er dus één aan elke kant voor het opzetten van draadloze "muggenvegers". Er wordt veel

zorg besteed aan het vermijden van overtollig gewicht: afzuigen van overtollig epoxy (10 kg besparing op de rompschaal alleen), vervanging van loodaccu's door lithium-mangaanaccu's (- 5 kg), enz. De 28 m spanwijdte levert een glijhoek van 1:65. De motor is een 60 pk Solo.

Foto: Binder Flugmotoren & Flugzeugbau

Boeing



Neen, dit bericht staat hier niet verkeerd! De bekende vliegtuigbouwer heeft een Super Dimona van bij Diamond aangekocht om die om te rusten tot elektromotorzwever, aangedreven door een hybride systeem van Proton Exchange Membrane (PEM) brandstofcellen, die volstaan voor de kruisvlucht, en lithium-ion batterijen die als buffer dienen en bij het opstijgen de extra noodwendig energie leveren. Dit experimentele toestel, ontwikkeld in het Boeing Research and Technology Center te Madrid, moet nog dit jaar vliegen.

Illustratie: Boeing

DG Flugzeugbau



DG herinnert ons eraan dat de DG-1000 in verscheidene varianten te bekomen is. Zo is er een clubversie met vast driewielonderstel en 18-m-vleugel zonder opsteektip-optie, die als alternatief voor de ASK-21 aangeboden wordt. Het eerste exemplaar in deze versie heeft op 22 februari het lucht-ruim gekozen. Er bestaat ook een driewielversie met intrekbaar hoofd wiel, naast het klassieke tweewielonderstel. De drie onderstellen zijn verkrijgbaar met de 18-m of de 18/20-m vleugel. Een heus gamma dus, met ook de thuisbrenger 1000-T.

De vraag naar de nieuwe LS-10 is ondertussen zo groot, dat DG besloten heeft een deel van de productiecapaciteit van de LS-

8 aan de nieuwkomer te wijden. Volgens John Roake zou de LS-8-productie aldus op een laag pitje komen te staan, en bestaat de mogelijkheid dat die zelfs volledig opgedoekt wordt.

Minder vreugdevol nieuws was de ontdekking dat bij bepaalde toestellen van het type DG-300 de rovingen van de liggergordingen onoordeelkundig waren verwerkt, zodat ze golvingen vertonen en dus niet de voorziene breuksterkte kunnen garanderen. Waarschijnlijk is dit te wijten aan veranderingen in de bouwmethode bij onderaannemer/licentiehouder Elan-AMS, aldus DG, die benadrukt dat de rovingen van alle andere DG-types volgens andere principes werden geplaatst en dus geen veiligheidsrisico vormen. De DG-300 werd niet gebouwd door de huidige DG-firma, die enkel de technische opvolging ervan overgenomen heeft, niet de productverantwoordelijkheid. Toch hebben zij een oplossing gezocht. Breukproeven op "golvende" liggers hebben aangetoond dat, dank zij de bestaande stevigheidsmarges, de DG-300-vloot van meer dan 500 toestellen veilig kan blijven vliegen mits inachtneming van enkele beperkingen: Vne gereduceerd van 270 naar 250 km/h, manoeuvreersnelheid van 200 naar 175 km/h, maximale massa van 525 naar 450 kg, maximum massa van de niet dragende delen van 246 naar 240 kg, verbod van kunstvluchten, ook voor de "acro"-versie. Deze beperkingen werden dan ook ter goedkeuring voorgelegd bij EASA. Een eigenaar kan er natuurlijk ook voor kiezen om op eigen kosten de liggers van zijn toestel bij DG te laten inspecteren (de vleugelschaal moet weggesneden worden!) en desnoods te laten herstellen om opnieuw de oorspronkelijke limieten te verkrijgen.

Foto: DG

FAI Sailplane Grand Prix Race Final

Deze wedstrijd was oorspronkelijk gepland te Omarama, Nieuw-Zeeland. Omwille van onenigheid tussen de FAI en de organisator (problemen met financiering en toewijzing van rechten voor opeenvolgende evenementen, o.a.) werd dit geannuleerd. Maar nu is er toch een akkoord uit de bus gekomen, waardoor de finale zich zal afspelen van 19 tot 23 december te Omarama (met 24 december als reserve in geval van slecht weer), en na een kerstpauze zal doorgaan te Wanaka op 27 en 28 december. Zeven vliegdagen dus, als het weer meespeelt. De wedstrijd wordt gevolgd in de 15 m renklasse.

Garrecht

Hier is een nieuwe, zeer compacte mode S transponder met ingebouwde alticoder klasse 2 (max. 15 000 ft) of klasse 1 (max.



40 000 ft) beschikbaar. Het toestel weegt slechts 580 g en is 61,5 x 61,5 x 168 mm groot. Typisch stroomverbruik: 0,25 of 0,35 A, naargelang uitvoering. Mode-A/C und Mode-S, Level 2se, extended Squitter, ADS-B 1090 ES ready. Prijs 2090 of 2190 €, naargelang uitvoering.

Foto: Garrecht

Scheibe Aircraft

De eerste Falke SF-25 C gebouwd door de nieuwe firma is op 6 maart voor het eerst opgestegen van het vliegveld Heubach waar het gebouwd werd. Hiermee schijnt het voortbestaan van deze populaire motorzwever verzekerd.

Schempp-Hirth



Sedert 31 januari kunnen alle Schempp-Hirth éénzitters uitgerust worden met de NOAH nooduitstijghulp (airbag onder het zitvlak), behalve die met een a-romp en de Nimbus 4.

Op 28 maart startte Tilo Holighaus met de Ventus 2cxa. Hiermee bestaat de 18-m-versie nu ook met een kleinere "a-romp". Deze is wel volledig nieuw, langer dan de romp van de 2ax-versie en uitgerust met grotere staartvlakken, optimaal voor de 18-m-vleugel. Deze romp biedt toch ook plaats voor iets grotere piloten dan de andere a's, en is duidelijk verbeterd qua comfort, veiligheid en zichtbaarheid.

Verder presenteerde de firma op de Aero te Friedrichshafen een mock-up van een nieuwe, langere cockpit voor de Duo Discus. Hierdoor is er meer plaats voor grote piloten, terwijl verbeterde, regelbare rugleuningen zorgen voor een betere aanpas-

baarheid aan eenieders lichaams grootte. Een opklapbaar instrumentenbord vooraan, betere ergonomie van de bedieningshendels en een verder naar achter uitgesneden kapopening zijn eveneens voorzien. Het prototype zou deze zomer moeten vliegen, het eerste productiemodel wordt pas tegen eind 2007 verwacht.

Foto: Schempp-Hirth

Schleicher



De constructeur uit Poppenhausen maakt meer details bekend over de toekomstige ASH30 Mi. De vierdelige vleugel met op-

steekbare winglets bezit een 13 % dik profiel met als buitendelen de ASG-29 vleugels, die daarvoor vanaf het begin werden ontworpen. De spanwijdte zal 26,5 m bedragen, het vleugeloppervlak 17,4 m². De vleugel werd geoptimaliseerd voor het snelvliegen, vandaar de relatief "kleine" spanwijdte. De cockpit zal ruimer zijn dan die van de ASH-25, waarbij de voorste zit zoveel mogelijk gelijkenissen zal vertonen met die van de ASH-26. De tweeledige kap wordt behouden om veiligheidsredenen in geval van noodsprong. Het voorste instrumentenbord gaat met de kap mee open, de roeraansluitingen gebeuren automatisch.

Schema: Schleicher

TeST

De ULM-zwever TST-14 M Bonus van de Tsjechische firma TeST heeft zijn typetoelating voor België bekomen. De zelfstartende tandemtweezitter heeft een span-

wijdte van 17 m, goed voor een berekend glijgetal van 39 bij 105 km/h (met winglets; 37 zonder winglets). De inklapbare motor is een 46 pk Rotax 503 die een houten tweeblad-schroef aandrijft. Zoals gebruikelijk bij moderne tweezits ULM's valt het nuttige laadvermogen nogal beperkt uit: 170 kg voor twee piloten + benzine. Niet geschikt voor zwaargewichten!



Foto: TeST

Stéphane Vander Veken

Symposium 2007 Werkgroep Flarm (Stan Taeymans & Ken Evens)

De werkgroep werd gestart met een PowerPoint presentatie over Flarm (duur 20min).

Deze PowerPoint gaf een korte beschrijving over:

- Hoeveel midairs per jaar?
- Wat is Flarm?
- Hoe is het ontstaan?
- Hoe werkt het?
- Waarom Flarm gebruiken?
- Verschillende types Flarm?
- Welke indicaties krijgt men?
- Waar plaatsen in de cockpit?
- Demo filmpjes.

Tijdens de sessie kwamen volgende punten naar boven:

- Flarm is een look-out HULPMIDDEL.
- Hoeveel toestellen al uitgerust in België?
- Moet het een verplichting worden?
- Hoe aanleren?
 - Gemakkelijkste school is de praktijk.
 - Vanaf het begin (inbouwen in lestoestel, Ka7, Ka13,...)
 - Nadruk blijft op uitkijken, buiten kijken.

- Flarm stimuleert de look-out (ik dacht dat ik goed uitkeek tot ik met Flarm vloog, het heeft mijn manier van uitkijken veranderd)
- Kan dienen als back-uplogger weliswaar niet IGC.
- Vakje op het formulier van de Technische Controle toevoegen waarop aangeduid kan worden of Flarm tot de instrumenten behoort.
- 1 geval van storing met de logger gekend (antenne enkele centimeters verplaatsen lost het probleem op, ontstoorders uit de modelbouw geven ook goed resultaat)
- Flarm is niet hetzelfde als de antibotsing systemen via de transponder (TCAS)

Conclusies:

- Iedereen in de werkgroep was pro Flarm, daardoor weinig discussie.
- Hoe meer toestellen uitgerust, hoe beter, hoe veiliger.
- Luchtruimbepalingen dwingen de zweefvliegers in corridors, meer zwevers op een kleine oppervlakte verhoogt de kans op een botsing. Flarm biedt een goedkope oplossing.
- Verwachten zelfde evolutie als de logger, in de toekomst kunnen we niet meer zonder.

Stan Taeymans (KAC) & Ken Evens (Alb)



Deelnemers Flarm werkgroep



Flarm?: Close combat tijdens de Kiewit Cup 2007 foto Wil Janssens (Albatros)




Fit to fly?

Minimum
gewicht
ok?

WIJ ZIJN SAMEN VE

Begeleiden
we onze
bezoekers?

Vliegvergunning
en medische
verklaring
n
geldig?



Pre flight
check ok?

St
ve

Vliegveiligheidscampagne 2007



LFAGolf gekend?

RANTWOORDELIJK

ning
ne
og

Landingsplaats
vrij?

Sleepkabels
ok?

aartwiel
rwijderd
?



Wedstrijdnieuws & uitslagen

BENELUX WEDSTRIJD KEIHEUVEL WORDT KEIHEUVEL CUP

Omwillen van het gewijzigde luchtruim kan de traditionele Benelux wedstrijd niet doorgaan.

Na meer dan 20 edities van deze wedstrijd is dit zeer jammer en een opmerkelijk punt in de geschiedenis van ACK.

We danken alvast alle mensen die in al deze jaren de wedstrijd mogelijk hebben gemaakt door hun uitzonderlijke inzet.

Dit jaar organiseert Aéroclub Keiheuvel een 2-daagse weekend wedstrijd op 18/8 en 19/8. Tijdens deze 2-daagse zal er gevlogen

worden in club/standaard/ open-ren, het is een wedstrijd voor beginners tot de meer ervaren zweefvliegers waarbij de sfeer centraal zal staan. De wedstrijd zal voorafgegaan worden door 2 oefendagen door de week op 16/8 en 17/8, waarop gestart kan worden met de sleep / lier, ook lier-initiatie is mogelijk op deze dagen. We hopen u te mogen verwelkomen tijdens deze dagen.

Keiheuvel Cup op 18/8 en 19/8 2007

Klasse : Clubklasse / Standaardklasse / Open-Ren klasse

Inschrijving : 60€ - incl BBQ voor 1 persoon

Camping : gratis

Oefendagen : 16/8 en 17/8 : oefendagen (sleep en lierstarts)

Email : keiheuvelcup@aeroclub-keiheuvel.be (Stijn Jansen)

Meer Info/inschrijven op www.aeroclub-keiheuvel.be

KEMPEN CUP 2007

Traditioneel organiseert "de Kempische" tijdens het Hemelvaartweekend haar wedstrijd op thuishaven Weelde.

Hoewel de inschrijvingen, mede door het BK te St-Hubert, niet het aantal van vorig jaar evenaarden was het deelnemersveld best gevarieerd te noemen.

Dag 1 werd twijfelachtig ingezet. Pas laat in de namiddag was het enkele uurtjes thermisch maar onvoldoende om zelfs maar één enkele klasse te lanceren. Toch konden er lokaal enkele thermische vluchten gedaan worden onder een basis van 750m.

Dag 2 stond in het teken van de open- en dichtslaande venstertjes. De 3 klassen werden opgesleept maar al snel werd duidelijk dat dit een oefening zou worden op in pulk circuit vliegen en landen.

Dag 3 werd DE dag. 's Nachts passage van een koud front en reeds vroeg stonden de Cu aan de hemel. Een dag uit de boekjes. Open- en renklasse vrije vlucht voor de Victor Boin trofee. De standaard werd via Zonhoven naar Dislaken (D) gestuurd om via Keiheuvel terug te keren. Goed voor zo'n 332Km.

De Clubklasse mocht z'n kunnen tonen over een afstand van 170 km in een toertje rond Kleine Brogel.

De dag werd zonder al te veel (fysische) buitenlandingen afgesloten. Stan had er wel een ganse kluit aan om de ingeleverde IGC's te jureren.

Dag 4. Briefing in mineur. De complexe luchtruimstructuur zorgt voor nogal wat verrassende wendingen in het klassemment. TMZ Eindhoven blijkt een echte "dead-zone" te zijn.

De Cu van zaterdag hebben intussen plaats gemaakt voor een naderend warm front. De vrees van iedereen wordt door PC-met bevestigd en er rest Stan niets anders dan het uur van de prijsuitreiking vast te leggen.

Met één prachtige vliegtag mag de organisatie nog best tevreden terugblikken op het vlot en veilig verlopen evenement.

De deelnemers aan het BK zullen ongetwijfeld kunnen beamen dat men het slechter kon treffen.

De Victor Boin trofee werd dit jaar in de open/renklasse gevlogen. Het Nederlandse duo Antoon Kerkhofs/ Ton De Kort (EAC, Duo Discus) mag met 429 gevlogene km en een beetje hulp vanwege Eindhoven TMZ een jaartje onderdak bieden aan de 3 atleten van Alfred Boucher.

UITSLAG Kempen Cup 2007

Open-Renklasse

Overall results after Dag 1

#	CN	Pilot	Club	Glider	Total
1.	42	Antoon Kerkhofs/ Ton De Kort	EAC	Duo Discus T	1000
2.	46	Dennis en Jan Schouten	KZC	DG 505M 22m	966
3.	HI	Brian Van Acker/ Leybaert Eric	EZAC	Janus CM(FG)	962
4.	295	Frank Op t'Eynde	B	Nimbus 3/255m	921
5.	FND	Paul VdBorne/ Willems T/Van Gael P	KAC	Duo Discus T	881
6.	KDB	Joost Bertels	KACB	Janus CT	860
7.	FU	Louis Braspenning/ Wouters Paul	KACB	Ventus cT 176m	824
8.	K3	Ad Kennes	KAC	Mosquito	796
9.	71	Peter Wouters/ Filip Meerts	KAC	ASW 20 16.6m	752
10.	KV	Flor Wauters	BAC	DG 400/17	739
11.	AL	Tom Geenen	KAC	DG 200	584
12.	BE	Bert De Wijs	KAC	DG 800	572
13.	HE	Walter Geenen	KAC	Ventus 2cM/18m	411
14.	RS	Daan Spruyt	VZP	PIK 20 D	324
15.	E12	Eric Houtman/ De Ruyter Aart	GZC	Duo Discus	0

Club

Overall results after Dag 2

#	CN	Pilot	Club	Glider	Total
1.	WB	Kris Geudens	KAC	Astir CS Jeans	487
2.	KB	Koen Van ROOY/ Guy Lauwers	KAC	ASK 21	486
3.	V5	Tjalling Scholten/Jan Brouwer	NL	ASK 21	442
4.	KA	Rudy Broeckx/Stefaan Schoenmaekers	KAC	ASK 13	372
5.	OU	Stijn Vanden Boer	ALB	Astir CS Jeans	254
6.	KS	John Fabrie/ Hannes Peter/ Van Der Linden Eddy	KAC	ASK 13	27
7.	KW	Jan Wouters/Kloosterman		Twin Astir Trainer(FG)	23
8.	EP	Pieter Loman /Muylaert JP	VZP	ASK 21	0

Standaard

Overall results after Dag 2

#	CN	Pilot	Club	Glider	Total
1.	YHI	Joris Vanderputten	VZP	Hornet	1000
2.	W3	Johan Lemmens	WBAC	Discus	911
3.	AE	Danny Verheyen Meyers Ivo	Albatros	LS 7	888
4.	OI	Geert De Palmaenaer	VZP	Pegase	854
5.	BR	Peter Bertels	KACB	Std. Libelle	749
6.	2D	Hugo Jansen	KAC	DG 300	722
7.	KZ	Ben Heylen	ACK	Pegase	683
8.	AH	Dries Van Gestel	B	DG 300	539
9.	FR	Edwin Van Gompel	EACzc	Discus bT	533
10.	XO	Guy Piccart	DAC	DG 300	528
11.	L2	Luc Van Camp	KAC	SZD 55	472
12.	70	Stefan Bovin	LUAC	ASW 19	27
13.	24	Howard Van Doninck	KAC	ASW 15	25

VICTOR BOIN 2007

PILOOT	Gevlogen km	10% bonus	Gehandicapte km
Antoon Kerkhofs/ Ton De Kort (EAC)	429,35	Ja	429,35
Dennis en Jan Schouten (KZC)	456,44	Nee	414,95
Brian Van Acker/ Leybaert Eric (EZAC)	398,11	Ja	413,08

KIEWIT CUP 2007

De kater die sommige wedstrijdpiloten hadden opgelopen op het Belgisch Kampioenschap en de slechte weersvooruitzichten zorgden voor een lage opkomst op de 30ste Kiewit Cup. Maar ook dit jaar maakten we onze reputatie weer waar, geen Kiewit Cup zonder vliegday.

Zaterdag 26.05

Al vroeg werd het duidelijk dat de weergoden ons slecht gezind waren. De staking van de post zorgde ervoor dat de eieren niet tijdig bij de Clarissen afgeleverd werden. Dag geannuleerd.

Zondag 27.05

Ook op dag 2 zag het er niet rooskleurig uit. Er was een klein kansje om te vliegen, maar het was afwachten. Sommige deelnemers trokken hun conclusie na de initiële briefing en planden andere bezigheden voor de rest van de dag.



Alle tijd om een kijkje te nemen. Foto: Wil Janssens

Maar de opening die we nodig hadden, kwam er wel degelijk en het was monteren geblazen. De Clubklasse kreeg een proefje van 79km voorgeschoteld, de Standaard en Open/Ren vertrokken voor 125km. Van de 29 inschrijvingen, verschenen er 21 aan de start, het vertrek verliep heel snel met de 4 slepers die we voorzien hadden.

Voor de Clubklasse werd het al snel duidelijk dat de opdracht niet haalbaar was, na enkele pogingen staakte iedereen de proef en landden alle clubklassers terug op Kiewit.

In de Standaard vloog Geert De Palmenaer met zijn Pégase de grootste afstand, 60km, genoeg voor de morele overwinning, de dag was echter niet geldig omdat niet genoeg

piloten de referentie afstand van 50km haalden.

De Open/Ren had meer geluk, Walter Geenen met zijn Ventus 2CM vloog rond en behaalde de dagoverwinning. Ken Evens & Werner Smolders op Nimbus 4DT moesten nipt de duimen leggen met 3 puntjes minder. Een geldige vliegdag in de Open/Ren, oef toch 1 klasse met een geldige vliegdag.

Maandag 28.05

De dag kondigde zich veelbelovend aan en er werd door sommigen vroeg gemonteerd. Maar al gauw zette de regen iedereen met beide voeten terug op de grond. Om 14u werd de handdoek in de ring gegooid, spijtig.

De hoofdprijs, een uur simulator Airbus A330 geschonken door Sabena Flight Academy werd gewonnen door Walter Geenen, hij zal worden geassisteerd door Geert De Palmenaer en Patrick Albert die het lotje voor het 3de zitje won.

Slechts één vliegdag, of beter gezegd tegen de verwachtingen in toch één vliegdag. Volgend jaar brengen we de eieren persoonlijk naar de Clarissen!

Bedankt aan alle deelnemers en slepers, hopelijk volgend jaar beter.

Ken Evens (Alb)

UITSLAG Kiewit Cup 2007

Oefenklasse

Dag 1, 27.05.2007, Voorlopige uitslagen • Racing Task Club • 1HASS - 10DEK - 1ZWAR - 1HASS • Task length: 79.2km

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	Speed	Dist.	Points	Pen.
DNF.	KP	ALBERT Patrick	LV	ASK 13						0	
DNF.	KS	VAN ROOY Koen / GEENEN Tom	KAC	ASK 13						0	
DNF.	TJ	DIRCKX Kurt / RENCKENS Carl	ALB	Ka 7						0	
DNS.	CK	SCHRAYEN Albert	ALB	Ka 8						0	
DNS.	IJ	VANDEN BOER Rik	ALB	Ka 8						0	

* Geen geldige wedstrijddag.

Standaard

Dag 1, 27.05.2007, Voorlopige uitslagen • Racing Task Club • 10ZNO - 10STR - 10LOM - 1ZUTE - 1HASS • Task length: 124.8km

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	Speed	Dist.	Points	Pen.
1.	OI	DE PALMENAER Geert	VZP	Pegase	16.14.10				59.8km	0	
1.	WW	SPRUYT Daan	VZP	Std. Libelle		16.00.34			44.3km	0	
1.	HI	VANDERPUTTEN Joris	VZP	Hornet	16.00.54				25.3km	0	
1.	ME	DE CONINCK Eddy	KAC	Pegase	16.12.53				12.6km	0	
1.	XO	PICCART Guy	DAC	DG 300	16.06.49				11.8km	0	
DNF.	YY	APPELTANS Peter	ALB	DG 300						0	
DNF.	TQ	BAERTS Michel	ALB	LS 4						0	
DNF.	ED	DE WACHTER Emiel	ACK	LS 8						0	
DNF.	EP	LOMAN Pieter	VZP	ASK 21						0	
DNF.	GW	VERHEYEN Danny / MEYERS Ivo	ALB	LS 7						0	
DNF.	EY	SNOEKX Marcel / PEETERS Raf	ALB	Twin Astir Trainer(FG)						0	
DNF.	ZD	SANNEN David	KAZM	DG 100						0	
DNS.	PM	SPEETJENS Jan	ALB	LS 4						0	
DNF.	L2	VAN CAMP Luc	KAC	SZD 55						0	
DNF.	ZX	VAN PUTTEN Frank	KAZM	DG 300						0	
DNS.	OU	VANDEN BOER Stijn	ALB	Astir CS Jeans						0	
DNF.	EX	VANDEN BOER Paul	ALB	Astir CS Jeans						0	

* Geen geldige wedstrijddag.

Open-Ren

Dag 1, 27.05.2007, Voorlopige resultaten • Racing Task Club • 10ZNO - 10STR - 10LOM - 1ZUTE - 1HASS • Task length: 124.8km
Maximum Points: 301, Day factor = 0.625

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	Speed	Dist.	Points	Pen.
1.	HE	GEENEN Walter	KAC	Ventus 2cM/18m	16.10.03	18.46.37	02.36.34	47.8km/h	124.8km	188	
2.	ZY	EVENS Ken / SMOLDERS Werner	ALB	Nimbus 4D	16.02.47	18.34.30	02.31.43	49.3km/h	124.8km	185	
3.	YH	VERHEYEN Danny / GILLEGOT Jan	ALB	Janus C(FG)	16.10.54				7.9km	9	
4.	HFJ	MERTENS Hugo	ALB	Jantar 2	16.36.11				7.6km	8	
DNF.	3Kc	CALLEWAERT Geert	ALB	Discus 2T/18m						0	
DNF.	AA	KELL Jef	ACB	Ventus cT 17.6m						0	
DNF.	AJ	VERCAMMEN Jan	KAZM	Ventus 16.6m						0	

Geldige dag

Eindklassement

KiewitCup 2007 • EBZH, 26.05.2007 - 28.05.2007 • Open - Overall results after Dag geannuleerd

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total
1.	HE	GEENEN Walter	KAC	Ventus 2cM/18m	188
2.	ZY	EVENS Ken / SMOLDERS Werner	ALB	Nimbus 4D	185
3.	YH	VERHEYEN Danny / GILLEGOT Jan	ALB	Janus C(FG)	9
4.	HFJ	MERTENS Hugo	ALB	Jantar 2	8
5.	3Kc	CALLEWAERT Geert	ALB	Discus 2T/18m	0
5.	AA	KELL Jef	ACB	Ventus cT 17.6m	0
5.	AJ	VERCAMMEN Jan	KAZM	Ventus 16.6m	0

*Voor OEFEN en STANDAARD klasse geen geldige wedstrijd.

BELGISCH KAMPIOENSCHAP 2007

Door het tegenvallende weer kende het BK 2007 ingericht door de ACA en gevlogen vanaf de militaire piste van St.-Hubert geen geldig eindklassement.

Het hoekje van de boekenvreter

We zullen nog maar eens de videotoeer opgaan. Met de DVD is de videoproductie voor zweefvliegers blijkbaar in een stroomversnelling geraakt.

Bekijken we eerst een zoveelste Nieuw-Zeelandse film: **Lifted 001**, uitgegeven door Ant BUCK en Matt ROBAIN. Dit is een montage van prachtige sfeerbeelden over diverse aspecten van het zweefvliegen in Aotearoa, het Land van de Lange Witte Wolk. Laag scheuren langs stranden en kliffen, overland boven heuvelig schapenlandschap of in de besneeuwde bergen, vanop vliegvelden zoals Paraparamu, Masterton, Taupo of Omarama...

Gefilmd in breedbeeld, met hoogwaardige camera's en blijkbaar professioneel gemonteerd. Top! En nochtans is de boekenvreter niet laaiend enthousiast. Er is een "too much" effect: te veel gesyncopeerde muziek, te veel gebruik van kleurfilters, zwart-witopnames, beeldversnellingen of vertragingen, vooruit-achteruitgaande beelden, wazige trileffecten, noem maar op. Een beetje alsof de monteur per se de mogelijkheden van zijn nieuwe montagesoftware wou demonstreren. Het lijkt wel een langgerekte songclip. Waarschijnlijk word ik te oud, en zou een jongere boekenvreter

hierover in de wolken zijn... Een amateur van MTV en computerspelletjes... Als ik eens veel tijd heb (???) zal ik de film eens r i p p e n ,

hermonteren en voorzien van andere muziek.

De extra's zijn minder nerveus gemonteerd en vallen best mee: enkele bruto opnames van Nieuw-Zeelandse zweefvliegbeelden, een competitie te Taupo, een buitenlanding met ophaling. Als toemaatje een helikoptervlucht om de lokale bierreserve weer op peil te brengen, en enkele beelden van "het echte Nieuw-Zeeland".

Info: www.liftedfilms.com

Een echte tegenpool is de DVD **Vol à voile - Le planeur, un sport de glisse** van Alain BOUCHARDON. Het gaat hier om een digitale compilatie van materiaal dat vroeger analoog werd uitgegeven. De hoofdfilm is **Un autre monde, une autre dimension**, die eerst op VHS werd uitgebracht. Zeer mooie beelden van de Franse Alpen gezien vanuit een zweefvliegtuig, met muziek en commentaar. Jammer genoeg voelt men hier duidelijk de tand des tijds. Sommige beelden werden nog op film opgenomen - 16 mm of 35 mm -, de rest op VHS, en de kleurverschillen vallen op. De beeldscherpte laat te wensen over, wij zijn dat wazige niet meer gewoon. De klank is mat, het commentaar daardoor soms moeilijk te begrijpen. De tekst is trouwens ook verre van modern. Tweederangs poëzie gedeclameerd op melige toon door een zoet-

gevooisde damesstem... Als je de klank uitzet en goede muziek oplegt, kan je echter nog best genieten van deze 15-20 jaar oude beelden.

Het tweede gedeelte, **Des hommes, des ailes, des aventures**, is een recent opgenomen kaderverhaal rond 3 oudere opnames. Bouchardon interviewt telkens een persoonlijkheid die de volgende sequentie inleidt. Het eerste hoofdstuk is niet van Bouchardon zelf, het is een vooroorlogse propagandafilm voor het zweefvliegen, opgenomen in het toenmalige nationale zweefvliegcentrum van *La Banne d'Ordanches*. We volgen er de dagelijkse vlaggenroet (!), het buitenzetten van de toestellen (de zweefvliegers dragen een uniform en marcheren in het gelid naar de loods), de scholing op de vliegende balk "XI A", dan de "XV A" met eivormige rompbekleding. Dan wordt het FAI-brevetsysteem uitgelegd en geïllustreerd. Voor de boekenvreter (en geschiedenisfreak) is dit het beste deel van de ganse DVD.

Het tweede hoofdstuk, *Voiliers du Ciel*, is opnieuw puur Bouchardon, en de commentaar voor de hoofdfilm is ook hier grotendeels van toepassing. Het slothoofdstuk, *Danse avec les Anges*, is dan weer een lange kunstvliegsequentie uitgevoerd door Pierre Albertini op Swift. Niet slecht, maar we hebben ondertussen al beter gezien.

Info: www.boubouche.com

Al bij al zijn deze twee DVD's de moeite waard voor de verzamelaar, maar beide zullen slechts een beperkt publiek echt aanspreken. Voor de doorsnee zweefvlieger zijn er zeker schijfjes op de markt met een hoger plezierpotentieel.

Stéphane Vander Veken



Mijn eerste Keer: Acro in Terlet



De Fox MDM-1 PH-1091 startklaar op Deelen
foto: P Looman

Ik zat er lang op te broeden, zou ik, zou ik niet? Tot ik ten slotte mijn stoute schoenen aantrok en links en rechts inlichtingen ging nemen om een aerobatics cursus in een zweefvliegtuig te volgen. Uiteindelijk viel mijn keuze op een cursus die in Terlet (Nederland) wordt georganiseerd. Ik heb natuurlijk een aantal formaliteiten moeten voldoen, maar uiteindelijk viel dat alles wel mee en kreeg ik na een paar weken de bevestiging dat ik aanvaard was voor de cursus. Ondergetekende tevreden en dus begin ik me al een beetje mentaal voor te bereiden. Ik maak op zondag 27 augustus mijn spulletjes klaar, tentje inbegrepen en vertrek richting Arnhem. Zo tegen de late namiddag kom ik er aan en stap het restaurant "De Thermiekbelt" binnen. Ik krijg alras een kop koffie en als ik vraag wanneer Sape eraan komt, krijg ik het antwoord dat hij er snel aankomt. Ondertussen kijk ik naar de zweefvliegtuigen die voor mijn neus komen landen. De vliegtag zit er zowat op. Het weer, maar dat weten we ondertussen allen al, is niet zo schitterend. De voorzieningen voor de komende dagen zijn trouwens ook al niet zo schitterend.

Zo rond 7 uur 's avonds komt een kaalkop, gevolgd door nog een paar mensen de Thermiekbelt binnen. Hij wordt begroet als Sape en ik ga me dan ook voorstellen. "Aha, jij bent de Belg!" Sape Miedema, de instructeur voor de cursus stelt de anderen voor. Eric Houtman en Peter Mink. Hij vraagt ineens of ik al heb gegeten, wat niet het geval is en dus gaan we met z'n alleen aan een tafel zitten om een stukje te verorberen. Er worden al wat ervaringen uitgewisseld. Die van mij zijn beperkt, maar Sape stelt me gerust, daarom is er ook een cursus. Collega's cursisten komen er bij en we zijn in totaal met vijf. Sape legt uit dat hij niet meer leerlingen aanvaardt per cursus, gezien het nogal intensief is en hij zoveel vluchten als mogelijk wil doen. Dat belooft... Na het avondmaal gaan wel naar het briefinglokaal op de eerste verdieping en daar begint Sape aan het theoretische gedeelte. Ik heb mijn tentje al opgezet, dus hoef ik me daar geen zorgen meer om te maken.

Gelukkig maar, want het wordt elf uur als Sape afsluit. Morgen wordt het vroeg dag...

Maandagmorgen gaan we (mijn collega's cursisten en ikzelf) na het ontbijt de toestellen buitenzetten. Er is voor ons een ASK-21 (PH-1334) gereserveerd. We brengen, nadat we met de stofzuiger zijn rondgegaan, het toestel naar de piste. Kwestie van bij rugvlucht niet alle smeerlapperij in de ogen te krijgen. Sape is ondertussen met iemand naar Deelen gereden, waar de Super-Dimona staat die ons naar 1200m zal brengen voor de oefeningen. Als we boven bij de piste aankomen, komt de Dimona er aan. De sleeppiloot, Gicinus, is er al, samen met zijn madam en zijn hond. Hij blijft ook op Terlet in zijn camperbusje. Als Sape uit de Dimona stapt, maakt Gicinus zich klaar. Sape begint met nog wat briefings en na zo'n 15 minuten vertrekt de eerst cursist. We houden 'm natuurlijk in de gaten en als de ASK loskomt zie ik onmiddellijk een looping, gevolgd door een halve loop halve rol, alweer gevolgd door een rol links, halve rol halve loop, rol rechts, stall-turn links, stall turn rechts. Tegen dan is de ASK zo'n 600m hoogte verloren!!! Geen tijd om thermiek te zoeken en hoogte te winnen. Trouwens, het weer is niet van die aard dat het ook iets zou uithalen. Nog een looping, zelfs twee, nog een paar scherpe bochten en op een hoogte van zo'n 300m wordt "normale" vlucht ingezet. Pffff, als ik dat zie, vraag ik me af of ik hier eigenlijk wel op mijn plaats ben...

Het wordt mijn beurt en tijdens de sleep legt Sape me uit wat er gaat gebeuren en wat er van mijn wordt verwacht. Hij zegt me dat ik het volledige programma heb gezien om de kwalificatie te bekomen. Op 1000m hoogte, begin ik aan de cockpitcheck alvorens de oefeningen te beginnen: G-meter op nul, riemen nogmaals aanspannen, canopyvergrendeling nogmaals nazien, enz... Op 1200m zegt Sape me te ontkoppelen, hij neemt een bocht naar rechts, kijkt nogmaals of de sleper weg is en begint... Stick naar voor, 45 graden naar beneden, horizontaal, trekken, blijven trekken, negatieve vlucht, neutral, terug trekken... Het gaat allemaal zo vlug en



De Fox MDM-1 op Weelde tijdens Kempen Cup
foto: redactie Ligablad

ik word als een voddendpop heen en weer geslingerd. Het ontbijt komt me trouwens in de keel te staan. En Sape gaat maar door... rol, halve rol, stall-turn, ... En hij blijft ondertussen maar uitleg geven en ik blijf het ondertussen maar ondergaan. Ik ben eigenlijk blij als we terug op de grond staan, amai, moet ik dat ook doen ???

Sape gaat alweer de lucht in met de volgende en als het opnieuw aan mij is, zegt hij me dat het nu aan mij is om te vliegen. Zelfde scenario, op 1200m, los, kijken naar de sleper en hop. Sape ratelt de handelingen af en ik voer uit. Looping valt eigenlijk wel mee, hoewel het gevoel wel apart is. Halve rol is al wat anders. Je hangt hulpeloos in de riemen, aan het wachten tot de snelheid genoeg gezakt is om de halve rol te doen, en ja, drukken om de snelheid eruit te krijgen is iets wat de "normale" piloten niet gewend zijn. "Overspeed is het grootste probleem bij acro." zegt Sape "en ook het moeilijkste om onder de knie te krijgen." Nu kan een ASK wel wat aan, maar te veel is te veel. Zeker binnen de manoeuvresnelheid. Wat me het meeste onder de indruk brengt is de snelheid waarmee de piloot zowel de horizon als de snelheidsmeter moet in de gaten houden. Vleugels horizontaal houden in negatieve vlucht, hangende in de riemen is alles behalve praktisch. Zeker niet naar het koordje kijken, want dan word je helemaal gek! De stall-turn wordt ingezet en dan grijpt Sape in. Of moet ik zeggen de eerste keer dat ik merkt dat hij ingrijpt. Eigenlijk was ik te laat met het voetenstuur en heeft hij ervoor gezorgd dat we een Humpty-dump deden. Dit is op de rug uit de stall komen, Hij legt uit dat dit is om te vermijden dat we een Tail-slide doen, de enige figuur dat de Flight manual van de ASK niet toestaat... Wist ik maar wat er is gebeurd... Na de landing zegt Sape me dat ik het niet slecht deed. Als ik 'm zeg dat die stall-turn niet was wat het moest zijn, antwoordt hij dat het wel goed komt. Zonder verdere commentaar. Het weer ziet er nogal onheilspellend uit en het begint uiteindelijk ook te regenen. Sape zegt dat we geluk hebben dat het nog zo lang heeft geduurd. Dus alles terug naar beneden en in de hangar. Eerste dag zit erop. En wat voor een dag...

Dinsdag, na het ontbijt, komt Sape tot bij ons en hij bevestigt wat we al door hadden: geen vliegtag vandaag, het weer is te slecht. Dus lummelen we maar wat rond, boekje lezen in de Thermiekbelt, potje pakken, kouten met Bart, de chef van de Thermiekbelt en een paar bezoekers... Het zicht over de heide is echter wel spektakel, zelfs in de regen. En in de namiddag zie ik een groep reebokken grazen in de verte. Wie zei ook alweer dat vliegen en natuur niet samen gaan? Vroeg naar bed 's avonds,

morgen misschien beter. Misschien... Woensdag is uitgeklaard, dus onze ASK weer naar de piste. De Dimona staat al klaar. We passeren weer allen de revue bij Sape en dit keer lijkt het me dat het slechter is dan gisteren. Alweer die stall-turn... Vergeten rechts te kijken om te zien of de vleugels vertikaal op de horizon staan. Dat moet dus beter kunnen. Looping en halve rol – halve loop beginnen te lukken. Mijn collegas cursisten gaan door en dan is het weer alweer de spelbreker. 't Zal voor morgen zijn...

Donderdag. Het weer zit mee, 's morgens toch. We gaan door met onze oefeningen totdat er een onweer boven de Terletse heide losbarst. We spurten naar onze wagens en kunnen alleen maar wachten tot het over is. Na zo'n half uurtje steken we terug ons hoofd buiten om de ASK af te drogen wanneer Sape ons zegt eens omhoog te kijken. In de verte, richting Deelen, zien we een windhoosslurf uit de wolken komen. Een fan-

tastisch gezicht. En we zijn op veilige afstand. Het is echter na een paar seconden al afgelopen, maar we zijn met z'n allen toch wel even stil. Als ik me dan herinner dat ik verdorie een foto toestel in de wagen heb liggen, krijg ik de hele bende over m'n kop. Tja, te laat en de windhoos komt, gelukkig misschien, niet meer terug...

Vrijdag is alweer een bewolkte dag, maar de sleper brengt ons tussen de dikke cumulusen door toch naar 1200m. Maar we moeten wel uitkijken, want er kunnen anderen onder die cumulusen hangen die met de lier opstijgen. Het wordt alweer de laatste dag en een van de collega's heeft zijn vijfde solo programma afwerkt en krijgt dus zijn kwalificatie. Ik ben helaas nog niet zover en dat zal nog wel even duren denk ik zo. 's Avonds eten we met de hele bende samen en zijn Erik en Peter ook weer van de partij. En dan heeft Sape nog een toetje voor ons: morgen gaan we naar Deelen vliegen.



De Fox MDM-1 inverted foto: Erik Houtman

Daar staat Sape en Erik's MDM-1 Fox, jawel een echt kunstvliegtuigtoestel. Sape en Erik zijn mede-eigenaar van het toestel en doen dan ook ieder jaar de kampioenschappen met de Fox.

Zaterdag naar Deelen. De basis is op zo'n 10 minuten rijden van Terlet. Onze namen zijn bekend bij de wachtpost, daar heeft Sape al voor gezorgd en dus gaan we zonder veel moeilijkheden naar de hangar. Sape noch Erik zijn te zien en we rijden door naar de piste. Er staan al een heel pak vliegers gemonteerd, maar het plafond is zo'n 400m. Wachten dan maar... De Fox staat vertrekken klaar, dus gaan we, alweer, een kop koffie halen. Er zit niet veel anders op, zullen we maar zeggen. In de bar legt Sape ons een paar verschillen tussen de Fox en de ASK uit. We lichen, alsof we het verschil niet zien. Maar het voorbeeld doet ons zwijgen: een rol met de ASK is rond in zo'n 12 seconden, de Fox doet er 4 seconden over. Dan weet je het wel. Trouwens, als je het formaat van de roeren ziet, weet je wel waarom. De bewolking blijft echter laag en aangezien ik nog terug naar België moet rijden, houd ik het dan maar bekeken. Echter niet zonder de belofte dat ik binnenkort nog verder kom oefenen.

Bedankt Sape en Erik...

Pieter Loman
VZP



De PH-1091 aan de start van een wedstrijd

KBAC: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen

VERSLAG van de vergadering van 28 maart 2007

Aanwezig: G. Van Pee, voorzitter, J. Servais, J. Aerts, G. Michiels, J.M. Mullenders, J.P. Awouters, P. Pauwels, N. Van Huffel, observator KBBF

Verontschuldigd: R. De Coninck, E. Lecloux, R. Paenen, L. Van Geyte

De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

De voorzitter verwelkomt de heer Jos Aerts die terug als vertegenwoordiger van de

BZF/LVZC de commissievergaderingen zal bijwonen.

Mevrouw N. Van Huffel vertegenwoordigt de KBBF-Sportcommissie en zal toelichting geven bij het dossier Paenen/Van Geyte.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 29-11-2006:

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Homologatie van records

2.1. Ballonvaart:

Twee aanvraagdossiers voor de erkenning tot Belgische records met gasballon in de klasse AAs:

1/ Afstand: 516,55 km

2/ Duur: 19 Hrs 39 Min.

Pilot in bevel: L. Van Geyte

Co-piloot: R. Paenen

De vlucht had plaats op 09-10 oktober 2006 tijdens de Gordon Bennett Cup - Waasmunster.

Cfr. de bespreking van 29/11 werden deze dossiers opnieuw behandeld binnen de KBBF. Mevr. Van Huffel verwijst naar de toegestuurde nota en bevestigt dat na overleg binnen de KBBF en met de FAI/CIA werd besloten om de beide records goed te keuren in te schrijven als volgt: Pilot: Luc Van Geyte Crew: Rudy Paenen

2.2. Zweefvliegen:

- Conform de Sporting Code werden op 16 en 20 december en op 7 januari jl. aanmeldingen ontvangen vanuit Bitterwasser/Namibië voor prestaties van Johan Luyckx, gevlogen met LAK 17aT.

De dossiers werden conform opgemaakt, gecontroleerd door de The Namibian National Aero Club, en vervolgens overgemaakt aan de KBAC:

Volgende nationale records worden gehomologeerd:

Category: General – Class: Open

- 14-12-2006 Free triangle distance: 981 km
- 04-01-2007 Free 3 TP distance: 1084,8 km
- 15-12-2006 Speed triangle 1000 km: 136,14 km/u

Category: General – Class: 15 meter

- 14-12-2006 Free triangle distance: 981 km
- 15-12-2006 Triangle distance: 1024,2 km
- 04-01-2007 Free 3 TP distance: 1084,8 km
- 17-12-2006 Speed triangle 500 km: 134,75 km/u
- 03-01-2007 Speed triangle 750 km: 130,80 km/u
- 15-12-2006 Speed triangle 1000 km: 136,14 km/u

- Conform de Sporting Code werd op 23 december de aanmelding ontvangen vanuit Zapala/Argentinië voor de prestatie van Marc Slusznij/Jean-Claude van Osbeek met Stemme S 10 VT:

Category: General – Class: Open

22-12-2006 Absolute altitude: 11 278 m
Tot op heden werd geen dossier ontvangen.

- Conform de Sporting Code werd einde december de aanmelding ontvangen vanuit Australië voor de prestatie van Paul Bourgard:

Category: General – Class: Open –

Speed over triangle 500 km
Tot op heden werd geen dossier ontvangen.

3. Resultaten van wedstrijden in 2006/2007: Nihil**4. Reglementen van wedstrijden 2007:****4.1. Zweefvliegen:**

- 12 – 19 mei
Nationale Kampioenschappen – St.-Hubert 34i^{ème} Concours Int. des Ardennes
- 17 – 20 mei
Kempen Cup – Weelde
Victor Boin Trofee (Open/renklasse)
- 26 – 28 mei
Kiewit Cup – Kiewit/Hasselt
- 2 – 3 juni
Kaiser Wedstrijd - Zwartberg

4.2. Ballonvaart:

- 16 – 20 mei
Nationaal kampioenschap gaat samen met NL-kampioenschap
Reglement zal a.s.a.p. worden ingediend.

- 13 – 22 september
51ste Coupe Gordon Bennett – Brussel
FAI Organiser Agreement zal door de KBAC-voorzitter/secretaris worden ondertekend en vervolgens worden doorgestuurd naar de FAI. Voorafgaand moet de overeenkomst tussen de KBAC en de KBBF nog worden ondertekend. KBAC-voorzitter zal contact nemen met de KBBF-voorzitter.
(Wordt besproken op de vergadering van het Directie Comité van 3 april a.s.)

5. Homologatie van de zweefvliegprestaties:

Alle dossiers worden aanvaard.

6. Allerlei:**6.1. Zweefvliegen – KBAC-reglement/OHB voor de zweefvliegvergunning**

Op voordracht van de BZF gaat de commissie akkoord met:

- De aanstelling tot 'Examinator Zweefvliegen' voor de periode 01-01-2007 t/m 31-12-2009: Voor de BAC/ pour les Cadets : J.M. Mullenders

- Het verlenen van de bevoegdheid tot ondertekenen van de vliegvergunningen voor de BAC-leden door J.M. Mullenders in opvolging van F. Dauw.

Documentatie wordt a.s.a.p. overeenkomstig geactualiseerd.

6.2. Organisatie examen Sportcommissaris:

Op verzoek van de BZF zal op vrijdag 4 mei 2007 – vliegveld Goetsenhoven (BAC-lokalen) een examen worden ingericht.

Er wordt gewezen op de spelregel dat elke kandidaat vooraf zijn deelname moet bevestigen middels een storting van € 25,00. Dit bedrag wordt aan de kandidaat terugbetaald indien hij werkelijk deelneemt.

6.3. Volgende vergaderingen 2007:

- 20 juni
- 26 september
- 28 november

Omstreeks 19:30 u wordt vergadering gesloten.
Vervolgens worden nog enkele zweefvliegproeven in detail gecontroleerd.

P. PAUWELS - Verslaggever

HOMOLOGATIE van VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN

1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

DE MAEGD Geert
DE VLEESCHAUWER Steven

DROBE Pieter
DONNE Serge
HALSBERGHE Joan
PONSAERTS Tom
VANDEWALLE Nathalie

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

DOCKX Maxim

2. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

MOENS Herman

3.1. Theoretische examen hulp-/instructeur:

VUEGEN Lode

3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

*

3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

*

HOMOLOGATIE van FAI-BREVETTEN

1. ZILVEREN BREVET:**1.1. 1000 m hoogtewinst:**

Guido SCHROEYERS
Steven VAN LOVEN

1.2. 5 uren duurlucht:

DE WEERDT Frans
DOCKX Maxim
SCHROEYERS Guido
VAN ACKER Peter
VIJVERMAN Pieter

1.3. 50 km afstandsvlucht:

LIEVENS Pieter

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

LIEVENS Pieter
VAN LOVEN Steven

2. GOUDEN BREVET:**2.1. 3000 m hoogtewinst:**

*

2.2. 300 km afstandsvlucht:

*

2.3. Bekomen het gouden kenteken:

*

3. DIAMANTEN BREVET:**3.1. 5000 m hoogtewinst:**

*

3.2. 300 km doelvucht:

*

3.3. 500 km afstandsvlucht:

*



think security

AVIATION SPACE AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

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

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

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



www.bloso.be
02 380 44 44

de
gordel[®]
de Bloso klassieker

2
september
2007

De Tofste Zondag!
Hét fiets- en wandelfeest in de Vlaamse rand rond Brussel

COPRODUCTIE

IN SAMENWERKING MET



één



Het Nieuwsblad

lotto





JUNIORENWEEKEND 2007
GOES ACRO
ZATERDAG 29 SEPTEMBER
KONINKLIJKE AEROCLUB BRASSCHAAT

Guests:

Dutch Glider Aerobatic Team
MDM-1 Fox // ASK 21

meer info op www.kacb-juniorenweekend.be