

LIGABLAD

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



*29 ste jaargang
april • mei • juni 2008
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

nummer

114

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



29ste jaargang • nummer 113
jan. - feb. - maart 2008

**Hoofdredactie, 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:**

De Keersmaecker Bart (KAZM) • Evens Ken
(ALB) • Huybreckx Marc (ACK) • Janssens
Wil (ALB) • Mertens Hugo (ALB) • Pauwels
Patrick (LVZC) • Taeymans Stan (KAC) • 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

DEXIA

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 2008 op het redactieadres.

Foto cover: Waterlossen, finish van 2j6 op Kiewit Cup - Wil Janssens

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het Secretariaat	1
Charronnieuws	1
Kempen Cup 2008: vrijdag 2 mei '08	2
Transponder in Nederland	3
Zweefvliegtuignieuws	5
Wedstrijduitslagen	6
Het hoekje van de boekenreter	8
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Stan Taeymans	9
Belgisch kampioenschap te St-Hubert	11
Kiewit Cup 2008	14
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden	16

"Lieber schlecht geflogen als gut gearbeitet!"

Woordje van de redactie

Iedereen tevreden.

Da's de eindbeoordeling van de grote voorjaarswedstrijden.

Of men nu in de top van het klassement eindigde of niet, iedereen heeft naar hartelust kilometers (en sommigen jammer genoeg ook zand) kunnen vreten.

Natuurlijk hebben ook niet wedstrijdvliegers hun deel van de prachtcondities van de afgelopen weken kunnen meepikken.

Voor zowel de Kempen Cup, de Kiewit Cup als voor het Belgisch kampioenschap te St-Hubert stond het weer in schril contrast met vorige jaren. Een lang verhoopte opsteker zowel voor de organisatoren als voor de deelnemers.

Ook onze COL kreunde onder de bijna dagelijkse uploads van vluchten. Blijkbaar is deelname aan de COL terug iets populairder geworden dit seizoen. Om de top van de nationale rangorde nog bepalend te wijzigen is nu wel al een kleine krachttoer nodig maar in het internationale klassement ligt alles nog open. Natuurlijk blijft de 'Olympische gedachte' primeren. Opletten voor de luchtruimvalstrikken en de IGC's blijven insturen.

Helemaal andere koek is de invoering van de TMZ's in

Nederland. Na een kort uitstel werden de transponderzones dan toch ingevoerd zodat het Nederlands grondgebied 'off limits' is, tenzij men de investering in een mode S transponder niet langer uitstelt. De Noordelijk gelegen clubs en vooral hun overlandvliegers staan met de rug tegen de muur en zullen noodgedwongen de investering moeten aangaan. In het Belgische luchtruim kunnen we -voorlopig nog- transpondervrij vliegen en hebben we met het LFA-Golf systeem een echt uniek alternatief. Het systeem heeft zijn beperkingen maar vraagt ook een niet onbelangrijke inspanning van de mensen van Belgocontrol om het commerciële verkeer uit onze Golf gebieden te houden. Laat ons allen verantwoord en dankbaar omgaan met de aangeboden faciliteiten. Voor de studenten onder ons zal het een zware periode geweest zijn om de aandacht bij de studies te houden maar in de komende weken kan de inspanning verzilverd worden.

Geniet allemaal van een welverdiende (vlieg)vakantie.

Geert

Nieuws van het secretariaat

Kadervorming

5 kandidaten hebben met gunstig gevolg het theoretisch examen afgelegd voor de bevoegdverklaring van 'Instructeur', zij zijn gestart met hun praktische opleiding tot 'Hulpinstructeur'.

"Onthaal uw gasten als VIP's!"

De Raad van Instructeurs koos deze slagzin als thema voor 2008. Het is immers zo dat het onthaal, het opvangen en begeleiden van geïnteresseerde kandidaat-leden alsook nieuwe leden van zeer groot belang is. Alle leden moeten hierbij betrokken worden. De thema's van de voorbije jaren zoals 'Fit-to-Fly', en "Wij zijn allemaal verantwoordelijk" blijven uiteraard verder lopen.

Technische controle

Bij een eerste evaluatie blijkt dat alles naar wens is verlopen tijdens de voorbije wintermaanden. Zoals iedereen weet, draait de zweefvliegsport 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. De omschakeling van het huidige KBAC-systeem naar het EASA-systeem is volop aan de gang. Er werden reeds 127 dossiers van de 200 bij het DGL ingediend. De tot op heden door de DGL-Inspecteurs uitgevoerde controles zijn op een correcte en coöperatieve wijze verlopen. In verband met de toekomstige organisatie - de opstart van een Part M-Subpart F Maintenance Organisation en een Subpart G Airworthiness Organisation - 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.

EASA Pilot Licensing

Op 10 en 11 juni hield EASA een workshop over het toekomstige licensing systeem. Een ruime EGU-delegatie (met LVZC) was aanwe-

zig. Ofschoon de aankomende vakantiemaanden het organiseren van overleg bemoeilijkt, zullen de raad van bestuur en de raad van instructeurs de voorstellen bespreken en zodanig reageren zoals in de NPA-procedure is voorzien. Het is duidelijk dat ook hier flink wat aanpassingen zullen moeten worden doorgevoerd. De eenvoudige zweefvliegsport wordt geconfronteerd met complexe structuren, procedures en te veel administratie.

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 2008 - Pencilcorrecties

Gelieve de volgende correcties/aanvullingen uit te voeren a.u.b.:

Pag. 3 – Coördinator GPS- /FR-Commissie Nieuw telefoonnummer J. Dekoninck: 0475/644 400

Fotowedstrijd 2008

Zoals voorheen wordt ook dit jaar weer een fotowedstrijd georganiseerd. Meer informatie alsook het wedstrijdreglement vind je in een volgend nummer.

Kalender 2009

Gezien het succes van de eerste kalender die

in eigen beheer werd gerealiseerd, wordt het project verder gezet. Het team is reeds volop bezig aan het ontwerp voor volgend jaar.

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,- € (22,00) *
- Veilig Zweefvliegen 7,50 € (11,50)
- 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)

Noteer reeds...

ZATERDAG 31-01-2009
Symposium - PVC Oostmalle

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!

Charronnieuws

Naar aanleiding van mijn vraag op de jaarvergadering, kan ik jullie melden dat Dirk Van Den Borne van de KAC zijn kandidatuur gesteld heeft om de jury te vervoegen. Dirk is actief zweefvliegpiloot op de

Charron.Line en sportcommissaris. Zijn kandidatuur werd aanvaard en ik verwelkom hem graag in onze jury. De samenstelling van de jury voor het seizoen 2008 wordt dan uiteindelijk:

Frank Van Putten - KAZM – jurylid
Dirk Van Doninck – ACK – jurylid
Jody Verboomen – DAC – jurylid
Dirk Van Den Borne – KAC – jurylid
Hugo Mertens – ALB – coördinator

Hugo

RADIOFREQUENTIES



Vanaf 5 juni 2008 verandert de Radiofrequentie voor het vliegveld Weelde (EBWE)
Roepnaam; **WEELDE RADIO**
Frequentie; **119.600 MHz**



Ook rond de frequentie van Keiheuvel bestaat blijkbaar wat onduidelijkheid. De juiste frequentie is **119.200**

Kempen Cup 2008



Vrijdag 2 mei '08

De eerste wedstrijddag.

Briefing om 10h30. Samen met Kris hebben we er al voor gezorgd dat de libelle klaar staat.

Op de briefing is Stan positiever, wat de meteo betreft. De buiigheid van de vorige dag zou minder zijn en de cumulus is ook voorspeld. We krijgen 204 km opgegeven. Via Seppe, de Efteling en Loenhout naar Leopoldsburg en dan terug naar Weelde. Mijn eigen voorbereiding had me echter gezegd dat er tot laat op de dag buien zouden kunnen zijn en ik besluit in de mate van het mogelijke snel te vertrekken.

De geoliede machine van het starten begint en de kriebels zitten in de juiste mate in de buik. Dat belooft voor de vlucht. Ik start achteraan in het veld van de standaardklasse, en nauwelijks los van de sleper kondigt Stan de start aan binnen tien minuten. Hey, wacht nog even denk ik, ik moet nog stijgen. En ik vind eerst niets dan dalen. Maar dan een mooie 2 meter-bel en we gaan omhoog. Nog niet aan de basis of de lijn gaat open. Nu nog positie kiezen. Een tiental kisten start voor me, en ik zie ze verschillende richtingen kiezen. Zelf kies ik een mooie volgende cumulus en start. Al snel zie ik de snelle starters dalen en raar

maar waar; ik heb geen problemen. Ik vind makkelijk de bellen die ik zoek, maar zie in de verte reeds enkel buien hangen. Dat wordt racen tegen de regen, en ik vergeet de concurrenten. Het eerste keerpunt bereik ik als tweede. Voor mij enkel de ASW 24 van Frank. Hoe kan dat nu? Zo makkelijk kan het toch niet zijn. Op weg naar de Efteling zie ik een mooie oplijning van cumulussen op koers en ik besluit die al dolfijnend af te vliegen, enkel draaiend onder de laatste belovende wolk om het plafond te halen. Onderweg kruis ik 6R die vanuit Zoersel ook op weg is. Nog een steek en een bel en ik ben 10 km van het pretpark. Zuid zag ik al verscheidene buien tot ontwikkeling komen en ik besluit geen tijd meer te verliezen. Ik duik op de Efteling af en rond die snel. Om een kleine bui te ontwijken vlieg ik zuidelijker dan de koers en vlieg naar de rand van Tilburg. Op 600 m zie ik in de verte een grote bruine akker aan de westrand van de stad en ik bedenk dat landen daar geen probleem kan zijn. Totaal overbodig, want op 400 m vind ik een matige meter die me naar 800 m brengt. Van daaruit zoek ik weer aansluiting naar het betere stijgen onder de donkere wolken. West van Loenhout, hangt een gordijn tot de grond. Met de westelijke wind zal dat snel het keerpunt onbereikbaar maken. Bovendien zie ik vanaf Beerse tot Retie het ene gordijn naast het andere. De hele regio

van de Noorderkempen lijkt wel dood te zijn, alleen over Weelde lijkt nog een mogelijkheid en ik zie ten oosten van Retie een mogelijkheid om de ergste regen te vermijden en nog wat stijgen te vinden. Nog ver van de basis neem ik Loenhout in het visier en vertrek, rondt snel het keerpunt en zoek de zelfde bel terug op. Alle zwevers die ik nu zie zijn nog op weg naar Loenhout, en ik hoop voor hen dat ze ingezien hebben dat het voor hen krap zal worden. Voor de late starter zie ik het helemaal niet meer zitten want de meeste wolken beginnen ondanks redelijk stijgen toch al water te verliezen. Via Weelde en net ten oosten van Turnhout maak ik een lange steek en duik op het steeds kleiner wordende gaatje in het gordijn. Ik ben intussen lokaal Keiheuvel maar heb dringend stijgen nodig. Een matige bel te Dessel geeft me terug wat ademruimte, maar de hele lucht tot Leopoldsburg is zonder Cu. Hier zie ik enkel kilometers achter me mijn laatste concurrent. 28, een Nederlandse ASW28 is me gevolgd, en als enige twee zijn we het gordijn de baas geworden. Boven Keiheuvel nog een bel en dan op Leopoldsburg af. Heen en terug in een steek. Keiheuvel 350 m en alle kisten lokaal vliegen rechtdoor. Geen enkele draait. "Oppassen Bart want hier lieren ze!" En daar komt gelijk een blauwe ASK 13 de lucht in gezoefd, gelukkig ben ik net niet verticaal. In het westen, maar buiten bereik, zie ik wat pluche verschijnen. Toch nog eens goed turen, en ja daar zie ik wat beweging. Ik vlieg er op af en vindt een goeie meter. Op koers is daar weer de gordijnenwinkel. Hoe gaan we die nog verteren? Ik zie twee mogelijkheden. De ene is west de richting van Zoersel uit, maar daar heb ik het een half uur geleden zien regenen. Dus die sluit ik onmiddellijk uit. Achteraf blijkt dat 28 die keuze maakte en heeft moeten bekopen met een buitenlanding. Noord zitten de buien al tot in de TMZ van Eindhoven dus daar is de deur dicht. Ik bekijk de buienlijn goed en zie op koers een dunnere voile, met daarachter zonlicht. Bovendien, net daarvoor een prachtige vlakke onderkant van de wolk. Die moet geven. Ik besluit die richting te gaan en verlaat vroegtijdig mijn reddende bel. En ja, de beste pomp van de dag: 4 meter geïntegreerd. Die brengt me ruim over final glide. Maar ik moet nog door de regen. Gelukkig weet ik Oud Turn-

hout liggen aan de andere kant. Dus landen kan altijd nog.

Mijn zwembril op en de roeispanten uit en ik duik de regen in. Mijn finesse daalt drastisch. Van 33 op de teller tot 18. Help ik vlieg in een Spatz! En buiten spatst het water op de vleugels. Ik zie het met bakken over de oppervlakken parelen. Het duurt gelukkig niet al te lang. Oud Turnhout 600 meter en ik vraag de zon luidop snel mijn vleugels te drogen, want ik zal ze nodig hebben. De finesse gaat terug de hoogte in en ik besluit het er op te wagen. De theorie zegt dat het moet kunnen. In het slechtste geval laat ik het laatste keerpunt boven Weelde zelf liggen en land ik direct op het vliegveld. Op het laatste moment beslis ik dat het haalbaar is en ik kies voor de zekerheid een opvolging van twee velden net

voor de landingsbaan. Ik rond het laatste keerpunt op 217 meter en moet nu nog 4 à 5 km tot de piste.

Glijden, belleke glijden. Ik hou alvast mijn wiel nog binnen. Maar het lukt. Met 20 à 30 meter over land ik in perfect stille lucht terug op Weelde Vliegveld. Ik heb het gehaald.

In de vlucht was ik er volledig zeker van dat niemand me door dit web van buien heeft kunnen volgen, anderen heb ik op uitzondering van 28 al sinds Loenhout niet meer gezien.

Op de grond klinkt dat echter ongelooflijk. Het kan toch niet dat ik als enige een weg heb gevonden. Ongeloof blijft mijn deel tot 20h00. Dan pas geef ik voor mezelf toe dat



2JB

er niemand anders meer komt landen, ook niet in de Renklasse.

Dit is gewoon te mooi om waar te zijn.

Bart "2JB" De Keersmaecker (KAZM)

Transponderzones in Nederland

WIJZIGINGEN LUCHTRUIM NEDERLAND

INVOERING TRANSPONDERPLICHT IN ZWEEFVLIEGTUIGEN



Introductie

Om de kans op botsingen tussen VFR-luchtverkeer met verkeersvliegtuigen en

jachtvliegtuigen te beperken, hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Defensie het verplichte gebruik van een Mode-S SSR-transponder uitgebreid.

Vanaf 5 juni 2008 zullen grote delen van de Amsterdam FIR in drie fases verklaard worden tot transponder verplicht gebied voor ongemotoriseerde luchtvaartuigen. Voor de aanduiding van deze gebieden wordt de term Transponder Mandatory Zone (TMZ) gebruikt.

Kenmerken van een Transponder Mandatory Zone (TMZ)

In een TMZ is een werkende Mode-S SSR-transponder verplicht voor alle luchtvaartuigen.

De luchtruimclassificatie verandert niet door de introductie van een TMZ.

De verantwoordelijkheid van de vlieger om zelf te separeren blijft hetzelfde.

CTR's die zich binnen de laterale grenzen

van een TMZ bevinden maken geen deel uit van de TMZ.

De TMZ-grenzen geven slechts een indicatie van de concentratie IFR-luchtverkeer.

De IFR-routes blijven ongewijzigd en kunnen geheel of deels buiten de TMZ liggen. Zowel binnen als buiten de TMZ bestaat het risico van gemengd IFR- en VFR-luchtverkeer. Goed vliegerschap betekent onder andere dat de VFR-vlieger een veiligheidsmarge in acht moet nemen, bijvoorbeeld ten opzichte van naderend IFR-luchtverkeer.

De Mode-S SSR-transponder is essentieel voor de effectiviteit van ACAS bij commercieel luchtverkeer en is belangrijk voor de informatie van de luchtverkeersdienstverlener.

De luchtverkeersdienstverlener zal de transpondergegevens gebruiken voor het verstrekken van vluchtinformatie aan luchtvaartuigen binnen het verantwoordelijkheidsgebied.

De TRANSPONDER MANDATORY ZONES zijn

TMZ A	De laterale begrenzing komt overeen met die van de Nieuw Milligen TMA A.
TMZ B	De laterale begrenzing komt overeen met die van de Nieuw Milligen TMA B.
TMZ C	De laterale begrenzing komt overeen met die van de Nieuw Milligen TMA C.
TMZ D North	De laterale begrenzing is in het noorden, oosten en westen gelijk aan de corresponderende grenzen van de Nieuw Milligen TMA D. De laterale begrenzing in het zuiden is gelijk aan de zuidelijke rivieroever van de rivier de Nederrijn en de Lek.
TMZ D South	De laterale begrenzing in het oosten, zuiden en westen is gelijk aan het corresponderende deel van de Nieuw Milligen TMA D. De laterale begrenzing in het noorden is de zuidelijke rivieroever van de rivieren Neder-Rijn en Lek. <i>Noot: in het weekend is het Maldengebied¹⁾ uitgezonderd.</i>
TMZ E	De laterale begrenzing komt overeen met die van de Nieuw Milligen TMA E.
TMZ Eelde	De laterale begrenzing komt overeen met de Eelde TMA. <i>Noot: op bepaalde tijden zijn de Veendamgebieden¹⁾ uitgezonderd.</i>
TMZ G1	De laterale begrenzing komt overeen met die van de Nieuw Milligen TMA G1.

TMZ Maastricht	De laterale begrenzing in het noorden, oosten en westen is gelijk aan de buitenste contouren van de Rotterdam TMA 1, 2 en 3. De zuidelijke begrenzing van TMA 1 en 2 is vervangen door de waters Hollandsch Diep en Grevelingen te definiëren als rechte lijnen tussen de co-ordinaten: 51°43'11"N 004°41'50"E; 51°38'38"N 004°23'46"E; 51°38'42"N 004°19'24"E; 51°42'55"N 004°01'05"E; 51°45'28"N 003°59'10"E; 51°45'28"N 003°37'37"E.
TMZ Rotterdam	De laterale begrenzing in het noorden, oosten en westen zijn gelijk aan de buitenste contouren van de Rotterdam TMA 1, 2 and 3. De zuidelijke grens is als volgt omschreven: <ul style="list-style-type: none"> • Oost van de Brouwersdam: een lijn die het Grevelingen en het Hollands Diep 1 zeemijl noord van het vaste land van de eilanden Schouwen-Duiveland en Sint Philipsland en van Noord-Brabant volgt. • West van de Brouwersdam; een lijn langs radiaal 270 vanaf het fictieve punt op de Brouwersdam 1 zeemijl noord van het eiland Schouwen-Duiveland herkenbaar aan de haven Marina Port Zélande naar de westelijke begrenzing van de Rotterdam TMA 2.

Vrijgestelde gebieden

Malden	Tijdens het weekend (van vrijdag 17 00 uur tot maandag 09.00 uur plaatselijke tijd) en op officiële feestdagen, is een gebied rond Malden uitgezonderd van de TMZ D South voor VFR-vluchten met ongemotoriseerde luchtvaartuigen zonder Mode-S SSR transponder. De laterale begrenzing van dit gebied is als volgt: Vanaf de kruising van de snelweg A50 met de rivier de Nederrijn de zuidelijke rivieroever van de Nederrijn naar het oosten volgen tot aan de Amsterdam FIR grens, vervolgens via de Amsterdam FIR grens naar het zuiden tot aan 51°44'35"N herkenbaar als het midden van het bosgebied oost van de grens, vanaf 51°44'35"N een lijn langs radiaal 270 naar de Volkel CTR, via de noordelijke begrenzing van de Volkel CTR naar de snelweg A50 en vervolgens via de snelweg A50 naar het noorden tot aan de kruising met de rivier de Nederrijn. Dit gebied is uitgezonderd tot FLO45 gedurende fase 1 en 2
Schinveld	De Schinveld gebieden (ATZ Schinveld en SRZ/TFZ Schinveld) en hun gebruik zijn onderdeel van een lokale overeenkomst tussen Stichting ZAS en Beek ATC. De gebruiksvoorwaarden worden ook vastgelegd in de regels voor het gebruik van deze bijzondere luchtverkeersgebieden en gepubliceerd in de AIP.
Veendam	De Veendam gebieden (ATZ Veendam en TFZ's Veendam) en hun gebruik zijn onderdeel van een lokale overeenkomst tussen NNZC Veendam en Eelde ATC. De gebruiksvoorwaarden worden ook vastgelegd in de regels voor het gebruik van deze bijzondere luchtverkeersgebieden en gepubliceerd in de AIP.

Implementatie

De nieuwe Transponder Mandatory Zones (TMZ) worden in drie fases geïmplementeerd.

fase 1: implementatiedatum 5 juni 2008.

De Transponder Mandatory Zones (TMZ) in deze fase zijn steeds actief.

TMZ A FL 065 en hoger
 TMZ C FL 065 en hoger
 TMZ D North FL 065 en hoger
 TMZ D South 2500 ft AMSL en hoger
 TMZ E FL 065 en hoger
 TMZ Eelde 1500 ft AMSL en hoger
 TMZ Maastricht 1500 ft AMSL en hoger
 TMZ Rotterdam 2500 ft AMSL en hoger

Opm: De TMZ Eindhoven en de Caution Area Rotterdam vervallen op 5 juni 2008.

Fase 2: implementatiedatum 9 april 2009.

De tijdens fase 2 geïmplementeerde gebieden zijn een aanvulling op fase 1. Deze additionele Transponder Mandatory Zones zijn actief op werkdagen van 0800-1600 (0700-1500):

TMZ A FL 045 en hoger
 TMZ B FL 045 en hoger
 TMZ C FL 045 en hoger
 TMZ D North FL 045 en hoger
 TMZ E FL 045 en hoger
 TMZ G1 FL 045 en hoger

Noot: buiten deze tijden blijft de situatie gelijk aan fase 1.

Fase 3: implementatiedatum 8 april 2010.

De tijdens fase 3 geïmplementeerde gebieden zijn een aanvulling op fase 1. Deze additionele Transponder Mandatory Zones zijn actief op werkdagen van 0800-1600 (0700-1500):

TMZ A 1200 ft AMSL en hoger
 TMZ B 1200 ft AMSL en hoger
 TMZ C 1200 ft AMSL en hoger
 TMZ D North 1200 ft AMSL en hoger
 TMZ D South 1200 ft AMSL en hoger
 TMZ E 1200 ft AMSL en hoger
 TMZ Eelde 1200 ft AMSL en hoger
 TMZ G1 1200 ft AMSL en hoger
 TMZ Maastricht 1200 ft AMSL en hoger
 TMZ Rotterdam 1200 ft AMSL en hoger

Noot: buiten deze tijden blijft de situatie gelijk aan fase 1.



Caution Area Niederrhein

Het Caution Area Niederrhein zoals gepubliceerd in AIC-B 05/05 zal ongewijzigd blijven.

Binnen het Amsterdam FIR zal de Caution Area Niederrhein deel uitmaken van de TMZ D South.

Enkele gebruiksoptmerkingen:

1. Transponder vóór de start instellen (registratie en code 7000) en aanzetten. Vooral bij gebruik van dezelfde transponder in meerdere kisten (bv. in geval van een "two block"-systeem) goed checken of de juiste registratie ingesteld is.
2. Indien een lierstart gemaakt wordt onder een TMZ of een van de Schiphol TMA's dan de transponder pas ná de lierstart aanzetten (van SBY naar ALT/S). De grote, verticale snelheid in de lierstart kan valse waarschuwingen of zelfs ontwijkingsadviezen genereren bij vliegverkeer dat uitgerust is met ACAS (Airborne Collision Avoidance System).
3. Transponders hebben meerdere modes (OFF, SBY, ON, ALT en/of S). De ON-mode is meestal alleen de mode A, er wordt in deze mode geen registratie en

hoogte doorgegeven en daarom is deze mode niet toegestaan. De correcte modes tijdens de vlucht zijn ALT of S.

Alleen op instructie van ATC mag de ON-mode / mode A gebruikt worden: "Squawk Alpha".

4. Indien een transponder aan boord is moet deze altijd geactiveerd worden, dus ook buiten TMZ's en onder 1200' MSL / 360 m.
5. De Maastricht TMA's 1 & 2 zijn zowel TMZ als klasse D. Niet alleen een transponder is daar dus verplicht, maar ook een ATC-klaring!
6. Caution Area Niederrhein blijft bestaan. Dit gebied waarschuwt voor een hogere concentratie IFR-vliegverkeer in klasse E luchtruim en daarom blijft, ook voor zweefvliegers mét transponder, het oproepen van ATC een aanbeveling.
7. In TMZ D South is het "Malden"-gebied (Zuid van de Neder-Rijn, Oost van de A50 en noordoost van de CTR Volkel, van 2500' MSL / 762 m tot FLO45 / 1372 m) alleen toegankelijk voor transponderloze luchtvaartuigen tussen vrijdag 17:00 en maandag 09:00 lokale tijd en op officiële feestdagen.

8. Luchtvaartuigen die beschikken over een werkende transponder moeten deze ook ingeschakeld houden in het luchtruim waarin het hebben van een transponder niet verplicht is

9. Een luchtverkeersdienst kan vluchten in zijn luchtverkeersleidingsgebied opdracht geven de transponder uit te schakelen.

10. geen transpondergebruik tijdens de lierstart. De hoge klamsnelheid bij de start met behulp van een lier kan leiden tot ongewenste 'resolutionadvisory' waarschuwingen bij ACAS-systemen. Om deze waarschuwingen te vermijden is het aanbevolen de transponder pas in te schakelen na het ontkoppelen van de lier.

Dit is een samenvatting van de circulaire aangaande de transpondersituatie in Nederland. De clubsecretarissen ontvingen vanuit de LVZC-secretariaat het volledig document. Meer informatie over de nieuwe transponderplicht en luchtruimstructuur kan je terugvinden op

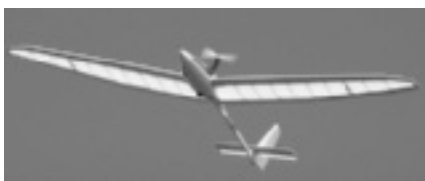
- <http://www.ivw.nl>
- <http://www.knvv.nl>
- <http://www.aopa.nl>

Zweefvliegtuignieuws

Aerola

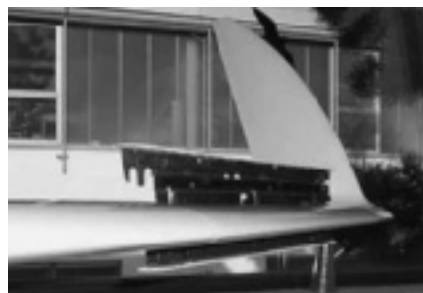
Hier wordt een buitenbeentje aangeboden: een ULM-zelfstartzwever die je niet gewoon demonteert, maar kan opvouwen (40 minuten werk)! De Alatus-M past dan op het bagagerek van je wagen!

Leeggewicht 115 kg, maximumgewicht 225 kg, spanwijdte 13,10 m, vleugeloppervlak 13,6 m², 20 pk motor, glijhoek 1/27 bij 60 km/h, minimum dalen 0,62 m/s, overtrek-snelheid 41-45 km/h, Vne 140 km.



Eta

De superzwever Eta is nu door EASA toegelaten. Deze toelating geldt voor de vier bestaande serie-exemplaren, niet voor het prototype van Hans-Werner Grosse. De zesde Eta ging verloren bij tolvluchttests. Er bestaat nog een vleugelpaar, dat door Bruno Gantenbrink werd gekocht om aan



te passen aan een éénzits Nimbus 4M-romp. Er lijkt geen verdere productie gepland.

Het prototype werd door Streifeneder grondig onder handen genomen, er werden nieuwe vleugeltippen ontworpen met Maughmer winglets. Er zijn ook een jaar geleden "gierspoilers" ingebouwd, kleine, elektrisch aangedreven "remkleppen" die enkel aan de binnenzijde van de bocht uitkomen om de werking van richtingsroer en rolroeren bij te staan. Grosse lijkt in zijn nopjes met deze bochtenhulp.

Jonker Sailplanes

Bij de Zuid-Afrikaanse firma rollen de eerste serie-exemplaren van JS-1 Revelation 18-m-klasser van de band. Nummer 2 heeft de Nationale kampioenschappen gewonnen met Attie Jonker. Het prototype (en vorige winnaar) eindigde 4^{de} met Uys Jonker, ondanks een buitenlanding op dag 1.

Ondertussen is er een exemplaar in de VS afgeleverd. Aan de FAA en EASA-goedkeuring wordt ijverig doorgewerkt. De fluttertests zijn volledig geruststellend verlopen. Voor amateurs van linguïstische buitenbeentjes: er is een Tv-uitzending in het Afrikaans op YouTube beschikbaar, waar het toestel en de ontstaansgeschiedenis ervan worden toegelicht: <http://youtube.com/watch?v=P6SEKmjPle4>

Lange Aviation

Onder deze nieuwe naam werkt de firma verder aan de verbetering van haar elektrozwever Antares 20E (nieuwe batterijen met langere levensduur), de 18 meter Antares 18S en de turboversie ervan, de 18T. Verder is er ook een partnerschap aangegaan met de DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) voor de ontwikkeling van een testvliegtuig met brandstofcellen.



Verder is Lange in het nieuws gekomen met een toffe aprilgrap, waar toch een paar

in getrapd lijken: in volle turbojetage werd er op de website de ontwikkeling aangekondigd van een Antares 18versie met een pulsejet (zoals op de V1!). Alle schaalmodelbouwers die zo'n motor meegemaakt hebben, kunnen zich het lawaai voorstellen! Niet echt politiek correct in deze periode! Maar wel doenbaar: in de jaren 50 werd een Frans prototype (Emouchet Escopette) zo uitgerust, en begin jaren 70 een Amerikaans toestel (Schweizer 1-26 met Thermo Jet J 8-104).

Schempp-Hirth

Nu de productie van de Duo Discus XL gestart is, werd de langere romp (10 cm verlengd voor de piloot, 8 cm gewonnen voor de copiloot) ook aangepast voor de Nimbus 4DM. Op 23 april werd het prototype ingevlogen op de Hahnweide, en vervolgens aan de trotse eigenaar afgeleverd. Een tweede exemplaar vliegt intussen op Kufstein.



Schleicher

ARD zond op 30 mei ll. de speelfilm „Das Glück am Horizont“ in première uit. De film van mecom film & tv Produktion GmbH uit Fulda draait rond het zweefvliegen en werd



grotendeels in de Schleicherfabriek en op het Schleichervliegveld opgenomen.

Op 20 februari 2008 heeft de ASG 29 E, de thuisbrengerversie van de ASG 29, de EASA-goedkeuring ontvangen. Hetzelfde gebeurde op 4 maart voor de zelfstarter ASK 21 Mi. Daardoor kan de tweezitter nu onbeperkt ingezet worden voor de beginopleiding. Zelfs met de motor ingebouwd kan het toestel een aantal kunstvluchtfiguren uitvoeren, maar voor wie meer wil, kan de motor uitgebouwd worden om het toestel dezelfde kunstvluchtmogelijkheden te bieden als de motorloze ASK 21.



Tenslotte werd er een TM uitgegeven voor de motorloze ASW 22 / ASW 22 B / BL en ASH 25, en voor de thuisbrenger ASH 25 E (Rotax), i.v.m. een verbogen overbrengingshefboom voor de welvingskleppen in de "mixer" die in de romp zit ter hoogte van de achterste vleugelpennen.

Windward Performance

Deze VS-firma bouwt nu al geruime tijd de minizwever SparrowHawk, die, ondanks een vrij hoge prijs voor 75 kg kunststof (11 m spanwijdte, geclaimde glijhoek 1:37), vrij goed lijkt aan te slaan. Er bestaat een zelfstarter met verbrandingsmotor en een elektrische zelfstartversie is in ontwikke-



ling. De firma werkt ook voor Defensie bij de ontwikkeling van een afgeleide drone. Maar er zijn ook plannen voor een 15-m zwever, de DuckHawk, die de firma reeds in voorverkoop aanbiedt (20 000 \$ niet terugbetaalbaar voorschot, totaalprijs 91 000 \$) terwijl de mallen nog vervaardigd worden.

Stéphane Vander Veken

—
Alle foto's: bedrijfsfoto's

Wedstrijduitslagen

Uitslag Belgisch kampioenschap St.-Hubert • 10 - 16 mei 2008

OPEN KLASSE

Overall results
after day 6

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	IP	Pierre de Broqueville	ACK	Nimbus 4DM	5385
2.	F2	Pascal Hanssens	CapVV	Ventus 2cxT/18m	5205
3.	32	Olivier Corneillie	TAC	LAK 17T/18m	5117
4.	LJ	Johan Luyckx	RVA	LAK 17T/18m	5097
5.	10	Jean-Philippe Leduc	CEVV	LS 10T/18m	4916
6.	WO	Patrick Stouffs	ACA	Ventus 2cx/18m	4783
7.	HS	Larry Natowitz	RVA	Ventus 2cxT/18m	4778
8.	VS	Thierry Lemineur	ACA	Ventus 2cxT/18m	4354
9.	VP	Marc Bouillon	RVA	Ventus 2cT/18m	4277
10.	JCH	Jean-Claude Hotton	CECV	Lak 19-18m	3644
11.	UG	Louis Dresse	CEVV	LS 8T/18m	3427
12.	GA	Georges Pozzi	ACA	Lak 17/18m	0

CLUB

Overall results after day 6

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	BS	Yves Jeanmotte	ACA	LS 1 f	5104
2.	2P	Michaël Jeanmotte	ACA	LS 1 f	4386
3.	7	Olivier Sevrin	CNVV	LS 4	3677
4.	BY	Benoit Evrard	ACUL	LS 1-d	3259
5.	J25	Olivier Evrard	BVGC	Janus A	3137
6.	JB	Bruno Pieraerts	ACA	Cirrus STD	2799

15M

Overall results after day 6

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	V	Jean-Luc Colson	ACA	ASW 27	5440
2.	MM	Manu Litt	CNVV	Ventus 2bx	5347

3.	21	Bert Schmelzer	ACK	Discus 2	5246
4.	CM	Denis Huybreckx	ACK	LS 8	5006
5.	ED	Emiel Dewachter	ACK	LS 8	4974
6.	HI	Koen Vanderputten	VZP	LS 6	4949
7.	DR	Olivier Brialmont	ACUL	Discus	4758
8.	4	Sébastien Mercier	ACUL	Discus	4567
9.	LT	Tim Huybreckx	ACK	LS 7W	4459
10.	F1	Pierre Renard	ACA	Discus	4368
11.	TM	Jef Kell	ACK	Duo Discus T	4112

12.	70	Frédéric Paepe	ACA	ASW20	3759
13.	CVA	Sylvain Helck	Romorantin	Duo Discus	3653
14.	520	François Delfosse	ACUL	Discus	3312
15.	MC	Tijl Schmeltzer	ACK	DiscusT	3246
16.	43	Philippe Defooz	CAB	DG 505 20m	3213
17.	UU	Johan/Pieter Lievens	VZP	Duo Discus T	2837
18.	IS	Daan Spruyt	VZP	Glasflugel 304	2404
19.	52	Yves Ruymen	DeWouw	Discus 2	2343
20.	AW	Arny Weber	RVA	ASW 20B/C	1961

Uitslag Kempen Cup 2008 • 1-4 mei 2008

CLUB KLASSE

Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	MEL	Koen Van Rooy	62-BE	ASK 21	1025
2.	VJ	Jan Bart Van Erck- Marc Van Aelst	51-BE	Twin Astir	1001
3.	YW	Ben Heylen- Tom Neville	25-BE	Twin III	907
4.	51	Dominique Hayen- Jean Hendrickx	59-BE	Test	815
5.	TM	Pieter Lievens	32-BE	Ka 6	792
6.	KB	Ad Kennes- Jurgen Van den Broek	09-BE	ASK 21	759
7.	KA	Rudy Broeckx- Stefaan Schoenmaekers	11-BE	ASK 13	672
8.	V5	Tjalling Scholten- Jan Brouwer	36-NL	ASK 21	487
9.	KS	Tom Geenen- Peter Hannes	46-BE	ASK 13	468
10.	EP	Hjalmar Boudry- Dirk Vandenbossche- Bert Craeye	31-BE	ASK 21	440
11.	KL	Bart Roosen- Elke Sangeleer	21-BE	Twin Astir Trainer(FG)	378
12.	WB	Kris Geudens	50-BE	Astir CS Jeans	56
13.	KW	Christian Kloosterman- Jan Wouters	44-BE	Twin Astir Trainer(FG)	0

STANDAARD KLASSE

Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	LT	Tim Huybreckx	47-BE	LS 7	2436
2.	2JB	Bart De Keersmaecker	15-BE	Libelle	2213
3.	CM	Dennis Huybreckx- Eddy Huybreckx	39-BE	LS 8	2186
4.	ME	Eddy De Coninck	01-BE	Pegase	2133
5.	W3	Johan Lemmens	33-NL	Discus	1848
6.	OI	Geert De Palmenaer	23-BE	Pegase	1825
7.	RK	Franz Vanautreve	57-BE	Std. Libelle	1738
8.	L2	Luc Van Camp	27-BE	SZD 55	1685
9.	8M	Frank Op 't Eijnde	58-BE	ASW 24	1658
10.	PL30	Rudy Pont	61-BE	DG 300	1643
11.	28	Pieter van Vliet	38-NL	ASW 28	1639
12.	AE	Danny Verheyen- Yvo Verheyen	45-BE	LS 7	1587

13.	LK	Dries Van Gestel	55-BE	Std. Cirrus	1520
14.	WM	Manu Larose- Peter Bertels	53-BE	Std. Jantar	1485
15.	FD	Boris Broere	16-NL	LS 4	1484
16.	MO	Niel Deijgers	35-BE	LS 4	1460
17.	WW	Gebroeders Vanderputten	40-BE	Std. Libelle	1427
18.	2D	Hugo Jansen	12-BE	DG 300	1397
19.	717	Eric Colbrant	37-BE	Std. Libelle	1361
20.	XO	Guy Piccart	05-BE	DG 300	1355
21.	HH	Jan De Roo	30-BE	Pegase	1259
22.	WZ	Thomas De Bruyn	60-BE	Astir CS 77	1192
23.	TQ	Stijn Vanden Boer	22-BE	LS 4	1083
24.	24	Howard Van Doninck	03-BE	ASW 15	551

OPEN + REN KLASSE

Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	LC	Wim Akkermans	56-BE	LS 3	2347
2.	TK	Maurits Dortu	02-NL	Ventus 2cT/18m	1966
3.	TS	Theo Stockmans	42-BE	Ventus 2c/18m	1951
4.	DB	Frits Donders- Pieter Beckx	52-BE	Janus CT	1698
5.	HI	Eric Leybaert- Brian Van Acker	49-BE	Janus CM(FG)	1640
6.	FND	Tony Willems- Paul Van den Borne	07-BE	Duo Discus T	1625
7.	NV	Dirk Nieuwenhout- Elin Scheffers	54-NL	ASH 25>26m	1568
8.	HE	Walter Geenen	08-BE	Ventus 2cM/18m	1547
9.	TM	Antoine Engelen- Jef Kell- Michel Bergmans	10-BE	Duo Discus T	1484
10.	AA	Jurgen Decraemer	13-BE	Ventus cT 17.6m	1385
11.	HI2	Gebroeders Vanderputten	26-BE	LS 6	1366
12.	HFJ	Hugo Mertens	43-BE	Jantar 2	1326
13.	IS	Daan Spruyt	18-BE	Glasflugel 304	1319
14.	DR	Herman Peeraer- Van Gael Peter	48-BE	Ventus 2cT/18m	1265
15.	KV	Flor Wauters	29-BE	DG 400/17	911
16.	FU	Louis Braspenning- Paul Wouters	20-BE	Ventus bT 17.6m	721
17.	43	Dirk Van Doninck	17-BE	DG 505M 20m	630
18.	GO	Guy Lauwers	04-BE	PIK 20 D	216
19.	EB	John Fabrie	19-BE	PIK 20 D	58

VICTOR BOIN 2008 STANDAARDKLASSE

10 mei 2008. 1e wedstrijddag van de Kiewit Cup

CN	Pilot	Team	Glider	km	Points
2JB	Bart DE KEERSMAECKER	BEL-KAZM	Std. Libelle	426.76	1000
ME	Eddy DE CONINCK	BEL-KAC	Pegase	443.37	979
L2	Luc VAN CAMP	BEL-KAC	SZD 55	442.28	940
HH	Pieter LIEVENS	BEL-VZP	Pegase	381.24	842
E3	Stefan BOVIN	BEL-LUAC	ASW 28	371.15	789
OU	Simon BERX	BEL-ALB	Astir CS Jeans	315.69	771
OI	Geert DE PALMENAER	BEL-VZP	Pegase	343.95	759
TQ	Stijn VANDEN BOER	BEL-ALB	LS 4	329.68	714
MO	Niel DEIJGERS	BEL-DAC	LS 4	323.72	701
XO	Guy PICCART	BEL-DAC	DG 300	314.93	682
YY	Peter APPELTANS	BEL-ALB	DG 300	301.50	653
ZX	Frank VAN PUTTEN	BEL-KAZM	DG 300	301.10	652
GW	Ivo MEYERS	BEL-ALB	LS 7	292.68	634
PM	Jan SPEETJENS	BEL-ALB	LS 4	281.86	611
EY	Marcel SNOECKX / SCHILLEBEEKX-RENCKENS	BEL-ALB	G 103 Twin II	174.96	437
KH	Ben HEYLEN	BEL-ACK	LS 4	186.63	404
10* PP	Pieter LOMAN	BEL-VZP	ASW 15	154.05	328
10* EX	Rik VANDEN BOER	BEL-ALB	G 102 2 Astir	50.16	114

10* Buitenlanding

ALGEMENE UITSLAG

CLUB KLASSE

Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	CK	Luc STULTJENS / Jan GILLEGOT	BEL-ALB	Ka 8	1591
2.	YF	Filip	BEL-ALB	Ka 7	1335
3.	IJ	Remi VANDERHOYDONCK / Luc STULTJENS	BEL-ALB	Ka 8	1116
4.	KP	Danny SZYGULA / Frank VANDERSMISSEN	BEL-LV	ASK 13	735

STANDAARD KLASSE

Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	ME	Eddy DE CONINCK	BEL-KAC	Pegase	2934
2.	2JB	Bart DE KEERSMAECKER	BEL- KAZM	Std. Libelle	2876
3.	E3	Stefan BOVIN	BEL- LUAC	ASW 28	2696
4.	HH	Pieter LIEVENS	BEL-VZP	Pegase	2541
5.	OI	Geert DE PALMENAER	BEL-VZP	Pegase	2502
6.	TQ	Stijn VANDEN BOER	BEL-ALB	LS 4	2192
7.	XO	Guy PICCART	BEL-DAC	DG 300	2171
8.	MO	Niel DEIJGERS	BEL-DAC	LS 4	2087
9.	ZX	Frank VAN PUTTEN	BEL- KAZM	DG 300	1964
10.	KH	Ben HEYLEN	BEL-ACK	LS 4	1926
11.	OU	Simon BERX	BEL-ALB	Astir CS Jeans	1891
12.	GW	Ivo MEYERS	BEL-ALB	LS 7	1830
13.	YY	Peter APPELTANS	BEL-ALB	DG 300	1078
14.	PM	Jan SPEETJENS	BEL-ALB	LS 4	1039
15.	L2	Luc VAN CAMP	BEL-KAC	SZD 55	972
16.	EX	Rik VANDEN BOER	BEL-ALB	G 102 2 Astir	854
17.	EY	Marcel SNOECKX / SCHILLEBEEKX-RENCKENS	BEL-ALB	G 103 Twin II	796
18.	PP	Pieter LOMAN	BEL-VZP	ASW 15	368

OPEN- EN REN KLASSE

Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	ZY	Ken EVENS / Bart WOLFS	BEL-ALB	Nimbus 4DT	2859
2.	RL	Eric BONGAERTS / Alain VANHESPEN	BEL-KACK	ASH 25M>26m	2852
3.	HFJ	Hugo MERTENS	BEL-ALB	Jantar 2	2078
4.	HE	Walter GEENEN	BEL-KAC	Ventus 2cM/18m	2078
5.	BL	Kris VAN DAM / Paul HERMANS	BEL- KAZM	DG 200/17	1674
6.	YH	Danny VERHEYEN / PEETERS-TOMASSEN	BEL-ALB	Janus 18.2m	1543
7.	3Kc	Geert CALLEWAERT	BEL-ALB	Discus 2cT/18m	900
8.	EB	John FABRIE	BEL-KAC	PIK 20 D	159

Het hoekje van de boekenvreter

Ditmaal gaan we weer de historische toer op. Laten we beginnen met het werk van **Gaston DE MOL**, *Een eeuw luchtvaart boven het Land van Aalst*, (Flying Pencil, Erembodegem 2007, ISBN 97-89078878025, 208 blz. 22 x 29 cm harde kaft, vol zwartwitfoto's plus 18 blz. in kleur. Het was weer een hele poos geleden dat er een boek geschreven werd over een van onze vliegvelden. Hier gaat het om het midden jaren tachtig ter ziele gegane vliegveld van Aalst, EBAL voor de kenners.

Natuurlijk is dit geen echt zweefvliegboek, maar via de zweefvliegsectie van Aéroclub Aalst komt onze sport toch vaak aan bod, zowel in woord als in beeld. Het "vliegplein Ter Kluisen", ontstaan in 1947, heeft een bewogen geschiedenis gekend. Voordien waren luchtvaartactiviteiten rondom Aalst eerder occasioneel, en vaak oorlogsgebonden. Noteren we toch de allereerste: het opstijgen van een gasballon van op het Esplanadeplein in juli 1878! De eerste vlieg-

tuigen verschenen op Aalsters grondgebied ter gelegenheid van de "Monster Vliegmeeting van 3 september 1922. Dit soort meeting werd op onregelmatige tussenpozen herhaald tijdens het interbellum.

Onmiddellijk na de bevrijding begonnen een aantal Aalstenaars te denken aan vliegen, en er kwamen contacten met de "Scouts de l'Air" en verschillende bestaande clubs om te starten met het zweefvliegen.



Op 16 juni 1947 werd dan een heuse vliegclub opgericht. 14 000 frank werden opgehoest voor de aankoop van een SG-38. Soscholing was toen gebruikelijk. De eerste startjes gebeurden door slepen met een jeep. In 1948 werd er op het vliegplein een Internationaal Vliegfeest gehouden. In 1950 werd een clubhuis annex loods gebouwd, en werd een eerste motorvliegtuig aangekocht, een Piper Cub.

De club boerde van dan af verder, tot het jammerlijke einde in januari 1987: machtsstrijd omtrent de uitbating van het vliegveld, met uiteindelijk sluiting van EBAL, deurwaarders en advocaten, brandstichting in het clubhuis,... In februari 1988 hield de ACA op te bestaan. Een harde kern van zweefvliegers richtten het "Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix" op, dat na jaren dolen via Wevelgem, Oombergen en Amougies nu een vaste voet heeft gekregen te Overboelare. De motorvliegers gingen meestal naar de Vlaamse Aëroclub te Grimbergen.

Een heel leerrijk werk over het reilen en zeilen van een vliegclub, dat zeker een plaats heeft in de boekenkast van een "historically minded" zweefvlieger.

Na de geschiedenis van een club en vliegveld, nemen we met *Le planeur Emouchet SA-103/SA-104 et ses dérivés* van **Christian RAVEL** (Bleu Ciel Editions, Angers 2008,

ISBN 978-2-9521228-8-7, 214 blz. 22 x 30,5 cm, harde kaft, talrijke zwartwitfoto's en schema's, 8 blz. in kleur) een zweefvliegtuigtype onder de loep, dat in onze contreien ongetwijfeld niet zo gekend is, maar in Frankrijk ruim verspreid was: de Emouchet (torenvalk). Dit toestel in de Grünau Babyklasse kende een merkwaardige ontstaansgeschiedenis. De Franse regering had in 1937 aan Duistland de toelating gevraagd om de Baby in licentie te mogen bouwen, maar dit werd geweigerd.

In de vliegclub van Pont-Saint-Vincent besloot de "chef" Albert Mangeot dan maar zelf een substituut te ontwerpen. De club had een Poolse Salamandra scholingszwever ter beschikking gekregen (balkromp met bekleding rond de vlieger), waarvan na een harde landing enkel de vleugels herstelbaar waren. Mangeot ontworp dus een klassieke houten halfschaalromp om die vleugels op te monteren, en het hybride zweefvliegtuig, 321 genaamd, vloog voor het eerst begin 1939. Het bleek te licht, en een nieuwe, verstevigde romp werd gebouwd. Deze 321 bis werd Emouchet genoemd. Plannen bestonden niet, de bouwtekeningen werden op schaal 1/1 getekend op de vloer van de werkplaats.

Na de Duitse inval werden de Franse zweefvliegtuigen naar Duitsland weggevoerd. Mangeot had toch de bouwgegevens van



zijn ontwerp kunnen behouden. Deze gegevens dienden voor het opstellen van de definitieve plannen voor de serieproductie die pas na de oorlog goed van start zou gaan. Als tegenprestatie voor de schenking van zijn ontwerp aan de Franse zweefvliegbeweging, bekam Mangeot voor zijn club het kosteloze gebruik van de zweefvliegtuigen van het Nationale Zweefvliegcentrum dat na de oorlog te Pont-Saint-Vincent werd ingericht.

Een tweehonderdtal exemplaren van de SA-103 werden gebouwd, en in 1951 werd een verbeterde versie, de SA-104, op de markt gebracht (ongeveer 80 exemplaren). De grote meerderheid van de Emouchets werd gebouwd op kosten van de Staat, en gratis ter beschikking gesteld van de bestaande zweefvliegcentra en -clubs. Naar verluidt was de Emouchet gemakkelijk en aangenaam te vliegen. Een ganse generatie Franse zweefvliegers deed er de 5 uur en de 50 km mee voor het zilveren brevet, ondanks een glijhoek van slechts 1:17.

Een aantal toestellen werden omgebouwd voor bijzondere doeleinden. Een tweezitsversie werd in Algerije ontworpen en in enkele exemplaren gebouwd (DACAL 105 en 106). Er werd er één uitgerust voor het vliegen in liggende houding - op de buik, wel te verstaan! Dit was omdat er militaire jets werden ontworpen waarbij men zo het probleem van de G-krachten wou opvangen. Anti-g-pakken bestonden toen nog niet. Maar deze ongemakkelijke houding ging gepaard met slechte zichtbaarheid naar boven. De voorziene legertoestellen werden opgegeven of omgebouwd. Tenslotte werden er een aantal Emouchets uitgerust met pulsejets (zoals een V1) om ze tot zelfstarters te maken. De trillingen en het akeelige geluid van de 4 of 6 pulse-jets, die de sprekende naam "Escopette" (donderbus) droegen, brachten ook dit experiment ten einde.

Dit werk is een must voor de student van de geschiedenis van de zweefvliegtuigontwikkeling. Je vindt er uittreksels van bouwtekeningen en van het onderhoudshandboek. Maar ook een beknopte levensloop van elk individueel exemplaar!

Stéphane Vander Veken

Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Stan Taeymans

We bellen aan in een huis in het centrum van Turnhout terwijl de eerste regendruppels vallen na een weekend met Australisch weer.

Stan Taeymans opent de deur en verwelkomt ons. De eerste woorden gaan natuurlijk over het superweer van de afgelopen dagen. Binnengekomen worden we begroet door zijn

echtgenote Jeanneke en vernemen we dat ze gisteren 41 jaar getrouwd zijn! Stan is ondertussen 61 en ging onlangs op pensioen, tot dan werkte hij in de Antwerpse



haven als havenarbeider waar hij suiker verlaadde.

Hoe begon het vliegen voor jou?

In mijn jeugd woonde ik in Vlimmeren en zag toen de zwevers van de luchtcadetten omhoog gaan, toen was reeds mijn interesse gewekt maar ik mocht niet van mijn ouders.

Later toen ik pas gehuwd was ben ik na het lezen van een artikel over Bert Zegels en Michel Bluekens naar Keiheuvel gegaan, betaalde lidgeld en begon onmiddellijk te vliegen. Mijn eerste vlucht deed ik met Michel Aerts op 23 april 1972.

Wat vloog je daar?

Mijn opleiding gebeurde op de Rhönlerche, waar ik in 1973 mijn 5 uren mee deed. Hetzelfde jaar vloog ik samen met Marc Huybreckx naar Spa (92km) voor onze 50 kilometer, elk in een Rhönlerche. De wolkenbasis was 1200 meter en het was een prachtige vlucht maar zag Mark enkel na de landing. Radio hadden we toen nog niet.

Dat was een mooie afstand met een Rhönlerche, vloog je toen enkel doelvluchten?

Voor onze brevetten wel ja, het jaar na mijn vlucht naar Spa, 1974, vloog ik, gecoacht door vader Bluekens, met de Ka-8 naar Coulommiers, in de buurt van Parijs. De Ka-8 OO-ZAP had ik destijds zowat voor mij alleen.



De Ka-8 OO-ZAP had ik destijds zowat voor mij alleen.

Na die 300 kilometer doelvlucht kwam de ophaalploeg aan met mijn spiksplinter-nieuwe Peugeot 404 en bleek mijn trekhaak nog met slechts één bout vast te zitten, toen zijn we 's nachts Parijs nog binnengereden om dit te laten maken, helaas zonder succes en zelfs de geneugten van het Parijse nachtleven hebben we helaas niet gevonden.



In Parijs kon men de trekhaak niet herstellen!

In april 1976 was het weerom een doelvlucht van 500 km naar Le Mans die me de tweede diamant opleverde. Dat was trouwens de eerste keer dat ik een radio gebruikte, toch onvoorstelbaar als je naderhand kijkt welke gebieden je toen allemaal zonder probleem door vloog, te beginnen met Zaventem.

Vloog je toen al wedstrijden?

Ja, onder andere de Ardeense dagen in St-Hubert. Ik vloog toen met de Ka-8. In 1975 vloog ik met een Siebert het Belgisch kampioenschap. Er waren slechts drie geldige wedstrijddagen, dus was het geen geldig kampioenschap. Jammer, want ik had gewonnen.

Je lijkt ook al een eeuwigheid met je PIK 20 rond te vliegen...

Ja, ik kocht hem in 1978. Ondertussen heb ik van mijn 5500 zweefuren er 4500 op de PIK 20 gevlogen.

Ik wist dat ik het toestel altijd zou houden omdat de prijs van een nieuw toestel niet evenredig is met de prestaties. Ik heb altijd wel geïnvesteerd om het toestel optimaal

te houden, gps, muggenpoetser, nu transponder...

Ik heb wel constant 12 kilogram batterijen bij, radio, transponder, muggenpoetser, voetenverwarming,... alles vraagt energie.

Heb je er ooit wereldkampioenschappen mee gevlogen?

Nee, ik was wel geselecteerd om mee te doen in Argentinië maar door de politieke situatie toen kon het niet doorgaan. Het werd overgenomen door Amerika maar die maakten er de eerste kampioenschappen van die ze economisch uitbuiten. Ze vroegen 1000 dollar inschrijving wat toen veel geld was.

Je hebt er ongetwijfeld mooie vluchten meegemaakt?

De mooiste was in mei 1990, 700 kilometer FAI vanuit Weelde. Voor mij toch evenveel waard als naar het buitenland gaan om een 1000 te vliegen.

Ook in Sisteron heb ik vele mooie vluchten en vier keer vloog ik de wereldbeker bergvliegen mee in Vinon waar destijds een limiet stond van 110 deelnemers! Je moest duidelijk goede papieren hebben of je deed niet mee, mijn eerste deelname was dan ook "buiten wedstrijd" en dat na stevig aandringen van, de destijds Liga voorzitter, Martin Baeken en Jaques Aboulin die ik had leren kennen tijdens de wedstrijd van Issoudun. Ooit was er een jaar waarop de man van de meteo dagelijks applaus kreeg. Hij kondigde elke dag beter weer aan, elke dag een 500 meter hogere basis. Wolkenstraten tot 5500 meter, we vlogen toen thermisch met zuurstof! Elke dag proeven van 400 kilometer en snelheden van ruim boven de 100 kilometer per uur.

Ook in Angers heb ik begin jaren '80 enkele keren meegedaan maar toen waren de Ventussen er al en werd de PIK 20 te licht bevonden.

Waar vloog je nog in Frankrijk?

Zoals veel Vlamingen ging ik ook naar Issoudun. Ik vetrok er eens met Luc Van Camp en Ken Evens op 500 kilometer. Ongeveer in de helft van de vlucht at ik een sandwich en gooide de plasticfolie achteloos uit mijn raampje. Plots vielen mijn varios uit en toen Ken naast me kwam vliegen bevestigde hij dat de folie rond de düse hing... Ken en Luc heb ik toen gevraagd om de leiding over te nemen en me in konvooi te laten terugbrengen.

De 500 kilometer hebben we toen rond gevlogen met dank aan Luc en Ken.

Moraal van het verhaal; "Gooi nooit iets buiten natuurlijk."

Heb je nog zo speciale dingen meegemaakt?

Niet van dien aard, wel stonden we ooit met drie toestellen van Keiheuvel in een

akker. De eigenaar, iemand van 'adel' zei dat die patatten veel geld gingen kosten en belde de politie op.

Ik herkende echter zijn accent en vroeg of hij soms familie van de Cl... was.

Het bleek zijn oom te zijn... Na een telefoontje moest de politie verdwijnen en waren we van harte welkom!

Je bent nu zelf wedstrijdleider van de Kempen Cup.

Hoeveel werk en tijd vraagt de organisatie van dergelijk evenement?

Inderdaad, er steekt nogal wat tijd in maar met een goed team lukt het wel!

We hebben jarenlang een draaiboek met een regisseur van jewelste. Onze Walter! Voorzitter en duivel doet al in de club en ja... hij vliegt natuurlijk nog aardig ook.

De wedstrijdleiding houdt zich enkel met vlieggebeuren bezig. Keerpunt databases, reglementering, inschrijvingen en dergelijke.

Vroeger werd de wedstrijdleiding bijgestaan door een professionele meteoroloog, maar vermits we nu beschikken over verfijnde en erg nauwkeurige softwareprogramma's worden de weersvoorspellingen nu door de wedstrijdleiding zelf gedaan. Je kunt je dan natuurlijk niet meer wegsteken achter de meteoman van dienst. Maar al bij al valt dat nog wel mee.

De ervaring is natuurlijk niet weg te cijferen maar het zijn soms toch spannende momenten om het startsein te geven voor een proef die op papier wel haalbaar is maar vaak te groot geschat wordt door bepaalde piloten.

Verskil tussen wedstrijd nu (GPS) en vroeger met baro/fotoestel etc.

Godzijdank is de gps er gekomen om het gedoe met foto's naar de geschiedenis te verwijzen.

In de oertijd (de jaren 70) was het in bepaalde landen verboden van luchtfoto's te nemen en werden er grondsignalen gelegd die regelmatig van vorm werden veranderd. Ik heb het meegemaakt dat men ach-



ter de zweefhangaar op Keiheuvel met een team bezig was om op regelmatige tijd de panelen van vorm te veranderen, de piloot moest dan noteren welke signalen hij heeft zien liggen. Dan was uiteraard zijn keerpunt gerond. De start was ook spectaculair omdat destijds iedereen zich door een ingebeelde poort moest melden via de radio, om op 1000m door de startlijn te vliegen. Waarbij het aan de orde was om met een zo hoog mogelijke snelheid de lijn te doorvliegen, om zo hoog mogelijk te kunnen afvliegen. Daar was uiteraard een heel team voor nodig en als daar iets fout ging dan was het totale chaos.

Zo heb ik eens op de wedstrijd van Klippenek meegemaakt dat iedereen praktisch tegelijk wilde vertrekken en dat wegens de totale chaos de startlijn terug moest gesloten worden.

Geef mij dan maar de stille loggerstart en de controle van de loggerfile tegenover het gedoe met ontwikkelen van filmpjes en dan de controle van die negatiefjes. "Zit hij in de sector of niet?" Ja, dat is godzijdank geschiedenis.

Toekomst van de Kempen Cup (TMZ's)

We krijgen natuurlijk alsmat minder ruimte om onze sport te kunnen beoefenen en het corridor vliegen (wat 20 jaar geleden voorspeld werd door onze diepbetreurde oud voorzitter Michel Aerts) is nu echt wel realiteit geworden.

Kunnen wij straks in Weelde nog een Kempencup organiseren?

Realistisch gezien... Het zal nog kunnen. Maar dan vrees ik dat wij toch moeten gaan investeren in de "transponder". Laat ons

hopen dat dit de ultieme redding is want als dit niet zal lukken dan vrees ik het ergste. De optimisten beweren dat de toekomst er rooskleuriger zal uitzien wanneer de algemene luchtvaart zal overschakelen op het ADSB systeem, onze transpondertjes zullen dan aangesloten worden aan een betrouwbare gps die zijn gegevens gaat doorsturen via de transponder! Daarom zijn de huidige mode S transponder praktisch allemaal voorzien van de "extended squitter" De bedoeling is dan dat de lijnvliegtuigen zelf hun route gaan kiezen die normaliter de kortste weg is maar zullen automatisch worden afgeleid rondom gebieden waar trafiek (zelfs van een zweefvliegtuig) wordt waargenomen.

Brengt zo'n wedstrijd de verschillende clubs niet dichter bij elkaar?

Laat ons optimistisch zijn en hopen dat de regionale wedstrijden zoals de Kempencup nooit zullen moeten afgevoerd. Want dit zijn toch ideale momenten. Niet alleen om elkaar te bekampen, maar ook met elkaar tussen pot en pint over onze sport door te bomen.

Ik persoonlijk heb een goed gevoel overgehouden aan onze laatste Kempencup en meer moet dat toch niet zijn...

Wat probeer je te bereiken als examiner?

Ik zou graag zien dat de instructeurs de mensen van in het prille begin goede basisreflexen aanleren en niet zuiver de theorie. Ik ben recent getuige geweest van twee dodelijke ongevallen die duidelijk te wijten waren aan een verkeerde basisreflex waarop sommige mensen helaas terug vallen in "kritieke" situaties. Ik merk ook dat bepaalde instructeurs te weinig reageren, omdat we allemaal 'vrienden' zijn. In clubs wordt er al eens over 'boemannen' gesproken. Toch liever de "boeman" dan als het moet, als de rug naar de feiten draaien en "niks gezien". Wat me opvalt is dat deze clubs meestal goed draaien en dat is onder andere dank zij deze mensen dat er discipline heerst.

Heb je nog toekomstplannen?

Genieten van elke vlucht!

We wensen het je van harte.

Kris (KAZM)



Belgisch kampioenschap St.-Hubert

Dag 1 op het BK in St-Hubert

Zoals overal in België, begon het hier ook met een stralend blauwe lucht, alléén naar het zuiden toe was er cirrus merkbaar. Ook de wind was in belangrijke mate aanwezig.

Op de briefing, na de nodige uitleg over het veld, circuits ed kregen we de meteo.

De voorspellingen waren optimistischer dan ik. De proeven dan ook: bijna 400 km voor de 15 m en 425km voor de 18m/open.

Toen de thermiek op zich liet wachten werden de proeven toch ingekort tot 300 – 320 km, nog te veel naar mijn zin. Proef 15 m: St. H - Schleiden - Kerpen – Bad Neuenarh, - St. H, alles in de Eifel.



Op de frequentie hoorden we ook al niet echt optimistische geluiden, hoewel sommigen toch spraken over een enkele 4m, véél wind en niet de beloofde hoogte. Gelukkig konden we, dankzij de hoogte van St.-Hubert, de radiogesprekken tot het verste punt volgen.

Dennis en Tim kwamen na het eerste keerpunt redelijk in de problemen te zitten, van 2000 m naar 500 m zonder iets tegen te komen. Tim moest dit bekopen met een buitenlanding, Dennis kwam nog weg. Vertrokken naar Blankenheim om 17.45 uur voor 145 km langs de baan. Er is dan ook geen rechte weg naartoe: resultaat terug in St. Hubert om 23.20 uur. (en onze vleugelsteun vergeten in dat veld)

Het bleek dat er toch een groot deel mensen binnengeraakt waren en zelfs nog vrij snel ook.

Pierre de Broqueville was als enige binnen in de open klasse met 81 km/uur.

Bert jr. was 4^{de} met 77 km/h, Miel de Wachter 9^{de} met 73 km/h, Dennis 11^{de} met 67 km/h, Jef en Gitte met de Duo 13^{de} met 283 km, Tijn had 207 km en Tim 110.

Dag 2 St-Hubert

Weer stralend blauw en veel wind. Proeven voor vandaag rond de 380 km voor de 15m klasse, weer de Eifel in. St.H – Schleiden – Neustrasburg – Effelsberg en als laatste keerpunt Bouillon.

Er lijken nu toch af en toe kleine Cu te komen en veel meer nevels dan gisteren.

Proeven voor vandaag: 15 m 376 km en 393 km naar de Eifel en als laatste punt Bouillon.

Een stralend blauwe lucht met in de loop van de dag enkele cu.

Volgens de piloten was het weer vrij goed met een basis van 2000 m en weer een geweldig goed zicht. De Keiheuvelmannen vlogen voor een groot stuk samen. Tijn was er jammer genoeg doorgezakt voor de start

en moest een tweede maal starten. Het systeem om de motor voor de lijn te starten tot max 600 m speelde in zijn nadeel. Alles verliep vrij vlot, alléén was er net op het einde veel dalen, logisch als je weet dat de wind over het veld blaast en dan de vallei in duikt. Koen Vanderputten beleefde de schrik van zijn leven toen hij het plein net niet haalde en in "het strussel" stond. Gelukkig kwam hij er zonder brokken vanaf. Dennis zakte door zijn wiel toen hij praktisch stil stond en Tim landde met een platte band.

Toestel dus demonteren in piste!

Gelukkig had Miel nog een reserve, want ik had het wiel van de LS 7 vorige week op Weelde al uitgeleend. . Onze gasten zaten allen boven de 100 km/h. Zeker niet slecht met een gemiddeld stijgen over de ganse vlucht van 1.7 m/sec. De eersten zaten op 114 km/h, echte renklassers wel te verstaan.



Jef en Tom van den Eynde als co zaten op 90 km/h.

In de open klasse was Brokkie weer de snelste met 105 km/h.

De klein mannen gaan hard.

Dag 3 in St. Hubert

Het beloofde weer een mooie dag te worden. Omstreeks 10.00 uur waren de eerste cu al te zien. Na de briefing kwamen onze gasten naar buiten met een redelijk bezorgde blik.

Opracht in de 15 m klasse: 504 km. Het eerste been ging tot een stuk over de Rijn naar Ailertchen, liefst 184 km ver weg. Indien iemand daar zou buitenlanden!!! Punt 2 was Utscheid, 3 was weer Effelsberg en dan terug naar St. Hubert.

Om 11.45 u begon men met de clubklasse op te slepen, even later gevolgd door de 15m.

Onder plaatselijk mooie cu ging het al tot de maximum toegelaten hoogte, 2150 m. In de Eifel mocht men max. 2750 m hoog gaan. De basis daar zou naar 2500 m gaan wat ook zo was.

Hoewel er sommige stukken waren waar het geweldig goed ging, moest men op andere plaatsen dan weer wat voorzichtiger zijn. De radiogesprekken waren toch allemaal veelbelovend.

Dennis en Bert jr liepen uit op de rest, met Miel er iets achter. Voor de LS 7 en de Duo, met Eddy ditmaal als co, ging het allemaal wat snel.

Op een bepaald moment waren de mannen niet meer bereikbaar, en was het een uurtje bang afwachten of er een telefoontje zou komen. Gelukkig kwam iedereen terug binnen bereik en liepen de gemiddelde snelheden op tot boven de 100 km/h. Op sommige stukken werd er doorgestoken aan meer dan 200 km/u! Iedereen jammerde over te weinig water maar de reglementen

van de wedstrijd laten nu eenmaal niet toe max. te laden. Sommige starts gingen nu al maar net over de omheining.

Om half zes meldde Dennis zich aan, net voorafgegaan door Bert jr. Het volgende half uur kwamen de anderen ook binnen, ook Tijn toonde zich van zijn beste zijde.

Bert jr won met 114 km/h, gevolgd door Dennis met 111 km/h.

De anderen zitten ook boven de honderd. Voor morgen heeft men de briefing reeds vervroegd naar 9.30 uur omdat men nog beter weer verwacht. Wat dat dan gaat worden???

Dag 4 in St. Hubert

Wat al héél goed was, wordt nog stukken beter. Basis boven 2500 m en stijgen tot 4 m en meer.

Opdracht voor de 15 m klasse: area task tussen 313 en 632 km, met minimum 4 uur vliegtijd.

Alles weer in de Ardennen en de Eifel, zelfs een stuk over de Rijn.

St. H – Wehr – Adenau – Moenchsheide – St. H. Uiteindelijk bleken ze als verste keerpunt 190 km ver uit te zijn geweest, bijna 50 km over de Rijn.

Rond St. Hubert waren er af en toe overontwikkelingen zichtbaar, maar redelijk beperkt in omvang.

Jef en zijn papa als co zouden enkele minuten voor de anderen starten om de weg aan te wijzen. Euforie alom op de radio op het eerste gedeelte: bellen van meer dan 4m/s geïntegreerd en doorsteken aan meer dan 200 km/h. Na een tijdje hadden de KH-boys toch al een gedeelte van de achtervolgers er af gevlogen. Na het keerpunt Ailertchen terug naar de Eifel voor een soort jojo. Ook hier was het geweldig goed, een van de beste dagen in de geschiedenis.

Het gemiddelde op dat ogenblik schommelde rond de 130 km/h, en dat voor standaardtoestellen!!! Onvoorstelbaar.

Zoals wel meer gebeurt, zat er nu op het einde ook een addertje onder het gras. Omwille van de hoogtebeperking in Bel-



gië moest men van FL90 naar FL 70. Dit was dan ook de reden dat men niet rechtstreeks in final kon van in Duitsland. Vanuit St. Hubert zag het er nog goed uit naar het oosten, van de kant waarvan de jongens kwamen veel minder. Op 20-30 km van de finish ging ieder zo ongeveer zijn eigen weg om boven te kunnen blijven. De meesten moesten erg laag, bijna kritiek terug aanpikken. Toch kwamen ze allemaal binnen maar hun gemiddelde zakte natuurlijk serieus.

Toch even de resultaten meegeven:

- 1st Colson 523 km gemiddelde 130 km/h (renklasser!!)
- 4^{de} Dennis 523 km 123 km/h
- 5^{de} Tim 518 km 120 km/h
- 6^{de} Miel 525 km 119 km/h
- 7^{de} Bert jr 531 km 119 km/h
- 11^{de} Jef en co 511 km 116 km/h
- 12^{de} Tijn 501 km 110 km/h

18 van de 19 starters zaten boven de 100 km/h, je moet niet vragen.

Vraag van Jef: "Hoe snel moet je hier eigenlijk vliegen om eens in de top 5 te komen???"

De dag werd afgesloten met een heerlijke maaltijd met allen van de Keiheuvel samen aan één tafel. Jammer genoeg werden eerst de andere klanten bediend en dan pas wij met als resultaat dat we pas omstreeks 21.30 u ons forelleke kregen. We hebben in elk geval lekker gegeten, tranen met tuiten

gelachen en geweldige verhalen van vroeger gehoord.

Dag 5 in St. Hubert

Opnieuw een dag met goede voorspellingen: hoge basis, sterk stijgen maar kans op buien en onweer.

Proef voor de 15 m klasse vandaag: 421 km via Bouillon - Nurburgring - Utscheid en Adenau, dus weer ver van huis. Omstreeks 13.00 uur gingen onze boys over de startlijn maar kwamen al gauw terug voor een tweede start. Nu liep alles wel vlot en werd er volle gas doorgestoken aan 200 km/h. Enkele commentaren tussendoor: "amaai wat een bel" - "4.2 rond" - "4.7 constant" - "dat gaat hier boven de 5". Helaas duren mooie liedjes niet lang en zaten ze aan de Nurburgring tussen de buien. Deze waren toen nog te omvliegen, maar aan het derde keerpunt, Adenau, was het moeilijker. Dit lag midden in een bui. Dennis vond als eerste een spleetje (de weg naar de hemel zoals hij zeiden de rest volgde. Enkele commentaren rond deze tijd:

- ik zit hier in de hagel (dit was zelfs op de radio te horen)
- een bliksem langs mijn vleugel, tussen twee draaiende toestellen in
- eigenlijk is dit niet verantwoord, maar het is of erdoor of buitenlanden ver van huis en nat worden.

Rond St. Hubert begonnen ondertussen de wolken ook uit te groeien tot CB's maar voorlopig nog zonder risico. Het laatste stuk verliep dan weer vrij vlot en binnen enkele minuten stonden de Keiheuvelaars, op Tijn na, aan de grond. Die was te laat in Adenau en moest het ganse buiensysteem omvliegen, wat niet meer lukte. Hij kwam op motor terug en landde in een erg stevige bries. Net voor de regen zaten alle toestellen, net gewassen in de aanhangers, ook de Duo mocht binnen slapen. Uit de eerste snelle berekeningen bleek het om seconden te gaan voor de eerste plaats. Dit bleek ook zo te zijn bij de voorlopige uitslag.

- Tim op 1 met 115 km/h, en 1000 punten
- Bert jr op 2 met 117 km/h en 997 punten



- Dennis op 3 met 117 km/h en 995 punten
- Miel op 4 met 116 km/h en 990 punten
- Jef en co op 9 met 108 km/h en 864 punten

Je moet weten dat de eerste 4 binnen anderhalve minuut van mekaar zaten, en je weet zelf hoelang één bocht duurt. Eén bocht teveel en je zakt een plaats!! In de totaalstand staan er nu 5 Keiheuvelmannen in de top 10. Netjes.

Dag 6 in St. Hubert

Deze morgen een zwaar bewolkte lucht, af en toe zelfs nog in de wolken. (letterlijk!). Stilaan begonnen er toch enkele zonnestralen door te komen, de hoop groeide op een kleine proef.

Tijdens de briefing werd er nog geen proef voorzien, maar de toestellen mochten toch opgebouwd en in piste gebracht worden. Tweede briefing om 12.00 uur en proef: AAT tussen 154 en 296 km met een minimum vliegtijd van 2 uur.

Punten waren Bouillon, een punt op de Duitse grens en Baraque Fraiture.

De basis was niet erg hoog en steeg slechts langzaam. Toch was er niet één doorzakker. De mannen vlogen nu eens niet samen af, omdat ze moeilijk omhoog geraakten.

Dennis en Jef waren de eersten om te gaan. Tim, Tijn en Miel een 20 minuten later. Bert jr nog iets later.

Erg goed was het niet, geklaag in alle kisten, wegens zwak stijgen en moeilijk te vinden bellen.

Eénmaal terug voor St. Hubert richting oost liep het beter. Vanuit het zuidwesten begon nu ook de hoge bewolking toe te nemen en verdwenen de cumuli. Daarom via de radio iedereen de raad gegeven niet te ver in de tweede sector te gaan om de terugweg nog veilig te stellen. Het zag er goed uit naar het oosten maar volgens de piloten leek dit maar zo, en het werd ook daar slechter.

Tim hield het bij een korte afstand en bleek het bij het rechte eind te hebben, de anderen die verder vlogen, konden hun gemiddelde niet opkrikken.

Jef moest op het einde nog met een half meterke genoeg nemen om thuis te komen.

Buiten de twee renklassers die boven de honderd gemiddeld zaten, bleef iedereen kort in mekaars buurt. De totaalstand zal dan ook niet veel veranderen. Ik vermoed dat het BK gedaan is, voor morgen zie ik het somber in.

Dit is wel de meest memorabele wedstrijd die ik ooit in België heb meegemaakt. Grote proeven, hoge basis, sterk stijgen en ongelofelijke snelheden. De ACK-LSV boys hebben hun visitekaartje afgegeven en zoals een Waalse deelne-

mer (en niet de minste) me zei: " de toekomst van het zweefvliegen in België ligt in Vlaanderen." Met drie Keiheuvelaars in de top 5, en 5 in de top 11 is dit zeker. Twee dagoverwinningen en een aantal ereplaatsen doen de jonge gasten alle eer aan.

Dag 8 in St. Hubert

Zoals verwacht, vandaag geen proef.

Dennis en Tim moeten in het weekend nog een beetje blokken en daarom zijn we na de briefing van 12.00 uur huiswaarts getrokken.

Met Pierre in de open, J.L Colson in de 15 m en Yves Jeanmotte in de clubklasse zijn de nieuwe Belgische Kampioenen gekend.

Met Bert jr op 3 hebben we nog iemand op het podium in de 15 m klasse.

Aan iedereen mijn dank voor de geweldige sfeer, het lekkere eten van mama Gerda en Gitte en aan diegenen die ons met een bezoekje vereerden.

Voor sommige piloten komen er nog grote wedstrijden aan, waarvoor wij het beste hopen, voor anderen zal het bij kleinere wedstrijden blijven.

Tot een volgende keer.

Mark Huybreckx (ACK)

Kiewit Cup 2008

Al een week van te voren kondigde het weer zich goed aan, alles was klaar. Zelden kon de wedstrijdleiding zo relax naar de Kiewit Cup toe leven, ook al waren er iets minder deelnemers vanwege het Belgisch Kampi-

onschap dat "weeral" op dezelfde data als Kiewit Cup georganiseerd werd. Wat kon er nu nog misgaan? En toch, donderdagavond kregen we te horen dat de Husky niet kon komen slepen. Dat zorgde 's vrijdags nog

voor het nodige heen en weer getelefoneer maar met resultaat, een 4^{de} sleper werd gevonden. Oef!

Zaterdag 10.5

De meteo voorspelde goed stijgen, hoofdzakelijk blauw, basis 1800m. Allemaal lachende gezichten op de briefing, iedereen had er duidelijk zin in, eerste start om 12u00. De Standaard Klasse streed op deze eerste dag voor de Victor Boin, geen opgegeven proef maar dus een vrije vlucht met maximum 6 benen. De Open/Ren kregen 377km voorgescheteld en de Club Klasse 157km.

Met uitzondering van de wind die veel sterker stond dan voorzien, klopte de voorspelling. In de Standaard Klasse vlogen Eddy De Coninck met zijn Pégase en Luc Van Camp op SZD55 meer dan 7u (!) om zoveel mogelijk afstand af te leggen, nl. 443km & 442km, maar ze moesten de duimen leggen voor Bart De Keersmaecker die met zijn Libelle 427km aflegde en zo op handicap de indrukwekkende Victor Boin trofee wegkaapte.

In de Open/Ren Klasse ging de dagoverwinning naar Ken Evens en Bart Wolfs die



Bart verovert de Victor Boin trofee (foto: Wil Janssens)



Startklaar (foto: Wil Janssens)

met de Nimbus 4DT de proef rond volgen tegen 95km/h. In de Club Klasse was Jan Gillegot met een Ka8 het snelste met 36km/h, een mooie prestatie met deze sterke wind. De eerste dag zat erop, buiten een eerste mooie wedstrijddag waren er voor enkele deelnemers ook persoonlijke beste prestaties met een eerste 300km of grootste afstand.

Zondag 11.05

Op de briefing werden eerst de zweefvlieg-vrouwen in de bloemetjes gezet vanwege Moederdag. Hoewel maandag op de briefing beter weer aangekondigd was en de vraag aan iedereen om vroeg te monteren en in piste te zetten, bleek de meteo uiteindelijk niet echt beter maar gelijkaardig aan de dag ervoor. Proeven: 407km voor

de Open/Ren, 358km voor de Standaard en 186km voor de Club Klasse.

Hugo Mertens won de dag in de Open/Ren Klasse door de 407km te ronden tegen 85km/h met zijn Jantar 2. In de Standaard was Eddy De Coninck de snelste met zijn Pégase, ook 85km/h. Danny Szygula en Frank Vandersmissen met de Ka13 waren met 58km/h de snelsten in de Club Klasse.

Het weer was niet overal even goed, vooral in de Open/Ren en de Standaard hadden velen het moeilijk rond het eerste keerpunt. De gemiddelde snelheden lagen daarom niet zo hoog als gisteren, maar toch weer mooie resultaten en opnieuw enkele persoonlijke beste prestaties. 's Avonds tijdens de BBQ werd er uitvoerig bijgepraat over de voorbije dagen.

Maandag 12.05

Het puntenverschil tussen de eerste 3 deelnemers in elke klasse was zo klein dat deze dag beslissend zou worden. Laatste dag en ook de beste meteo, de proeven: Standaard 362km, Open/Ren 401km, Club 205km.

Het werd de beste dag van het seizoen tot dan toe. In de Club Klasse waren Filip De Corte en Albert Schraeyen met de Ka7 het snelst, 44km/h. Ivo Meyers was met zijn LS7 met 88km/h de allersnelste in de Standaard Klasse. In de Open/Ren was niemand sneller dan Eric Bongaerts en Tim Bayens met de ASH25M die de 401km tegen 110km/h rond vlogen.

De race was gestreden en het was spannend tot de laatste seconde. In de Club Klasse ging de eindoverwinning naar Jan Gillegot en Luc Stultjens van Albatros Zweefvliegclub, zij wisselden elkaar af op de Ka8 en zetten op hun eerste wedstrijd meteen een puike prestatie neer.

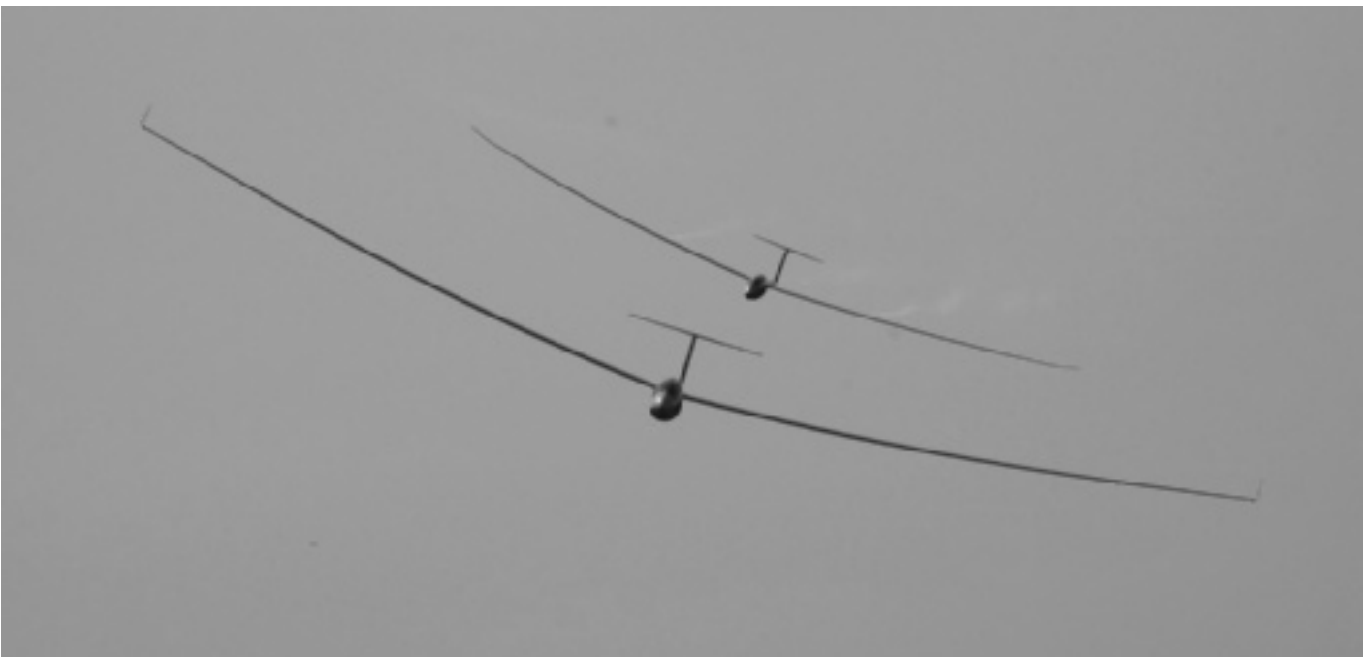
In de Standaard werd Eddy De Coninck met zijn Pégase de winnaar, bijna traditie kunnen we zeggen maar hij heeft er dit jaar toch wel serieus voor moeten vechten.

De eindstrijd in de Open/Ren was een echte thriller en werd "letterlijk" in de laatste seconden beslist, Ken Evens en Bart Wolfs met de Nimbus 4DT wonnen met een verschil van 7 punten!

1 uur simulator Airbus A330 geschonken door Sabena Flight Academy werd gewonnen door Jan Gillegot.

Iedereen was unaniem, wat een zweefweer, wat een fantastische wedstrijd! Bedankt allemaal, tot volgend jaar.

Ken Evens (Alb)



Kiewit Cup 2008: race naar de finish (foto: Filip Vanderhoydonck - Alb)

KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 12 MAART 2008

Aanwezig:

G. Van Pee, voorzitter, J. Servais, J. Aerts, G. Michiels, J.M. Mullenders, J.P. Awouters, P. Pauwels E. Lecloux, R. Paenen, A.E. Litt

Verontschuldigd: R. De Coninck

De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 26-09 en 28-11-2007 :

De verslagen worden goedgekeurd. (Zoals werd meegedeeld, werd op 28/11 een beperkte vergadering gehouden vermits er alleen enkele zweefvliegdoossiers waren ingediend.

2. Homologatie van records

2.1. Ballonvaart

17-02-2008 Duurvlicht klasse AX 8 t/m AX 15 : 10 u 29 min. 24 sec. Luc Herdewyn

2.2. Zweefvliegen

J. Luyckx - Bitterwasser/Namibia Lak 17 aT -15 meter

04-12	D15G	Speed over triangle 100 km	151,51 km/u
12-12	DOG	Speed out/return 500 km	155,10 km/u
	D15G	Speed out/return 500 km	155,10 km/u
19-12	D15G	Triangle distance 1.103,10 k	
	D15G	3 turnpoint distance	1.103,10 km
	D15G	Free triangle distance	1.111,10 km
	D15G	Free 3 turnpoint distance	1.114,10 km
19-12	DOG	Triangle distance	1.103,10 km
	DOG	3 turnpoint distance	1.103,10 km
	DOG	Free triangle distance	1.111,10 km
	DOG	Free 3 turnpoint distance	1.114,10 k
29-12	D15G	Speed over triangle 750 km	133,03 km/u
	DOG	Speed over triangle 750 km	133,03 km/u

J.L. Colson - Bitterwasser/Namibia ASH 25 – open class

29-12 DOG Free 3 turnpoint distance 1
147,70 km

DOG Free triangle distance 1
147,70 km

De piloten worden gefeliciteerd voor hun prestaties.

De commissie vraagt de piloten evenwel meer aandacht te besteden aan de administratieve afhandeling.

3. Reglementen van wedstrijden 2008 Volgende wedstrijden werden aangekondigd:

3.1. Modelluchtvaart:

04/05-04	F3P en F6B	Mons
24/25-05	F3A	Grandrieu
07/08-06	F3J	Merksplas
21/22-06	F2B	Zwartberg
19/20-07	F3M	Tongeren
08/09-08	F3B	Athisnes
09/10-08	F2ABC	Pepinster
22-08	F6B	Mons

Selectiewedstrijden voor de WAG

04/05-04	F6B	Mons
10-02	F6B F6D	Aalst
02-03	F6B F6D	Mont-sur Marchienne
		Villers-la-loue
30-03	F6D	Baulers
20-04	F6D	Marcinelle
27-04	F6B	Heneffe
25-05	F6D	Geel
15-06	F6D	Anthisnes
29-06	F6D	Mons
22-08	F6B	Mellery
07-09	F6D	Herentals
28-09	F6D	

De wedstrijdreglementen zijn volledig conform de Sporting Code.

3.2. Zweefvliegen:

10/18-05	BK 2008	St.-Hubert
01/04-05	Kempen Cup	Weelde
10/12-05	Kiewit Cup	Kiewit
31-05/01-06	Keizer wedstrijd	Zwartberg
09/10-08	Keiheuvel Cup	Keiheuvel

De wedstrijdreglementen zijn conform de Sporting Code. De Local Procedures werden reeds ontvangen voor het BK en de Kaiser Wedstrijd.

3.3. Ballonvaart

30-04/04-05 BK 2008 Ny-Hotton
Het wedstrijdreglement is conform de Sporting Code.

4. Resultaten van wedstrijden:

Nihil

5. Homologatie van de zweefvliegprestatie

Alle dossiers worden aanvaard.

6. Allerlei

6.1. Bevoegdheid Sportcommissaris

De voorzitter verwijst naar de nota van J. Servais met het verzoek om het bestand van de KBAC- Sportcommissarissen te actualiseerden alsook hoe we de actuele kennis van de sporting code en procedures kunnen verbeteren.

Na overleg wordt besloten om;

a) De databank te actualiseren.
PP stuurt de bestaande KBAC-listing rond en elke discipline actualiseert zijn deel timing: 01/06/2008

b) De actieve sportcommissarissen zullen worden aangeschreven met de vraag te bevestigen dat zij hun bevoegdheid willen behouden en over de actuele sporting code beschikken.

Voortaan zal de bevoegdheid worden verleend voor 5 jaar, dewelke mits bevestigen van de kandidaat telkens kan worden verlengd voor 5 jaar.

timing: vanaf 2009

c) Ingeval van grondige aanpassingen van de sporting code, zullen refreshers worden georganiseerd.

6.2. KBAC-Zweefvliegereglement – Lijst erkende geneesheren:

Verzoek vanwege de BZF om enkele dokters met AME-bevoegdheid toe te voegen aan de lijst.

De commissie verwijst naar het reglement.

De lijst kan pas worden geactualiseerd van zodra de verklaringen van de betrokken dokters ontvangen zijn en zij beschikken over het reglement, de procedures en de bijhorende documenten.

6.3. Volgende vergadering: 18 juni

Omstreeks 19:00 u wordt vergadering gesloten.

Vervolgens worden nog enkele zweefvliegproeven in detail gecontroleerd.

P. PAUWELS
Verslaggever

HOMOLOGATIE van VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN LVZC

1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

Alain BAL
Wim HUYGE
Tine DELCON
Marleen MENSELS
Bart GEERAERTS
Koen PIERLET
Erik GYBELS
Mattijs PRAET
Christophe HEYNEN
Johan VANHOYLAND

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

Peter TOMASSEN
Gino VERBRUGGEN

2. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

Domien BROSENS

3.1. Theoretische examen hulp-/instructeur:

Pieter LOMAN
Daan SPRUYT
Johan LOUWET

3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulp-instructeur':

-

3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

-

HOMOLOGATIE van FAI-BREVETTEN LVZC

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:
Robert DE MAN

1.2. 5 uren duurvlicht:
Robert DE MAN

1.3. 50 km afstandsvlucht:
Robert DE MAN

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:
Robert DE MAN

2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst:
-

2.2. 300 km afstandsvlucht:
Pieter REBRY

2.3. Bekomen het gouden kenteken:
-

3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst:
-

3.2. 300 km doelvlicht:
-

3.3. 500 km afstandsvlucht:
-

4. 1000 km brevet:

Bert SCHMELZER Sr



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.



10 Brugmann avenue | B-1060 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 99 | www.aviabel.be

INSURANCE COMPANY AUTORSOOS W001 HO 0001 IAP 4/7/1070 - NB 14/7/1370

de gordel[®]

dé **Bloso** klassieker

7
september
2008



De Tofste Zondag!

02 380 44 44
www.bloso.be

Hét fiets- en wandelfeest in de Vlaamse rand rond Brussel

CO-PRODUCTIE

IN SAMENWERKING MET



één



Nieuwsblad.be

Letto

