

LIGABLAD

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



*26 ste jaargang
oktober • november • december 2005*

*kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

nummer **104**

P. 308893

LIGABLAD

Driemaandelijkse 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



26ste jaargang • nummer 104
okt. - nov. - dec. 2005

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:

Eddy De Coninck, Jozef Dekoninck,
Heikki Deschacht, Paul Janssens,
Patrick Pauwels, Pieter Rebry,
Elke Sangeleer, Jan Speetjens,
Stéphane Vander Veken, Emil Verhulst

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 Boechehout
tel.: (03) 454 33 34
fax: (03) 454 33 88
e-mail: info@lvzc.be
internet homepage:
http://www.zweefvliegen.be of
http://www.lvzc.be

Betalingen:

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

Druk en opmaak:

Sintjoris NV

kantoor van afgifte Gent X



Bank

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.
Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 20 februari 2006 op het nieuwe redactieadres.

Foto cover: "Juniorendag 2005 onder een prachtige hemel" (foto: Ack)

Inhoud

Woordje van de redactie

Nieuws van het secretariaat	1
1000 km	3
LVZC 30-jarig bestaan	5
Het hoekje van de boekenreter	6
Te koop	6
CHARRON.line 2005	7
Nieuws CHARRON.line 2006	9
Zweefvliegtuignieuws	10
Winteronderhoud van zweefvliegtuigen in clubverband: veilig en gezond werken met gevaarlijke stoffen	11
Juniorendag 2005	13
Sportcommissie	14
KFC Doellandingswedstrijd 2005	15

Woordje van de redactie

Zoals reeds in het vorig Ligablad medegedeeld, is dit mijn laatste Ligablad. Gedurende drie jaar heb ik getracht om driemaandelijks ons tijdschrift te laten verschijnen. Een clubblaadje of Ligablad is veel meer dan alleen maar wat lectuur. Het draagt niet alleen bij tot het scheppen van een sfeerbeeld van de gemeenschap of het verspreiden van informatie, maar het is een prachtig uithangbord voor onze beoefende sport.

Een tijdschrift alleen in elkaar steken en laten verschijnen, is bijna onbegonnen werk.

Langs deze weg om wil ik dan ook al mijn medewerkers, voor en achter de schermen, bedanken die me hebben bijgestaan om mijn taak naar best te kunnen uitvoeren.

Tot voor een paar weken vreesde niet alleen ik, maar ook enkele bestuursorganen in de schoot van de Liga, dat dit wel eens de laatste editie zou worden.

Zo ver komt het gelukkig niet. Alhoewel het steeds moeilijker wordt om in de schoot van onze Liga vrijwilligers te vinden die een taak op zich willen nemen, heeft Geert De Palmenaer (Vlaams Zweefvliegcentrum PHOENIX) zich bereid verklaart dit op zich te willen nemen. Zijn coördinaten kunnen jullie in dit Ligablad vinden.

Ik wens Geert veel geluk en voldoening in deze nieuwe, uitdagende opdracht en hoop dat hij evenveel steun mag genieten als zijn voorganger.

Langs deze weg om wens ik aan alle lezeressen en lezers een voorspoedig en vruchtbaar jaar 2006 met prachtige, veilige vluchten.

Many happy landings

Theo Stockmans

Nieuws van het secretariaat

Bijdragen 2006

Tijdens de algemene vergadering van 16 november II. werd de begroting voor 2006, die door de raad van bestuur werd voorbereid, besproken en goedgekeurd. Deze zal uiteraard nog ter bekrachtiging worden voorgelegd aan de statutaire algemene vergadering in maart a.s. Door de geleidelijke stijging van de eigen werkingskosten, alsook de verhoogde bijdragen aan de KBAC, BZF, EAS en EGU, worden we genoodzaakt om de bijdragen en administratieve kosten van 1 januari 2006 te verhogen.

De algemene vergadering heeft aldus besloten om de bijdragen en kosten voor 2006 als volgt vast te leggen:

- a) Vaste clubbijdrage: 300,00 €
- b) Individuele bijdrage:
 - 125,00 € voor de leden jonger dan 65 jaar
 - 107,00 € voor de leden ouder dan 65 jaar
 Leden die in het buitenland wonen betalen 6,00 € extra voor de toezending van het tijdschrift.
 Nieuwe leden die toetreden na 1 augustus genieten een vermindering voor de bijdrage en verzekeringspremie en betalen respectievelijk 75,00 en 65,00 € (Deze bijdragen zijn inclusief de collectieve sportverzekering)
- c) Administratiekosten voor de technische controle:
 - 15,00 € voor de clubtoestellen en 17,00 € voor de privé-toestellen
- d) Deelnemers aan initiatiekampen betalen 30,00 € (inclusief collectieve sportverzekering).

Technische Controle

Eigenaars die hun toestel moeten laten keuren, kunnen bij de administratieve coördinator van hun club het noodzakelijke blauwe aanvraagformulier bekomen om een controleplan aan te vragen. Let op dat de juiste administratieve vergoeding wordt betaald, vanaf 01-01-2006: 15,00 € voor een clubtoestel, 17,00 € voor een privé-toestel.

Bij deze zouden we onze oproep willen herhalen om tijdig een controleplan aan te vragen. Dit geeft de technische controleurs de mogelijkheid om hun werk goed te plannen. Zorg ervoor dat het toestel, maar ook de "Levensloop", klaar zijn op de dag van de inspectie.

Indien je hieromtrent nog vragen hebt, spreek de administratieve coördinator van je club aan of neem contact op met het secretariaat.

Verschillende procedures zijn 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.

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken hadden de volgende initiatieven plaats:

- 1 oktober: Bespreking examinatoren
- 18 november: Examen KBAC-Sportcommissaris
- 20 november: Jaarlijkse studiedag van de Raad van Instructeurs
- 2 december: Theoretisch examen technisch controleur

FAI-Sportcode

Een nieuwe uitgave van "Section 3" is per 1 oktober II. van kracht geworden.

Dit document is raadpleegbaar via de website van de FAI (www.fai.org) waar ook een download-versie beschikbaar is (PDF of Word-formaat).

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

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers moeten worden ingediend binnen de 12 maanden na de prestatiedatum. Gelieve hiermee rekening te houden a.u.b., oude dossiers worden geweigerd!

In 2006 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 15 maart, 15 juni, 15 september en 15 november.

Symposium 2006

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 4 februari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle met een boeiend programma voor alle leden. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeurs conferentie plaats. Zie de aankondiging verder in dit nummer.

Alle instructeurs ontvangen hiervoor een persoonlijke uitnodiging en agenda.

EU-nieuws

Licensing

Op 16 november jl. heeft de Europese Commissie haar definitief voorstel gepubliceerd om de basisverordening 1592 aan te passen en de bevoegdheden van EASA uit te breiden op het domein 'Licensing & Operations' en luchtruim. (Documenten zijn in elektronische vorm verkrijgbaar op het secretariaat).

Hoopgevend is dat de EU-Commissie de visie van EASA volgt, en er een 'sport & recreational pilots licence' zal worden ingevoerd, waarbij voor het medisch toezicht de huisarts van de piloot zou worden ingeschakeld, de vliegtechnische criteria blijven quasi gelijk, en de uitvoerende administratie zou aan zgn. "Assessment Bodies" worden toevertrouwd, bv. een nationale aëroclub of een federatie.

Het ganse dossier gaat nu voor verdere bespreking naar de Council en het EU-Parlement.

Airworthiness – Part M

Op initiatief van Europe Air Sport en met de medewerking van EASA had op 4-5 november jl. een workshop plaats in Keulen met ruim 60 deelnemers (1/3 zweefvliegers!). De tweedaagse samenkomst over de Part M voor de sport- en recreatieve luchtvaart, werd geopend door P. Goudou, Executive Director van EASA, en Sir. J. Allison, voorzitter van Europe Air Sports. Het eerste gedeelte omvatte o.m. presentaties van EASA door de heren Cl. Probst, directeur rulemaking en zijn directe medewerkers Y. Morier en E. Sivel. Tijdens het tweede deel kregen de vertegenwoordigers van de diverse luchtsporten de kans om hun vragen te stellen, waarbij op een constructieve wijze werd gediscussieerd. De EASA-vertegenwoordigers toonden begrip voor de problemen die vanuit de sport werden aangebracht, en kondigden aan dat er een speciale werkgroep zal worden samengesteld voor de sportluchtvaart.

Op 17 november jl. had de jaarlijkse EASA 'Industry Meeting' plaats in Keulen. De agenda was deze keer bijna volledig gewijd aan onderwerpen voor de commerciële luchtvaart. EASA bevestigde evenwel bij monde van E. Sivel dat er een werkgroep zal worden samengesteld om alle regelgeving, met betrekking tot de sport en recreatieve luchtvaart, te bespreken.

Op 24 november liep de consultatieperiode af voor de NPA 7/2005-Part M. Zowel vanuit EAS, de EGU en diverse federaties (ook de BZF) werden reacties binnen gestuurd.

Nu is het afwachten hoe al het aangekondigde overleg effectief vorm gaat krijgen.

Zweefvliegkalender 2006

Zoals de voorbije jaren is de verspreiding ook dit jaar met succes verlopen.

Er resten nog 50 exemplaren ... reageer snel a.u.b. 22,50 Euro/stuk afgehaald op het secretariaat.

Cursusmateriaal:

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)

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

FAI-IGC-promotievideo

De werkgroep "Membership" binnen de International Gliding Commission, heeft een 14 min. durende promotietape laten maken door de producenten van de films "Wind Born" en "Champions of the Wave" (regelmatig te zien op de commerciële TV-stations)

Ter ondersteuning van de promotie voor het zweefvliegen in Vlaanderen, werd er vorig jaar een Nederlandstalige versie van gemaakt. Thans zijn er nog tapes beschikbaar op het secretariaat. Uiteraard mag dit videobandje in elke pilotencollectie steken, maar eigenlijk is het gemaakt voor het grote publiek dat onze sport niet kent of er een verkeerd beeld van heeft. Dus laat deze tapes circuleren, deel ze uit op school, in de werkomgeving, infomarkten, enz. ...

Deze videotape kost 3,25 Euro (af secretariaat).

Dank

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

Maar maak er vooral een veilig, sportief en succesvol vliegseizoen van in 2006!

Uiteraard ook onze oprechte dank aan de bedrijven die onze werking hebben gesteund, nl.

Aviabel, Ethias, Messe Friedrichshafen, Werbestudio-Temlitz en Dexia-Bank.

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

Patrick Pauwels

WEDSTRIJDKALENDER 2006

Datum	Wedstrijd / plaats	Contact
25 - 28 mei	Kempen Cup Vliegveld Weelde Kempische Aero Club	Luc Van Camp Zittaart 26 2275 Poederlee Tel. 014/21 43 10
	Victor Boin - Voorbehouden aan de Open- en 15/18-meterklasse In combinatie met de Kempen Cup	
3 - 5 juni	Kiewit Cup Vliegveld Hasselt/Kiewit Albatros Zweefvliegclub	Johan Metten Holsteenweg 29A 3520 Zonhoven Tel. 011/81 68 09
(nog niet bepaald)	Kaiser - wedstrijd (Ka 8-6-7-13) Vliegveld Zwartberg Limburgse Vleugels	Patrick Albert Slagmolenweg 99/1 3600 Genk Tel. 089/30 60 94
29 juli - 5 aug.	Benelux / Keiheuvel Wedstrijd Vliegveld Keiheuvel/Balen Aero Club Keiheuvel	Rudy Jennen 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan 8 2490 Balen Tel. 014/81 25 21
Nationale kampioenschappen:		
29 april - 7 mei	N.K. FAI-klassen Vliegveld St.-Hubert	FCFVV/CNVV
(12-19 aug. ?)	N.K. Clubklasse Vliegveld Theux/Verviers	FCFVV/RVA
Internationale kampioenschappen:		
4 - 17 juni	29th World Gliding Championship FAI Multi Class	Eskilstuna (SE)
14-30 juli	4th Club Class/5th World Class World Gliding Championship	Vinon (FR)



Doellandingswedstrijd KFC (zie blz. 15)

1000 km

15 augustus, 7 uur 20. Ik trek op 1500 m aan de gele T-handle, en de kabel valt weg. Een record! Nog nooit ben ik zo vroeg aan een zweefvlucht begonnen. En nulletje doet me vrezen dat ik te laag losgetrokken heb, maar na een paar minuten krijg ik 20 cm stijgen, en ik weet dat ik er niet door zal vallen. Als ik al te laag heb losgetrokken zal ik in het slechtste geval de golf met wat tijdsverlies vinden. Ik zet de neus tegen de wind, en het stijgen valt spoedig weg, en wordt zakken, goed. Mijn gevoel is nu geijkt, en ik weet dat ik te ver windop losgetrokken heb. De Luberon is naar het westen veel hoger, dus zet ik de neus pal west. Ik vlieg nu naar het hogere deel toe, terwijl de wind me meer het lee in drijft. Na twee minuten stijg ik met 3 m. Mijn lichaam schreewt me toe: "what the fuck are you doing!?" Al dat nachtvliegen heeft mijn tolerantie voor vroeg opstaan tot bijna nul herleid, en ik ben met veel moeite uit mijn bed gekomen vanmorgen. Gerard Herbaud had gisteren gezegd dat vandaag wel eens de dag zou kunnen worden. Hij had de week ervoor al een paar wonderen verricht. 980 km in de golf, en de verwezelijking van zijn tweede project. Gerard was de man achter de wonderlijke vlucht van Vinon naar Fez, 1500 km! Nu was hij al een paar jaar aan het werken aan een vlucht naar Issoudun en terug. De ettelijke malen dat hij de weg verkend heeft kan ik niet meer tellen, maar dat het hard werk was kan ik getuigen. Twee dagen voor zijn golfvlucht is Gerard heen en weer naar Gien gevlogen, 1007 km, en hij heeft nog twee andere Nimbussen meegenomen ook, un grand coup!

Gisteren dus had Gerard me gezegd dat het goed zou kunnen zijn, en mijn eigen bronnen vertelden me hetzelfde. Ik stond voor de keuze, mee naar het NW met Gerard, of naar het NO voor een zo groot mogelijke afstand. Ik was anti-vries gaan kopen, en had PJ vooraan in de hangaar klaargezet.

De wekker liep veel te vroeg af, en ik keek naar het noorden...Zo helder als je normaal kan verwachten, en de föhnlijn nergens te zien, het NO dus. Bijna was ik weer in slaap gevallen, maar iets deed me wakker-schieten en opstaan. Ik heb een erg goede engelbewaarder.

Jean-Marie Clement was om 6 u 14 gestart voor 1100 km heen en terug naar Bolzano. Gerard, en nog twee andere zweefers waren samen met mij gestart voor hun trip naar het NW.

Ik heb honger, en zou best nog een tukkie kunnen maken, al maar goed dat het sturen van de PJ een automatisme is geworden, net zoals ademen of wandelen. Van mijn 5200

uren zweefvliegen heb ik meer dan de helft in deze cockpit doorgebracht, en deze LS-6a en ik kennen elkaar door en door, we zijn de perfecte vrienden geworden.

Op 2000 m stuur ik weer naar het oosten. Ik wil het startpunt, la Bastide des Jourdans, niet te hoog nemen, want dan moet ik vanavond ook weer hoog aankomen. Ik trek wat kleppen, en op 1700 m duik ik naar 260 km/h over de startlijn. Ik ga weer naar het westen, maar zak verder en verder af. De duik heeft mijn vliegersbloed op temperatuur gebracht, maar dit dalen heeft we echt wakker gemaakt. Ik stel me al voor wat ze op de grond wel zouden zeggen als ik al voor 8 u erdoor zou vallen...een nieuw record?

De wijzer van de vario begint weer tekens te geven, en ik voel dat de golf meer links zit. Ik ontspan weer wanneer de vario weer zijn 3-meter liedje zingt. Ik regel het volume zo dat ik het net hoor, en besluit nog niet te eten. Om 9 uur ontbijt ik normaal, en dat zal vandaag ook zo zijn, misschien in de golf bij pic de Bure. Ik schrik plots als ik beseft hoe dicht de stad van Marseille is. De zonnestand, en de heldere lucht zorgen voor deze illusie, zelfs de Camargue lijkt vlakbij. Ik kan even rond te kijken, en dan is het tijd. Op 3400 m is de grens van het luchtruim bereikt, en de steek naar de tertiaire golf van de Lure kan beginnen. Het zakken wordt hevig, tot 6 m, en ik ben tevreden, want dat wil alleen maar zeggen dat het stijgen windop even sterk zal zijn. Ik moet echter erg ver steken, en ben ik feite iets te ver west gebleven. Ik begin met een buitenlanding in St-Auban te rekenen, en de gedachte van een gezellig ontbijt bij Michelle doet de pijn verzachten. Even later begint het eruit te zien dat het maar net gaat passen, maar moeder natuur lost het netjes op. Ten noorden van Forcalquier, en op 1700 m loopt de vario weer naar 2 m stijgen, en dankbaar tank ik in de secundaire weer bij naar 2500 m. Nu gaat het gas erop, en ik kom mooi aan in de primaire van de Lure, die me met 3 m goedmorgen wenst. Het Trio van Herbaud zit ten westen van me, en zijn hebben het iets moeilijker. Raar, want normaal is de wind sterker in de Rhonevallei. Weer op 3400 steek ik door, ik heb de info gemist dat de golf-zone's actief zijn, en ik had hier naar 5900 m kunnen gaan. De hoogte is echter voldoende, en op lagere hoogte is er minder wind op tegen in te boksen. De golven van de Jabron en de Meouge houden mijn hoogte op 3400 m, maar nu dringt een beslissing zich op. Nog steeds zijn er geen rotoren te zien, en ik kan de omweg via de goede golf bij Rosans nemen, of recht naar het Noorden bij St-Geniez en Aspres gaan zoeken. Ik besluit voor het laatste, want al vaak heeft de golf van St-Geniez me zacht



Wat kan zweven toch mooi zijn

en discreet uit de nesten geholpen. Ze laat me nu ook weer niet in de steek, en ik weet nu dat ik hoger kan klimmen. Met 4000 m besluit ik de golf van les Apotres op te zoeken. Windop van deze golf staat nu de föhnlijn, de oplossende rand van een enorm wolkenpak dat naar het noorden gaat, zover ik kan zien. Gerard heeft het in zijn Duo-Discus ook gezien, en klaagt bitter tegen de meteoman, die in de Nimbus 4 samen met hem vliegt. Zij zullen het moeilijk krijgen, en uiteindelijk bij Roanne terugdraaien. Ik stijg nu weer, en verzet me in de golf van Pic de Bure, waar ik 4 m krijg. Ik activeer op 4000 m de EDS, en geniet van een pain au chocolat...I wonder what the poor people are doing....alleen een koffietje zou goed doen.

Op 5800 zijn PJ en ik weer klaar voor de steek naar Briançon. De Valgaudemar ziet er zoals vaak maar slapjes uit, dus gaat het via l'aiguille de Cédéra, waar het lichte zakken even wegvalt. Na de col vind ik ten Z van la petite Blanche een lichte golf, die tot boven het skistation van Vallouise gaat. Raar dat hier niet beter stijgen zit, want de rotoren zijn goed afgetekend, en hun aanvalsboorden bewegen goed. De Briançonnais is steeds een raar golfgebied, en ik stel me vandaag geen vragen, daar is geen tijd voor.

Boven Tête d'Amont staat een compacte rotor, en hier gaat het met 4 m weer naar 5800 m. Bij Crête de Peyrolles staat weer een golf, en nu kan ik zelfs wat snelheid opbouwen, want de golf kromt zich via Chaberton, en ik ben zo opgelijnd met de golf van Oulx en Suza, waar ik op 4700 comfortabel aankom. Bij Suza gaat het weer stevig omhoog, en ik kan de taktiek van de dag bepalen. Mijn vrees is waarheid geworden, en de föhnlijn staat te diep naar het

zuiden. Het dal van de Mauriënne zit, op een klein spleetje na, volledig dicht. Aan de oostkant van de Alpen, boven de Po-vlakte, staan mooie rotoren, maar dat zou me in de TMA van Milaan brengen, tenzij ik onder 5200 m blijf. Op 5900 m zie ik een groter golfdal in het val de Rhêmes, en dat besluit ik te nemen. Ik duik de Mariënne in, en het kleine golfdal geeft me genoeg om mijn 5200 m te houden. De verdere steek naar het val de Rhêmes vreet hoogte weg tot 4200 m, en nu valt de golf hier tegen. Ik stijg naar 4700 m met een metertje, maar dan valt alles weg. Ik heb de keuze, één mogelijkheid is het dal van de Gran Paradis, maar daar beperkt de TMA me weer tot 5200 m. De andere keuze is een dikke wolk die duidelijk een rotor is boven Aosta, maar ik kan niet zien of er ook een golfdal voor is. Ik zak gelukkig niet veel in de steek, en op 3800 m duik ik het dal in om met bijna 5 m beloond te worden, PFFT!

Mijn opgegeven keerpunt Brig is onbereikbaar, want ten N van hier is alles bedekt met een dik pak wolken. Ik steek op 5500 m nog zo ver naar het N als ik kan, en draai terug naar mijn golf. Op 5900 m steek ik weer terug via de val de Rhêmes, waar ik het hoogteverlies mooi kan beperken. Hetzelfde gebeurt in de Mauriënne, en bij Suza stijgt ik dankbaar weer naar 5900 m. Ik ben weer lokaal van Vinon. Ik steek via dezelfde weg weer naar pic de Bure, en hoor nu de eerste zwevers starten in Vinon. Een van hen zegt me dat de golfzone's actief zijn, en ik kan een stuk hoger gaan om windaf naar Vinon te steken. De zon doet me deugd, en de steek naar de Luberon is gemakkelijk. Op 2700 m vind ik de golf van 5 uur geleden weer terug, en steek zover ik kan naar het W. Ik geraak echter niet hoger dan 3000 m, en besluit toch te gaan, want ik weet waar die golf in Forcalquier staat. Ik vind echter maar een kleine meter, maar omdat ook het zakken minder was besluit ik naar bekender gebied bij de Lure te steken. Ik kom aan op 2000 m, en voel al gelijk dat ik net onder de golf zit. Ik weet dat een paar verkeerde bewegingen het einde betekenen, en even later zak ik met wanhoop de turbulente laag in. Ik heb geen zin om hier te blijven proberen, want ik weet dat dat de rest van de dag kan duren, en ik steek naar de Ruth. Op 1150 schiet er van mijn mooie plannen maar weinig meer over, maar ik heb een thuisvoordeel, want ik heb bij het CFHN uren aan deze hellingen gesleten. Al gauw zit ik in goed stijgen aan de Vaumase, en hier ontmoet ik een arend. Hij is laat het typische gedrag zien waarmee de arend zijn domein afbakend. Hij trekt steil op tot hij bijna overtrekt, dan vouwt hij zijn vleugels bijna helemaal samen, en laat zich zo terug naar beneden storten. Dan herhaalt hij het ganze weer. Ik kom vlak naast hem door, en ik zie hoe hij zijn kop naar de

horizon houdt wanneer hij naar beneden duikt. Wat een ongelooflijk zicht, een arend die spelevliegt! Bij Authon ontmoet ik Gerard Lherm. Ik herinner me dat hij me ooit als jonge snaak uitleg gegeven had over de golf. Ik verloor helder dagen aan de Lure, waarbij ik steeds monstrueus zakken kon vinden, maar nooit in de golf geraakte. Op de eerste masters waren we met zijn allen uit eten gegaan, en Gégé had me gevraagd of hij met mij naar het vliegveld kon rijden. Ik was vereerd...de grote Lherm had aan MIJ gevraagd of hij mocht meerijden. In de auto raapte ik al mijn moed bijeen en vroeg hem of hij mij de golf eens wilde uitleggen. De volgende ochtend raapte ik na het ontbijt nog eens mijn moed bijeen, en even later kreeg ik 20 minuten les van de grote Mr.Lherm. Toen hij buitenstapte dacht ik "maar dat wist ik toch allemaal al?", maar sindsdien heb ik wel alle proeven in de golf gewonnen.

Nu stegen we samen bij Authon, en weer had ik een keuze te maken. Via de hellingen van Gache en Chabre de golf ergens proberen te vinden, of via de Malaup met een grote gok de golf van pic de Bure weer opzoeken. Bij Bramefan hingen zwevers vrij hoog, en ten N van het vliegveld van Gap stonden mooie rotoren. Ik nam dus een berekend risico, en stak naar Bramefan, waar Gégé me een 4 m bel aangaf. De cirkel was rond, want ik had ooit bij Bardonneccia voor hem een golf aangeduid op zijn eerste 1000 in de golf. De rotoren bij Gap gaven redelijk naar 2700 m, en nu herkende ik de secundaire rotor van pic de Bure. De rotor stond recht boven de N-kant van de Ceuze, en dat was dus in fase met de helling. De rotor gaf dikke 3 m, en op 2700 m ging het naadloos over in de golf. Op 3500 dacht ik genoeg te hebben om voor de primaire rotor aan te kunnen komen, en dat had ik ook netjes ingeschat, want met 5 m ging het weer omhoog. Nu besepte ik dat wat eerst als ramp ervaren werd, een zegen was geweest, want ik was erg vlot weer weggeraakt, en had niet tegen 100 km/h wind moeten boksen. Plots kwam Alain Poulet op de frequentie, en vroeg achter de situatie van de groep van Herbaud, en van mezelf. Hij was ook bij pic de Bure, en we besloten samen door te gaan. Hij stak voor me weg, maar ik haalde hem in in de steek naar Briançon, gemakkelijk als je al weet waar je moet zijn. Ik maakte me wat zorgen over de golf bij Briançon, want de wind op lagere hoogten was duidelijk minder, in Vinon was het zelfs windstil geworden. Op de terugweg van de eerste trip had ik ook weinig golf gevonden, maar eenmaal over de col zag ik dat de rotoren weer duidelijk getekend stonden. Ik nam weer mijn zwak golfje ten Z van la Petite Blanche, en een tweede zwakke golf ten Z van Serre Chevalier. Ten W van Briançon vond ik dan weer 3 m op 3800 m.

Ik had met thermiek wel weer naar huis gekomen, maar hier onder de golf vallen had alles in het water doen vallen. Op 5500 m stak ik weer naar Suza, en steeg met 4 m naar 5900 m. Poulet wilde dat ik mee kwam via de Italiaanse kant, maar ik zat met de TMA verveeld. Het weer was duidelijk verslechterd, en ook aan de Italiaanse kant waren er nu veel wolken, met basis op 3000 m, en toppen tot 4500 m. Onder de 5200 m hier vooruit geraken was voor een man als Poulet geen probleem, want met 20.000 uren in de Alpen ken je wel wat, maar ik wilde geen fout maken en in Turijn buitenlanden. Het gat in de Mauriënne was opengetrokken, en onderaan zag ik nu zware sneeuwbuien. Ik dook het gat in, en er stond zowaar een metertje. Ik steeg weer, en nam mijn tijd. Het was pas 16 uur, en ik had alle tijd van de wereld om een goed plan te maken. Het probleem was dat alles voor me potdicht zat. Er was nog een piepklein gaatje in wat het val de Cogne moest zijn, maar daar in wegzakken zou een hele hoop miserie brengen. Bij met meer van Ceresole Réale was een mooi gat, en er leek nog een gat naar de Monte Rosa te staan, maar die TMA weer. Ik berekende even de opties, en nam een gemakkelijke oplossing. Terug naar het W, en een keerpunt bij Die zou de afstand ver boven de 1000 km brengen. Raar, pas 16 uur, en al zeker van de 1000 km.

Poulet was wat teleurgesteld op de radio, toen ik mijn besluit vertelde, maar hij begreep dat ik niet teveel risico wilde nemen. Weer tankte ik bij boven Suza, en stak vlot door naar Pic de Bure, waar ik op 4800 m weg moest, want even naar het W moest ik onder 4600 m blijven. Iedereen was nu op weg naar huis, en in het W stonden de golfjes mooi gemarkeerd met rotoren. Ik stak via de golf van de Durbonnas naar een golf boven Lus la Croix Haute, en dan naar de golf boven Aubenasson, waar ik in 1,5 m weer bij tankte naar 4000 m. Nu werd het tijd om naar huis te gaan, want mijn blaas was duchtig aan het protesteren, en van plassen in een zwever komt bij mij niets in huis. Ik zou twee uur voor zonsondergang landen, maar een vijfde keerpunt wilde ik niet meer doen. Ik tankte nog even bij in de golven van Rosans en de Lure, stak op 1300 m de finish over, en ging met vol kleppen binnen.

Wat was het goed om weer in 27 graden tegen een boom te staan, AAAAH!
Wat later had ik een goede steak-frites binnen, en vijf seconden nadat mijn hoofd het kussen raakte sliep ik vast.

De volgende dag was het gelukkig maar een rommelweertje, want ik had beslist niet kunnen vliegen.

Jammer dat het een dubbele heen en weer is geworden, daar zullen de kritikasters weer een flinke knabbel aan hebben. Maar aan zij die zeggen dat die heen en weer vluchten in

de Alpen een gemakkelijke manier is om kilometers te maken zeg ik "kom dat dan hier maar eens laten zien!" Bewijs eerst zelf dat je't kan!

Voor deze vlucht heb ik 15 jaar hard gewerkt, van mijn groene begin in St-Auban tot vandaag, en nog steeds zijn de laatste lessen nog niet geleerd, nog niet zijn alle mogelijkheden uitgeput.

Bij het uitlezen van de logger kwam ik tot

de vaststelling dat 11 uur 57 niet helemaal in het geheugen past als je elke 4 sec een fix neemt, en de eerste 50 minuten van de vlucht waren dan ook netjes weer uitgewist....alweer een les geleerd. De vlucht is dus niet geldig voor homologatie, maar aangezien ik voor mezelf vlieg, en niet voor de papierduwers, is dat helemaal niet erg. Met homologatie komen ook wat kosten en last, daarbij zal ik nog wel eens een 1000 vliegen. Het deed me wel deugd dat de

trouwe PJ na 17 jaren trouwe dienst nu ook eens een 1000 op zijn CV kon schrijven, en vertrouwen me maatje, het is nog niet gedaan.

Met iets minder bewolking had het allemaal veel vlotter gegaan, en met in totaal 3 uur meer daglicht had een afstand tot 1500 km niet onmogelijk geweest....Ik ben al op de kaarten aan het meten.

Paul Janssens

LVZC 30-jarig bestaan

Op 30 jaar is men volwassen en een blik in het verleden zal voor de vele nieuwkomers en zij die reeds beginnen te vergeten een beter inzicht geven over het reilen en zeilen in de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs.

30 Jaar geleden werd ook op sportgebied de federalisatie verder doorgevoerd.

In het kader van de culturele autonomie van de gemeenschappen stichten de vertegenwoordigers van de 13 Vlaamse clubs de "Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs"

De unitaire Federatie van Belgische Zweefvliegclubs werd ontbonden en vervangen door een koepelorganisatie: De Belgische Zweefvliegfederatie. Sinds de Belgische luchtcadetten enkele jaren geleden aansloten bij de BZF, kunnen we zeggen dat de Belgische zweefvlieggemeenschap terug een geheel vormt. Het moet niet gezegd worden dat dit niet alleen de contacten met buitenlandse verenigingen ten goede komt, maar vooral de onderlinge samenwerking.

Na de stichtingsvergadering te Balen op 30 mei 1975 worden de statuten te Aalst ondertekend op 3 november, de publicatie volgt op 18 maart 1976.

Met Albert Van Elst als voorzitter, Martin Baeke als secretaris en Luc De Preter als penningmeester staat de Liga in de startblokken.

Reeds in 1976 was de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs erkend en gesubsidieerd en deze status bleef behouden in het kader van het decreet betreffende de erkenning en subsidiering van de landelijke sportfederaties tot eind '99

Zoals nog meer gebeurt met nieuwe organisaties wordt ook de Liga geconfronteerd met de gebruikelijke kinderziektes. Zowel personen als clubs moeten hun positie terugvinden.

Ofschoon enkele clubs hun activiteiten hebben moeten stopzetten o.a. omwille van de sluiting van het terrein hebben nieuwe clubs onze rangen vervoegd en is het bestand erg constant gebleven. Vorig jaar sloot de Vlaamse Zweefvliegacademie aan, waardoor alle Vlaamse zweefvliegverenigingen aangesloten zijn bij de LVZC.

Wij zijn nu met 13 clubs.

Het aantal zweefvliegpiloten is voordurend blijven stijgen: Van 586 in 1975 tot 997 in 1999.

In 2000 kennen we een kleine terugval. De slechte meteo-conditions en de sluiting van het vliegveld te Wevelgem zullen hier niet vreemd aan zijn.

Inzake participatie volgen we de Europese norm. Eén inwoner op 50.000 wordt zweefvlieger.

Ook de activiteitscijfers zijn in stijgende lijn gegaan. Zij werden uiteraard beïnvloed door de voor onze sport zo belangrijke weeromstandigheden.

Het overlandvliegen is sterk verspreid en toegankelijk. Europa is voor enkele zweefers reeds te beperkt. Op Australische en Afrikaanse zweefvliegvelden is Nederlands geen onbekende taal meer.

Het materiaalpark, zowel club- als privé-toestellen, is gestaag gegroeid. Ook de technologische evolutie is duidelijk merkbaar. De conventionele hout, staalbuis en doek toestellen ruimen het veld voor kunststof. De fysische eigenschappen van koolstofvezel en Kevlar zijn beter gekend dan die van spanlak.

Geen sportorganisatie zonde wedstrijden. Klassiekers als de Kaiser wedstrijd, de Kiewit-cup, de Keiheuvel Benelux wedstrijd, de Handicap der Kempen en de Victor Boin beker konden rekenen op een enthousiast deelnemersveld. De wedstrijd van Kortrijk is na enkele succesvolle jaren moeten worden afgevoerd gezien de terreinperikelen.

Ook onze Charronbeker onder impuls van Jos Aerts en Eddy De Coninck zorgden en zorgen nog steeds voor de nodige spanning en competitiviteit.

Het contact met de individuele leden werd niet verwaarloosd. Sedert 1980 wordt het driemaandelijks ledenblad "Ligablad" uitgegeven. Bij de aanvang een sober blad gemaakt met de legendarische stencilmachine, geëvolueerd naar een inhoudelijk sterk ledenblad, keurig gedrukt op A5. Naar aanleiding van de 20 ste jaargang werd de layout volledig hertekend naar een tijdschrift op A4 formaat met kleurenkaft. Nog steeds geldt dat de inhoud belangrijker is dan de "look" Het jaarlijks Vademecum met de noodza-

kelijke administratieve en sportieve informatie wordt sedert 1984 verspreid en geraadpleegd.

Martin Baeke, Jan Hannes, Stéphane Vander Veken en Theo Stockmans bedankt voor jullie inspiratie en inzet.

Zweefvliegen omvat zoveel aspecten dat opvolging en begeleiding noodzakelijk zijn vanuit verschillende oogpunten. Dit wordt binnen onze organisatie waargenomen door de verschillende commissies en taakverantwoordelijken. De belangrijkste zijn:

- De vanaf 1984 actieve Raad van Instructeurs onder de stuwende kracht van Gaston Peeters en Michel Aerts zorgden ervoor dat een korps van +/- 130 instructeurs en hulpinstructeurs de nodige opleiding, bijscholing en veiligheidsattitude kregen. Michel volgde in '87 Jerome Gernis op als voorzitter van de Liga.
- In 1988 werd na grondig overleg de vernieuwde technische controle ingevoerd. Deze kende regelmatig aanpassingen ingevolge de gewijzigde omstandigheden. Onder impuls van Alois Van Den Borne zorgden een 50-tal controleurs en medewerkers dat onze toestellen veilig in de lucht gaan.
- Het LFA-golf systeem hebben we te danken aan Luc Beerts en Luc Vandebecck onze voortrekkers in de commissie lucht-ruim.

Een nieuw sportdecreet bracht met zich mee dat de LVZC het voortouw moest nemen tot het oprichten van de Vlaamse Cluster Luchtporten. Aangezien er een verschuiving van personeelslast plaats vond werd ook een groot deel van de taken naar deze VZW overgeheveld.

Door de groei en de complexiteit van de maatschappij wordt er stap voor stap op een meer professionele wijze gewerkt.

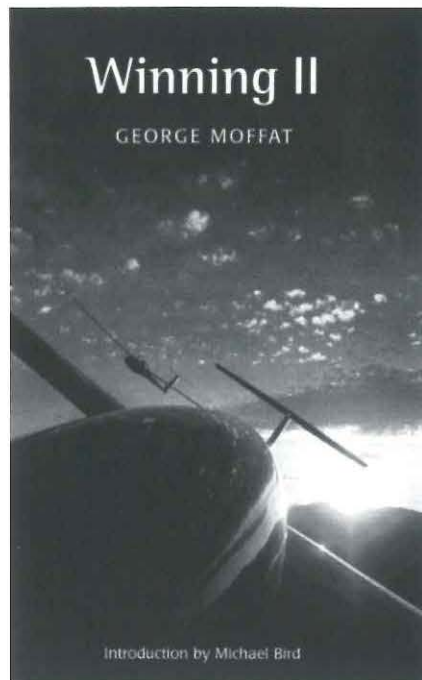
Weet U dat ongeveer 1/5 van de leden betrokken is bij de werking van de organisatie. Mijn dank aan al deze instructeurs, controleurs, sportcommissarissen, beheerders, secretarissen, enz... die het mogelijk gemaakt hebben de Liga deze 30 jaar te laten groeien en sterk te worden.

Jan Speetjens

Het hoekje van de boekenvreter

Een pak jaren geleden gaf ik hier een enthousiast verslag over het boek van tweevoudig wereldkampioen **George Moffat**, *Winning on the wind*. Ondertussen is het werk, geschreven in de zeventiger jaren, op een heleboel gebieden achterhaald, maar het bleef maar verkopen, tot uiteindelijk vorig jaar de laatste exemplaren uit de rekken verdwenen waren. Toen ging Tom Knauff proberen om Moffat te overtuigen het boek te updaten en opnieuw uit te geven. Dat is nu gebeurd. Het boek noemt **Winning II** (Knauff & Grove, Inc., Julian, Pa., 2005. 250 blz. 14 x 21,5 cm, harde kaft, veel z/w foto's) en herneemt onveranderd een aantal hoofdstukken uit de originele versie, zoals "Low-loss flying / Winning by not losing" of "Starting at Chavenay", die regelrechte klassiekers zijn. Maar Moffat analyseert nu ook de veranderingen in het wedstrijdvliegen tussen 1960 en 2004 en geeft ons heel wat prijs van zijn jarenlange ervaring op het hoogste niveau in nieuwe hoofdstukken zoals "Practice makes perfect" (waar je een zelfdiagnose kunt uitvoeren over je vliegkunst) of "Thermal entry". Hij schetst ook hoeveel werk je kunt steken in het wedstrijdklaar maken van een nagelnieuw toestel (hoewel hij toegeeft dat de recentere types beter afgewerkt zijn op dat gebied dan de vroegere).

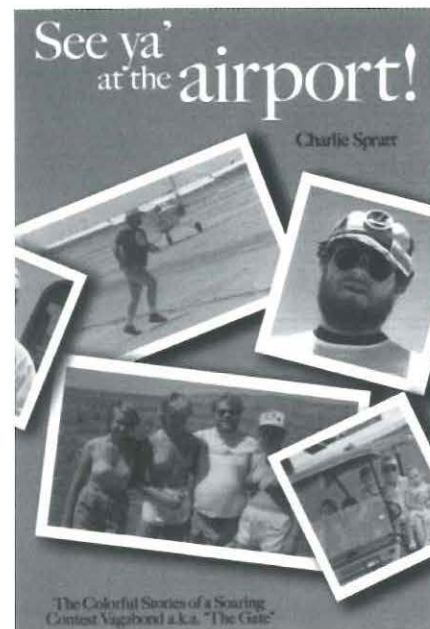
In dit nieuwe boek zitten ook een paar hoofdstukken waar Moffat weer blijk geeft van een uitgesproken gevoel voor ironie, als hij bijvoorbeeld het "rugsakken" of "pakjesvliegen" onder de korrel neemt, of als hij uitvaart tegen de huidige tendens van wedstrijddirecteurs om te kleine proeven uit te schrijven, of om hun verantwoordelijkheden te omzeilen door het systematische uitschrijven van proeven waarbij de vlieger zelf de keerpunten bepaalt. Zo wordt een zinvolle vergelijking van de prestaties onmogelijk, aldus Moffat. Hij breekt ook een lans voor de veiligheid, door enkele mythes van het wedstrijdvliegen te ontmaskeren, zoals het uiterst lage aanpakken, de eindaanvlucht zonder veiligheidsmarge, enz.



Kortom, ook al heb je *Winning on the wind* in je boekenkast, aarzel niet en bestel *Winning II!*

Al wie een beetje het wedstrijdgebeuren in de VS volgt, kent ongetwijfeld **Charlie Spratt**, sinds vele jaren dé CD (Competition Director) van de Nationale Kampioenschappen. Charlie is een kleurrijk individu, een soort achtergebleven hippie uit de Sixties. Hij slaagde er nooit in lang een "klassieke" baan te houden, maar kon steeds met kleine jobs in zijn minimale noden (plus een beetje zweefvliegen) voorzien. Een hele tijd verdiende hij de kost met het coast-to-coast vervoer van zweefvliegtuigen, nieuwe, tweedehandse, in nieuwe of vooral - afgetakelde aanhangwagens. Hij was ook vaak ophaler, en vond uiteindelijk zijn roeping als "the Gate", de beheerder van de start- en aankomstlijn in de dagen vóór GPS en logger. Daarbij ontpopte hij zich ook als de perfecte dagopvang voor alle kinderen van de ophaalploegen. Bij al deze activiteiten overkwamen hem talloze avon-

turen, die hij met veel droge humor en zelfkennis vertelt in zijn boek *See ya' at the airport!* (National Soaring Museum, Elmira, NY., 2004. 160 blz. 15 x 23 cm, 26 z/w foto's en enkele pentekeningen)



Hij was al lang een vaste gast op alle nationale en vele plaatselijke competities, en was CD geweest in meer dan 30 regionale wedstrijden, toen er in 1990 bij de SSA een discussie losbarstte: was Charlie wel de geschikte man om een nationale wedstrijd te leiden? Een aantal personaliteiten van de zweefvliegwereld zagen het wellicht niet zitten om zo'n "zootje ongeregeld" een dergelijke verantwoordelijkheid te geven. Maar met de steun van een aantal toppiloten werd zijn kandidatuur uiteindelijk aanvaard, en ondertussen is hij zo met de functie vergroeid, dat een NK zonder Charlie (hij lijdt al geruime tijd aan zware nierproblemen en moet soms verstek laten gaan) geen echt NK meer lijkt.

Een diepmenselijke autobiografie, die je een warm gevoel geeft.

Stéphane Vander Veken

Te koop

Ka 6 Cr 1964

Basisinstrumenten met o.a. akoestische vario

Open aanhanger

Tel.: 014/ 677922

Barograaf Winter 8000m

Valscherm ATL-88
GPS 2000 Magelaan

Tel.: 014/677922

Twin Astir I

Perfekte staat/basisinstrumenten/
Colibri FR

Open aanhanger

Contact: J.P. Latour

Tel.: 02/465 47 76

CHARRON.line 2005

(TUSSENSTAND OP: 07-12-2005)

CLUBKLASSE 2005

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Thomas DE BRUYN	ACB	5076,1
2.	Geert DE PALMENAER	VZP	3916,1
3.	Kelly Lieben	DAC	3588,9
4.	Jurgen DECRAEMER	ACB	2720,1
5.	Wim NAVEAU	ACK	2204,4
6.	Eddie TERRAS	KFC	2174,2
7.	Stijn VANDEN BOER	ALB	2066,1
8.	Koen VEREST	KFC	1853,6
9.	Jelle VANDEBEECK	KVDW	1754,3
10.	Luc MEEUSEN	KAZM	1622,7
11.	Pieter BECKX	ACB	1582,1
12.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	1513,5
13.	Bavo LENS	DAC	1476,4
14.	Gert NAVEAU	ACK	1421,0
15.	Guillaume DE SWERT	KAZM	1401,0
16.	Albert SCHRAEYEN	ALB	1371,1
17.	Dirk CLAESSENS	KAZM	1339,8
18.	René VROLIX	LV	1294,4
19.	Eddy DANIELS	ALB	1241,0
20.	Jean - Paul KEYMIS	ACK	1175,2
21.	Lode VUEGEN	ACK	1150,1
22.	Stefaan BOVIN	LUAC	1110,9
23.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	1107,7
24.	Heikki DESCHACHT	KFC	1073,2
25.	Dries VAN GESTEL	KAC	1055,6
26.	Florent CEULEMANS	ALB	1050,2
27.	Koen CROMBEZ	DAC	1031,1
28.	Daan SPRUYT	VZP	1026,7
29.	Dirk VANDENBOSSCHE	VZP	980,3
30.	Nico VANLOMMEL	DAC	949,7
31.	Pieter REBRY	KFC	930,0
32.	Jan SPEETJENS	ALB	914,1
33.	Sven ABELS	KVDW	898,9
34.	Stephan BOYDENS	ACB	873,3
35.	Manu LAROSE	acb	864,4
36.	Bart JANSSEN	LV	828,5
37.	Marcel SNOEKX	ALB	823,7
38.	Jan BROUX	ACB	822,0
39.	David SANNEN	KAZM	811,8
40.	Filip DE CORTE	ALB	725,9
41.	Andre ARNOOTS	ACB	717,4
42.	Philip VERBEECK	KVDW	702,6
43.	Tom NIMMEGEERS	ACB	656,4
44.	Bert CRAEYE	VZP	624,8
45.	Nico AERTS	DAC	596,8
46.	Gert LOMMELEN	KAC	572,9
47.	Roland MICHIELS	ACB	564,5
48.	Jörg BRUYNDONCKX	LUAC	535,4
49.	Luc FRISCH	VZP	532,2
50.	Joris VAN DONINCK	ACK	525,5

STANDAARDKLASSE 2005

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	6524,8
2.	Dennis HUYBRECKX	ACK	5798,1
3.	Guy VAN PEE	ALB	5537,7
4.	Jan VERCAMMEN	KAZM	5496,0
5.	Joachim AERTS	DAC	5342,5
6.	Bert VAN EYKEN	DAC	5119,5

7.	Emiel BUKENBERGS	ACK	5068,2
8.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	4534,2
9.	Tim HUYBRECKX	ACK	4510,7
10.	Stefaan BOVIN	LUAC	4424,0
11.	Jan SPEETJENS	ALB	4407,4
12.	Frank VAN PUTTEN	KAZM	4347,2
13.	Eddy HUYBRECKX	ACK	4318,9
14.	Yves RUYMEN	KVDW	4182,3
15.	Sebastien MATHIEU	KVDW	4171,1
16.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	4076,7
17.	Luc VAN CAMP	KAC	4071,0
18.	Bart De Krock	ALB	3874,4
19.	Jody VERBOOMEN	DAC	3866,6
20.	Hugo JANSEN	KAC	3863,2
21.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	3753,6
22.	Eric COLBRANT	ACK	3690,9
23.	Stijn JANSEN	ACK	3663,0
24.	Eddy DE CONINCK	KAC	3618,7
25.	Nico VANLOMMEL	DAC	3339,3
26.	Ivo MEYERS	ALB	3276,9
27.	Joost BERTELS	ACB	3227,8
28.	Jan WAUMANS	KVDW	3159,7
29.	Manu KIMPE	ACK	3034,1
30.	Patrick GOVERS	ACK	2965,7
31.	Peter BERTELS	ACB	2934,2
32.	Dirk VAN DONINCK	ACK	2877,3
33.	Hedwig DEMUNTER	DAC	2741,6
34.	Guy LAUWERS	KAC	2720,9
35.	Jan THIBAU	KAZM	2672,0
36.	Ronald HERMANS	DAC	2651,0
37.	Gilbert VERBOOMEN	DAC	2619,2
38.	Mark HUYBRECKX	ACK	2406,2
39.	Peter APPELTANS	ALB	2400,0
40.	Jozef DEKONINCK	ACK	2386,7
41.	Alfons CEULEMANS	KAZM	2331,9
42.	Danny VERHEYEN	ALB	2215,5
43.	Jan VAN DER AUWERA	KAZM	2170,9
44.	Guy PICCART	DAC	2132,2
45.	Patrick HUYBRECHTS	ACB	2125,2
46.	Dirk VAN DEN BORNE	KAC	2112,9
47.	Marcel GERITS	LV	1893,3
48.	Marcel SNOEKX	ALB	1876,1
49.	Jeff THIELEMANS	KAC	1816,6
50.	Frederik DE LEGER	ALB	1806,7
51.	Jozef SZEKER	DAC	1622,9
52.	Rudi COOMANS	KVDW	1599,8
53.	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	1561,9
54.	Andre VAN DEUN	KAC	1526,1
55.	Peter VERHOEVEN	ACK	1441,5
56.	Willy BAEKEN	LV	1162,8
57.	Walter GEENEN	KAC	1149,8
58.	Luc MEEUSEN	KAZM	1022,8
59.	Paul VANDEN BOER	ALB	983,4
60.	Geert DE PALMENAER	VZP	897,3
61.	Ludo VRANCKEN	DAC	847,7
62.	Jef VANDENBERGHE	KFC	818,1
63.	Daan SPRUYT	VZP	715,5
64.	Tom DE RAES	DAC	653,6
65.	Johan DETAILLE	ALB	641,8
66.	Filip MEERTS	KAC	633,5
67.	Andre ARNOOTS	ACB	615,4
68.	Wim REYNDERS	KAZM	584,1
69.	Marc VAN AELST	KAZM	563,6

OPEN/RENKLASSE 2005

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Paul JANSSENS	ACK	7888,6
2.	Herman PEERAER	ACK	6961,8
3.	Theo STOCKMANS	KVDW	5279,4
4.	Guy TEEUWEN	KAZM	5212,8
5.	Constant TAEYMANS	KAC	4358,6
6.	Gunter VERREYD	ACK	4258,8
7.	Dirk ROGEMAN	KFC	3965,0
8.	Graham LAMBERT	VZA	3819,0
9.	Ad KENNES	KAC	3746,2
10.	Paul VERDYCK	KFC	3659,7
11.	Daan SPRUYT	VZP	3554,0
12.	Alfons JANSSENS	ACK	3510,8
13.	Jan - Bart VAN ERCK	KAZM	3414,2
14.	Louis VAN BAELEN	ACK	3370,1
15.	Frank VAN PUTTEN	KAZM	3347,6
16.	Hugo MERTENS	ALB	3217,1
17.	Hubert DE BUSSEER	ACK	3028,1
18.	Paul NAVEAU	ACK	2654,1
19.	Jody VERBOOMEN	DAC	2618,6
20.	Lieve SEBREGHTS	VZA	2475,5
21.	Wilfried GORREBEECK	KAZM	2303,1
22.	Willy TEEUWEN	KAZM	2244,0
23.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	2030,8
24.	Dennis HUYBRECKX	ACK	2006,1
25.	André RUYMEN	KVDW	1983,7
26.	Tom GEENEN	KAC	1794,4
27.	Luc LAMMERANT	LUAC	1785,3
28.	Franz VAN AUTREVE	KFC	1760,9
29.	Peter NARINX	LV	1693,7
30.	Kris VAN DAM	KAZM	1434,2
31.	Tim HUYBRECKX	ACK	1395,5
32.	Frans TAEYMANS	ACK	1246,5
33.	Filip MEERTS	KAC	1182,2
34.	Chris COUSSEE	KFC	1118,0
35.	Marc VAN ORSHAEGEN	KAC	746,0
36.	Ronald HERMANS	DAC	743,3
37.	Nico VANLOMMEL	DAC	691,9
38.	Marcel GERITS	LV	633,7

TWEEZITTERKLASSE 2005

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Bert SCHMELZER	ACK	4642,6
2.	Dirk VAN DONINCK	ACK	3761,9
3.	Patrick GOVERS	ACK	2898,1
4.	Jozef SZEKER	DAC	2886,9
5.	Ludo VRANCKEN	DAC	2640,0
6.	Johan LUYCKX	ALB	2559,3
7.	Eric VANDEWALLE	KVDW	2039,8
8.	Filip MEERTS	KAC	1269,0
9.	Pieter LEYSSENS	KVDW	1234,1
10.	Marcel SNOEKX	ALB	1202,0
11.	Willy BAEKEN	LV	932,0
12.	Wilfried GORREBEECK	KAZM	900,7
13.	Michaël DEHERT	Kvdw	894,0
14.	Steven VAN LOVEN	ACK	843,1
15.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	806,7
16.	Mattijs CUPPENS	KVDW	776,0
17.	Vital DEWITZ	ACK	755,3
18.	Peter APPELTANS	ALB	685,7
19.	David VAN DE WINCKEL	ALB	671,7
20.	Kris VAN DAM	KAZM	631,4
21.	Patrick MICHIELS	ACK	607,2

MOTORKLASSE 2005

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Bert DE WIJS	KAC	13032,4
2.	Jozef KELL	ACB	5799,0
3.	Tijl SCHMELZER	ACK	5418,9
4.	Godfried DONDERS	ACB	5207,3
5.	Paul VAN DINGENEN	ACK	5198,5
6.	Pierre DE BROQUEVILLE	ACK	5143,0
7.	Luc BEERTS	DAC	5112,9
8.	Jo SHOETERS	ACK	4887,1
9.	Louis BRASPENNING	ACB	4086,8
10.	Walter GEENEN	KAC	3783,0
11.	Bert SCHMELZER	ACK	3721,1
12.	Marc RUYMEN	KVDW	3704,8
13.	Marc TEUGELS	KAZM	3456,8
14.	Johan LUYCKX	ALB	3064,2
15.	Fernand GEUENS	ACK	2797,6
16.	Ken EVENS	ALB	2447,6
17.	Paul WOUTERS	ACB	2156,0
18.	Guy GILDEMYN	GAC	1929,0
19.	Patrick HUYBRECHTS	ACB	1875,9
20.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	1459,2
21.	Marc BELIEN	ACB	1163,3
22.	Franz VAN AUTREVE	KFC	920,0
23.	Jean HENDRICKX	KVDW	812,2
24.	Jan EVENS	ALB	699,0
25.	Herman JANSSEN	ACK	613,5

JUNIORENBEEKER 2005

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	6524,8
2.	Dennis HUYBRECKX	ACK	5798,1
3.	Tijl SCHMELZER	ACK	5418,9
4.	Joachim AERTS	DAC	5342,5
5.	Bert VAN EYKEN	DAC	5119,5
6.	Thomas DE BRUYN	ACB	5076,1
7.	Tim HUYBRECKX	ACK	4510,7
8.	Sebastien MATHIEU	KVDW	4171,1
9.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	4076,7
10.	Bart De Krock	ALB	3874,4
11.	Jan - Bart VAN ERCK	KAZM	3414,2
12.	Nico VANLOMMEL	DAC	3339,3
13.	Joost BERTELS	ACB	3227,8
14.	Peter BERTELS	ACB	2934,2
15.	Jan THIBAU	KAZM	2672,0
16.	Wim NAVEAU	ACK	2204,4
17.	Stijn VANDEN BOER	ALB	2066,1
18.	Jelle VANDEBEECK	KVDW	1754,3
19.	Bavo LENS	DAC	1476,4
20.	Gert NAVEAU	ACK	1421,0
21.	Lode VUEGEN	ACK	1150,1
22.	Dries VAN GESTEL	KAC	1055,6
23.	Manu LAROSE	acb	864,4
24.	Tom DE RAES	DAC	653,6
25.	Gert LOMMELEN	KAC	572,9



BEKER GASTON PEETERS (GROOTSTE VRIJE VLUCHT) 2005

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Herman PEERAER	ACK	18-05-05	784,00 km	712,73 km
2.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	17-07-05	627,60 km	640,41 km
3.	Emiel BUKENBERGS	ACK	18-05-05	597,90 km	564,06 km
4.	Tim HUYBRECKX	ACK	17-07-05	505,60 km	515,92 km
5.	Bert VAN EYKEN	DAC	28-08-05	477,70 km	487,45 km
6.	Jan - Bart VAN ERCK	KAZM	08-06-05	508,20 km	462,00 km
7.	Eddy HUYBRECKX	ACK	22-05-05	484,90 km	448,98 km
8.	Yves RUYMEN	KVDW	18-05-05	480,10 km	444,54 km
9.	Joachim AERTS	DAC	28-08-05	433,20 km	433,20 km
10.	Theo STOCKMANS	KVDW	18-05-05	502,80 km	419,00 km

BEKER GROOTSTE OPGEGEVEN PROEF 2005

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Dennis HUYBRECKX	ACK	17-07-05	653,50 km	605,09 km
2.	Guy TEEUWEN	KAZM	22-05-05	509,60 km	455,00 km
3.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	28-08-05	429,90 km	438,67 km
4.	Thomas DE BRUYN	ACB	18-09-05	369,80 km	385,21 km
5.	Eddy DE CONINCK	KAC	28-08-05	387,40 km	372,50 km
6.	Theo STOCKMANS	KVDW	12-06-05	423,70 km	353,08 km
7.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	28-08-05	366,90 km	339,72 km
8.	Stefaan BOVIN	LUAC	17-07-05	318,00 km	318,00 km
9.	Hugo JANSEN	KAC	28-08-05	307,50 km	313,78 km
10.	Luc VAN CAMP	KAC	23-04-05	331,10 km	306,57 km

CLUBRANGSCHIKKING 2005

#	Club	Aantal piloten	Gemiddelde/piloot	Punten
1.	ACK	42	3195,9	134229,8
2.	KAC	20	2879,4	57587,2
3.	DAC	22	2421,5	53272,6
4.	ALB	25	1990,3	49758,6
5.	KAZM	22	2221,4	48870,5
6.	ACB	19	2266,7	43067,2
7.	KVDW	15	2212,8	33192,7
8.	VZP	12	1832,6	21991,6
9.	KFC	12	1818,1	21817,0
10.	LV	7	1205,5	8438,4
11.	LUAC	4	1963,9	7855,6
12.	VZA	2	3147,3	6294,5
13.	GAC	1	1929,0	1929,0

Nieuws CHARRON.line 2006

In de alsmaar veranderende zweefvliegwereld zijn we ook in de Charron.line genoodzaakt ons op geregelde tijdstippen op één lijn te brengen met de aangepaste regelgeving.

Het luchtruim is daar een belangrijk onderdeel van. Het wordt tijdens het lopende seizoen steeds maar gewijzigd en het is voor eenieder uitkijken naar nieuwe wijzigingen om niet in de fout te gaan.

Onze Vlaamse zweefvliegers gedragen zich hierbij zeer gedisciplineerd. In 2004-2005 werden slechts 15 inbreuken vastgesteld op een totaal van 1052 proeven; dit is 1.5%. Deze proeven werden van de COL verwijderd.

Ook aan de sportcode werd gesleuteld en om hier zo dicht mogelijk bij aan te sluiten dient zich in de Charron.line eveneens een nieuwe wijziging aan.

In wat volgt ziet u de beslissingen die door de Charronraad van 23 september l.l. werden genomen. Zij treden theoretisch in voege vanaf 01 oktober 2005.

Maar de omzetting naar de software voor de COL-evaluatieprogramma's vergt echter de nodige tijd. Op het ogenblik van neerschrijven zijn we nog in de ontwikkelingsfase en gelden nog de "oude" Charron-regels zoals vermeld in het reglement van 2004-2005. Dus...

Belangrijk:

Alle proeven die in het nieuwe seizoen worden gevlogen zullen dus op basis van de oude evaluatieprogramma's (reglement vorig seizoen) worden beoordeeld tot het bericht verschijnt over het opstarten van het nieuwe aangepaste programma.

Wat verandert er?

- **Benelux en Buitenland**

Omwille van de complexiteit van de luchtruimen die door onze zweefvliegers over de gehele wereld worden gebruikt diende zich een splitsing van de Charron.line in 2 nieuwe deelklassen aan.

Het oude klassemment wordt opgesplitst in: **Benelux en Buitenland.**

Dit houdt in dat alle reeds bestaande klassemmenten worden voorzien voor Benelux en Buitenland.

De Bekers "Gaston Peeters" en Grootste Opgegeven Proef daarentegen blijven zoals voorheen alleen van toepassing voor vluchten met vertrek vanuit Benelux (dus niet voor Buitenlandse vluchten!)

• **referentieluchtruim voor luchtruimcontroles**

Voor de Charron.line is dit steeds de meest recente versie van de SeeYou-digitale luchtvaartkaart.

• **gebruik verklaring op erewoord afgeschaft**

De eerder ingevoerde "verklaring op erewoord" bij invliegen van luchtruimen waarvoor toestemming vereist is, wordt voor het seizoen 2005-2006 niet weerhouden en bijgevolg onverkort afgeschaft. Toegang tot zulk luchtruim, zonder attest van de bevoegde luchtruiminstanties, leidt tot schrapping van de vlucht

• **gebruik transponder; idem als voorgaand punt :**

meer bepaald: het transpondergebruik wordt voor de Charron.line nog niet toegelaten. Indien een algehele wijziging op internationaal niveau zich doorzet zullen gepaste maatregelen in de Charronraad genomen worden om op één lijn te komen met de nieuwe ontwikkelingen.

• **wijziging bij het geldig ronden van keerpunten (alleen voor Opgegeven Proef):**

zie ook op:

http://www.fai.org/sporting_code/sc3.asp#info

Men krijgt de keuze tussen: FAI-sector en 500m-cilinder :

Deze nieuwe regels in verband met het geldig ronden van keerpunten zijn gepubliceerd in de FAI-sportcode: (2000 Edition – AL6 This amendment is valid from 1 October 2005)

ter illustratie:

4.6 Choice of observation zone

There are two observation zone shapes; the traditional sector OZ, and the new cylinder (or "beer

can") OZ that requires FR use. The sector OZ is unlimited in distance from its turn point within the sector boundaries, while the cylinder OZ area is limited to within 500 metres of the turn point. The cylinder OZ has some advantages, as when declaring a badge or record in conjunction with a competition flight, and some FRs only allow this sector to be used, but the cylinder OZ can severely restrict a pilot's chances of achieving a pre-declared turn point.

It is important to note that if, for example, a pilot had the sector OZ set into the FR and missed entering one of them, the soaring performance will still have been completed provided the pilot was within 500 metres of all TPs. One can have one OZ type set into the FR but actually meet the requirement of the other – OZ type is not part of a flight declaration. (See also para 9.2b.) (AL6)

en ook:

b. Shape of observation zones

The observation zone is either a 90-degree sector (SC3-1.2.9) in which distance from the way point is unlimited within the sector, or a cylinder (SC3-1.2.10) in which the OZ area is limited to 0.5 kilometres of the way point. The two types of OZ are mutually exclusive; only one type may be used for all waypoints requiring OZs on any given flight. When fixes are detected in the area, the FR may indicate "presence in the zone" to the pilot, by visual or audio means. However, such indications have no status in terms of the validation of the flight, which depends only on the IGC criteria given above in para 9.2a.

Het evaluatieprogramma van onze Charron.line dient dus aangepast aan de nieuwe realiteit.

Opmerking:

Dankzij de invoering van cilinders in de Charron.line kunnen beercan-wedstrijdproeven van nu af ook als OP's herkend worden door het evaluatieprogramma en hierdoor aan 5 ptn/km gewaardeerd worden.

• **Intern juryoverleg over probleemproeven:**

Dit kan van nu af gevolgd worden door de Charronverantwoordelijken van de betrokken clubs.

De betreffende correspondentie wordt ook naar hen doorgestuurd.

• **Jurysamenstelling:**

Het juryteam wordt ter goedkeuring aan de vergadering voorgelegd.

Men is van oordeel dat hier geen wijzigingen dienen aangebracht te worden.

De jury zal dus blijven bestaan uit volgende personen:

De Coninck Eddy: eindverantwoordelijke
Kell Jef

Vanderputten Koen

Van Putten Frank

Tot slot nog een kort overzicht over acties en voorvallen van het voorbije Charron-seizoen

Met 57 personen werd correspondentie gevoerd. Deze handelden over...

proeven verwijderd van COL omwille van luchtruimschendingen: 15

giftige reacties: 2

één proef bij twee piloten: 1

handicapaanpassing: 1

opname nieuw toestel in de lijst: 2

wedstrijdvluchten en trainingsvluchten: 1

OP word VV: 1

onderlinge afstand kptn OP niet gerespecteerd: 2

onvolledige of foute declaraties: 22

tweezitter: wie is de piloot? 6

foute passagier: 1

niet geregistreerd: 1

wedstrijd toegevoegd: 1

fout toestel geselecteerd: 1

valse motorloop: 7

ontkoppelpunt niet uit IGC-file af te lezen: 1

keerpunt gemist in OP: 1

wachtwoord vergeten voor inloggen: 1

In naam van de Charronraad en de jury houd ik eraan jullie allen te danken voor uw enthousiaste en sportieve deelname.

We zijn er van overtuigd dat de Charronbeker een mooie en motiverende wedstrijd is die onze piloten er telkens weer toe aanzet hun prestaties te verbeteren en hun grenzen te verleggen.

Voor de Charron

Eddy De Coninck

Zweefvliegtuignieuws

Akaflieg Keulen

Na vijf jaar intensieve arbeid in de werkplaats kon de nieuwe AFK1 op 10 november zijn eerste vlucht maken. De tandemtweezitter heeft heel wat LS-typische trekjes, wat niet te verwonderen valt, aangezien er zoveel mogelijk bestaande componenten uit de LS-toestellen werden overgenomen om prijs en goedkeuringsperikelen binnen de perken te houden. Wolf Lemke heeft trouwens zelf het rekenwerk uitgevoerd. De



Akaflieg kreeg trouwens ook de toelating om het toestel officieel LS11 te dopen.

Brandstofcellen

Er wordt in de industrie hard gewerkt aan de ontwikkeling van brandstofcellen ter vervanging van de klassieke accu's, o.a. voor laptops e.d. In een vliegtuig zijn dergelijke cellen nu verboden, omwille van de brandbaarheid en de toxiciteit van bepaalde componenten (zoals methanol, mierenzuur, butaan). De ICAO onderzoekt de mogelijkheid om sommige systemen aan boord van vliegtuigen beperkt toe te laten. Misschien kun-

nen brandstofcellen dan ook de boordsystemen in onze zwevers van stroom voorzien?

DG

Eind augustus heeft DG definitief gelijk gekregen in de strijd met de vereffenaar van LS. Nu staat er niets meer in de weg voor het productierijp maken van de LS10. Ondertussen behaalde Ralf Fischer met het prototype de tweede plaats in de Europese kampioenschappen, en Holger Back werd eerste bij de Duitse kampioenschappen in de 18m-klasse. Nu wordt de LS10 actief verder ontwikkeld. Er wordt natuurlijk een 18m-versie voorzien, ook met turbo, maar er komt tegelijk een zuiver 15m-renklasseset met speciaal ontwikkelde winglets. DG hoopt nog dit jaar de serieproductie te kunnen starten.

Diana

De Diana 2 van Bogumil Beres heeft nog een mooie slag thuisgehaald: Sebastian Kawa behaalde de overwinning op de eerste Wereld Grote Prijs Zweefvliegen te Saint-Auban. Ondanks het povere weer (slechts vijf wedstrijddagen en meestal kleine proeven) is de eerste uitgave van deze nieuwe wedstrijdformule (gemeenschappelijke starttijd, puntensysteem analoog het Formule 1 systeem) succesvol verlopen. Alleen de verhoopte weerklank in de nationale en internationale pers viel tegen. Nu eens zien wat het wordt tijdens de selectiewedstrijd in Nieuw-Zeeland: daar worden er heuse toegangstickets verkocht, en men hoopt toeschouwers te lokken met reuzenschermen waarop helikopterbeelden geprojecteerd worden!

Filser

Naast haar transponder ontwikkelt de firma nu ook de "Traffic Monitor" TM100. Het gaat hier om een ontvangstoestel dat de gegevens van alle luchtvaartuigen met wer-



kende transponder binnen zijn ontvangstbereik met deze van de (afzonderlijk aan te schaffen) boordtransponder vergelekt en op een beeldscherm

toont. Verder wordt de koppeling met Flarm voorzien, zodat alle anti-botsinggegevens op één display geïntegreerd voorgesteld kunnen worden.

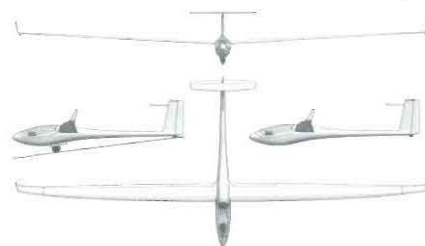
Garrecht

De mode-S-transponder van Garrecht is op 18 november door de EASA gehomologeerd en kan dus in alle Europese landen gebruikt worden. Het toestel is verkrijgbaar als één blok voor inbouw in het instrumentenbord, of als bediengedeelte voor vaste inbouw en zend/ontvanggedeelte dat via een montagelede gemakkelijk van het ene toestel naar het andere kan verplaatst worden, een interessant alternatief voor een clubvloot.



Lange

De productie van de Antares is goed op gang gekomen, en het bedrijf kijkt nu uit om nieuwe versies van het toestel op de markt te brengen. De originele elektrozeveer krijgt dus de naam Antares 20E, terwijl de voorziene 18-m-versies respectievelijk Antares 18S (zuiver zweefvliegtuig) en 18T (met thuisbrenger) zullen heten. In de 20-m-vleugel zit een rechthoekig stuk, dat nu voor de 18-m weggenomen wordt. Zo blijft de vleugelgeometrie nagenoeg optimaal superelliptisch.



Beide vleugelvarianten kunnen trouwens in dezelfde mallen geproduceerd worden.

Schleicher

Op 9 november heeft het prototype van de ASG-29 het luchtruim gekozen, met ontwerper Michael Greiner aan de knuppel. Vervolgens konden ook fabrieksmedewerkers Peter Kremer, Martin Heide en Uli Kremer het toestel uitproberen. Stefan Ronig van de LBA had tevens de gelegenheid de eerste "proefvlucht" uit te voeren. Het 18-m-toestel weegt leeg 284 kg, inclusief volledige instrumenten en bijzondere uitrusting.



ZS Jezow

Deze voormalige fabriek van Schneider te Grünau (nu Jezow Sudecki) heeft nu van PZL Bielsko de productierechten en alle mallen overgenomen voor de bouw van de PW-5 (wereldklasse) en PW-6 (tweezitter). Bestellingen die geplaatst werden bij Bielsko zullen door ZS Jezow (ook bekend onder de naam "The glider factory") uitgevoerd worden. De aanvankelijke productie zal gebeuren onder begeleiding en controle van de ervaren specialisten van PZL Bielsko.

Stéphane Vander Veken

Winteronderhoud van zweefvliegtuigen in clubverband: veilig en gezond werken met gevaarlijke stoffen

Hoewel het niet de kernactiviteit van het zweefvliegen betreft, wordt winteronderhoud als een intrinsieke bezigheid van het clubgebeuren aanzien, en wordt van alle (?) clubleden een helpend handje verwacht... Het reviseren en herbespannen van een doorsnee Ka-7 vraagt al gauw enkele honderd manuren.

Het is mijn bedoeling om de "vrijwilligers" bewust te maken van de mogelijke gevaren voor de gezondheid als ze niet omzichtig omspringen met chemische producten.

Vergiftigingen door allerlei industriële toxische stoffen buiten het werkmilieu, in het huishouden en bij hobbywerkzaamheden, worden immers steeds meer gerapporteerd.

Alhoewel het winterwerk in clubverband niet kan vergeleken worden met de intensiteit van een gemiddelde industriële activiteit, zijn er bij clubwerk toch een aantal risicoverhogende factoren waarmee we rekening moeten houden.

A/ Het atelier:

Verluchting: de gebruikte solventen en lijmen zijn vluchtig; weinig clubs beschikken over een aangepast atelier met voldoende kunstmatige ventilatie, door middel van b.v. explosieveilige extractoren zoals in de industrie. Om de warmte binnen te houden en dus de geschikte verwerkingstemperatuur voor de producten te garanderen, worden de deuren en ramen dicht gehouden.



Meerdere clubleden werken te samen in een beperkte tijdsperiode (weekends met korte winterdagen). Door het manueel werk (schuren e.d.) verhoogt ook het ademhalingdebiet waardoor al snel een behoorlijke dosis stof of solvent wordt ingeademd. Vleugels en rompen die met kleef- en spanlak worden bewerkt hebben een oppervlak dat ten opzichte van de ateliers vrij groot is: er is dus snel een aanzienlijke verdamping en concentratie in de werkatmosfeer van oplosmiddelen (aceton, cellulosehinner) te vrezzen, met een reële kans op het bereiken van de explosiegrenzen.

Dit brengt ons al vlug naar het volgende punt:

B/ Brandbeveiliging



Aceton, cellulosehinner wasbenzine en andere zijn zeer licht ontvlambare stoffen. De dampen ervan zijn zwaarder dan lucht en concentreren zich bij de grond. Een brandende sigaret, een kleine vonk door ontlading (schakelaar) een heet oppervlak (lampen) of een kortsluiting in een slecht werkend elektrisch apparaat kan een zich over verscheidene meters ver uitstreckende steekvlam veroorzaken.

Ook met het veilig opslaan van de producten moet je rekening houden. Solventen kunnen immers plastic jerrycans, waarin ze bewaard worden, aantasten. Zet de bidons met solvent bij voorkeur in grotere opvangkuipen. Een brandende vliegtuigloods is een werkelijke catastrofe.



C/Arbeidsmiddelen en persoonlijke beschermingsmiddelen

Clubleden brengen meestal hun eigen (elektrisch) gereedschap mee. Is dit wel in perfecte toestand? Weet de betrokkene steeds hoe ermee te werken? Is het handgereedschap nog in bruikbare staat?



Sommige solventen passeren snel industriële beschermingshandschoenen. Aceton en methyleenchloride zijn bekende voorbeelden. Enkel speciale handschoenen houden deze goed tegen.



Stofmaskers bieden geen enkele bescherming tegen dampen. Voor bescherming tegen dampen van oplosmiddelen moet je een filtermasker met actieve kool (A- filter met bruine kleurcode) aanschaffen.

D/ Kennis van de mogelijke risico's van de gebruikte stoffen en ervaring met hun gebruik

De meesten van ons kennen onvoldoende de gevolgen van een overmatige blootstelling via de huid of de ademwegen van het gebruikte product. Meestal is er geen professionele ervaring terzake. Informatie kan je vinden in veiligheidsinformatiebladen (material safety data sheets MSDS) die door de verdeler ter beschikking van de gebruiker (zouden moeten) gesteld worden. Vraag daarom steeds naar deze informatie of zoek ze op op de website van de producent.

METHANOL	
15. Wettelijk verplichte informatie	
Opgegeven in 804-853100 1. aangepast op basis van richtlijn 67/548/EEG en volgende	
211/24127	Lichte ontvlambaar
221/24127	Giftig bij inademing, opname door de mond en aanraking met de huid
231/24127	Stoffig gevaar voor ernstige onomkeerbare effecten bij inademing, aanraking met de huid of opname door de mond
231/24127	Stoffig gevaar voor ernstige onomkeerbare effecten bij opname door de mond
241	Verpakking goed sealen tegen vocht
251/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
261/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
271/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
281/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
291/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
301/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
311/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
321/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
331/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
341/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
351/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
361/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
371/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
381/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
391/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
401/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
411/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
421/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
431/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
441/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
451/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
461/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
471/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
481/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
491/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
501/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
511/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
521/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
531/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
541/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
551/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
561/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
571/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
581/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
591/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
601/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
611/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
621/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
631/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
641/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
651/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
661/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
671/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
681/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
691/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
701/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
711/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
721/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
731/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
741/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
751/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
761/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
771/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
781/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
791/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
801/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
811/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
821/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
831/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
841/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
851/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
861/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
871/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
881/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
891/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
901/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
911/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
921/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
931/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
941/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
951/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
961/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
971/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
981/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
991/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht
1001/24127	Verpakking goed sealen tegen vocht

Methanol als voorbeeld: sectie 15 geeft informatie over symbolen en R / S zinnen

Schade voor de gezondheid?

Om het gezondheidsrisico in te schatten moet je rekening houden met de gevaren, die eigen zijn aan de gebruikte producten, (schadelijk, giftig, licht ontvlambaar, etend of corrosief, irriterend...) maar ook met de manier van verwerken, de beschermingsmiddelen en de geschatte duur en mate van de blootstelling.

Daarnaast is er ook nog het aspect van individuele (over)gevoeligheid aan bepaalde stoffen.

Gevaarlijke producten kunnen een lokale corrosieve of irriterende werking hebben op de huid en de slijmvliezen van de luchtwegen. Daarnaast is een algemene uitwerking (b.v. hoofdpijn of duizeligheid) door opname via huid en ademwegen mogelijk. Vooral de opname door de huid wordt doorgaans onderschat.

Ook mag je niet vergeten dat b.v. gelijktijdige alcoholinname de effecten versterkt.

Hoe kan je een gevaarlijk product herkennen?

Gevaarlijke producten kan je herkennen aan hun etiket. De vorm en de inhoud ervan is in de EG sinds enkele jaren wettelijk vastgelegd.

De gevaarlijke producten worden ingedeeld als giftig, schadelijk, corrosief, irriterend, licht ontvlambaar, oxyderend, explosief... Naast het gevaarsymbool vind je ook de risico-zinnen (R-zinnen) die de gevaren be-

schrijven, en de S-zinnen (Safety) die de preventiemaatregelen voorstellen.



Schadelijk/irriterend



Giftig



Bijtend



Oxyderend



Ontvlambaar

Enkele voorbeelden van chemische stoffen en preparaten en hun mogelijke gevaren:

1) **Zinkchromaat:** Bepaalde grijsgroene corrosiewerende grondverven, die nog veelvuldig in de luchtvaart worden gebruikt bevatten dit product, dat een goed gekende longkankerwekker is

Pas tevens op: deze grondverf kan verscholen zitten onder een eindlaag!

Vermijd het gebruik van dit product. Op de vaten staat een doodskop met de vermelding dat het kankerwekkend is. Er is ook een risico bij afschuren (stof) of lassen op vooraf geschilderde delen. Er bestaan genoeg alternatieven zoals b.v. tweecomponent polyurethaan primers.

2) **Verfabisjtmiddelen:** Deze bevatten dikwijls het zeer giftige en licht ontvlambare methanol (brandalcohol) en/of methyleenchloride, dat bijtend op de huid inwerkt. Verlucht zeer goed en draag best een masker en aan oplosmiddelen bestendige handschoenen (Informatie hierover vind je op de MSDS-).

3) **Wasbenzine:** Dit is een speciaal als oplos- of schoonmaakmiddel gedistilleerde petroleumfractie. Het is een licht ontvlambaar product. Herhaald contact met de blote hand b.v. bij ontvetten en schoonmaken van metalen onderdelen met een gedrenkte vod droogt de huid uit met een mogelijk optreden van een dermatitis (eczeem.) Draag dus steeds een handschoen bij dit soort werk.

4) **Auto- of vliegtuigbenzine:** Gebruik nooit autobenzine als ontvetter of als oplosmiddel. Loodvrije autobenzine bevat tot 3% benzeen (benzol) dat een beruchte leukemieverwekker is. Mogas bevat ook nog als antiklop middel mangaan, dat toxisch is voor het zenuwstelsel. Avgas 100LL bevat nog vrij veel tetraethyllood. Ook dit gaat snel door de huid! Bewaar de avgas voor je sleepvliegtuig (Ook bij tanken zet je je best uit de wind).

5) **White spirit en kerosine (jet fuel)** zijn zwaardere, minder licht ontvlambare producten. Wel brandbaar. Vergeet niet dat op-

losmiddelen en brandstoffen elkaars effect versterken. Regelmatig inademen van grote concentraties tast op termijn je zenuwstelsel aan.

6) **Cellulosehinner en spanlak** bevatten vrij veel aromaten als toluen of xyleen, die vlot doorheen de huid penetreren, en duizeligheid en onpasselijkheid kunnen veroorzaken.

7) **Aceton en methylethylketon** die o.m. in kleeflak voorkomen, zijn zeer licht ontvlambare producten. Een achteloos weggegooide vod met aceton kan gemakkelijk ontvlammen. Gooi daarom doordrenkte voddens in een metalen emmer, en niet in een plastic papiermand of gewoon op de grond.

8) **Harsen: Polyurethaanlakken** bevatten dikwijls xyleen. Tweecomponent systemen op polyurethaanbasis zijn een samenstelling van een meervoudig alcohol (polyol) en een diisocyanaat. Diisocyanaten zijn berucht omwille van mogelijk uitlokken van eczeem en astma-aanvallen, zelfs bij geringe blootstelling, bij voor deze producten allergische personen.

Een product als **G4** (Voss chemie) bevat o.m. isocyanaat, xyleen en homologen ervan. Ook **epoxy- en polyester systemen** kunnen een huidallergie uitlokken.

9) Gebruik geen trichlooretheen meer om te ontvetten vooraleer te lassen. Zorg er ook voor dat alle afbijtmiddel goed verwijderd is (methyleenchloride). In de lasboog ontstaat door hitteontbinding anders fosgeen, dat berucht is als oorlogsgas. Trichlooretheen is op zich waarschijnlijk kankerwekkend maar toch zie je het soms nog in DHZ zaken te koop.

10) Pas ook op bij **lassen** van koolstof staalbuis met nog oude verf- of lijmresten in de buurt: door de verhitting zullen deze producten verdampen ontbinden en kunnen ingeademd worden (zie ook onder zinkchromaat).

11) Bij prepareren van de oppervlakken van houten zweefstoel wordt **stof** nogal wat geproduceerd.

Bij handmatig schuren krijg je grof, bij machinaal schuren een fijner stof. Hoe fijner het stof, hoe dieper het ingeademd kan worden. Fijn houtstof kan de slijmvliezen van de neus en sinussen irriteren.

Glasvezel stof is irriterend voor de huid. Vermijd ook het inademen van **microballoons**: het afweersysteem van onze luchtwegen is niet berekend op deze kunststoffen.

MOET JE NU METEEN SCHUURPAPIER LIJMBORSTEL OF VERFPISTOOL IN DE HOEK GOOIEN EN JE VOOR DE REST VAN DE WINTER NIET MEER IN HET CLUBATELIER VERTONEN?

Bijlange niet!!

Je neemt best wel een paar elementaire voorzorgen:

- weet waarmee je werkt lees altijd de gebruiksaanwijzing, en de R-en S-zinnen op het etiket. Meer informatie vind je in een veiligheidsinformatieblad.
- zorg altijd voor een goede ventilatie
- bij gebruik van licht ontvlambare vloeistoffen moet je elke ontstekingsbron

weren; hou altijd rekening met statische ontladingen bij overgieten van licht ontvlambare oplosmiddelen die in plastic vaten werden opgeslagen: best zijn metalen jerrycans (geaard). Hou ze zoveel mogelijk gesloten. Kuip ze in. Haal nooit meer product in het atelier dan je werkelijk nodig hebt

- sla kleinere hoeveelheden op in een geschikte kast, bewaar ze steeds in de originele verpakking; etiketteer altijd de kleinere recipiënten om vergissingen te voorkomen



- laat potjes met borstels in oplosmiddel nooit open staan. Tegen het weekend daarna is het solvent toch verdampt, de borstels hard geworden en heb je onnodig het milieu verpest.

- vermijd ieder huidcontact met gevaarlijke producten, was direct spatten van de huid, reinig dadelijk gecontamineerde handschoenen, of gooi ze bijtijds weg



- draag een goed stofmasker bij schuurwerkzaamheden, en een A-gasfiltermasker (met bruine kleurcode) als je veel lak of verf moet openstrijken; draag in ieder geval een filtermasker bij verfspuiten want dan verdampt enorm veel oplosmiddel op korte tijd.



Tekst: Emil Verhulst
Illustraties: Jozef Dekoninck

Juniorendag 2005

Op 1 oktober was het voor de jongere zweefvliegers onder ons verzamelen geblazen op de Keiheuvel voor de Juniorendag. Er kwamen in totaal 31 deelnemers opdagen van de clubs uit Amougies (KFC), Geraardsbergen (Phoenix), Tienen (De Wouw), Weelde (VZA), Temploux. De 11 man tellende KFC-delegatie stampte prompt een tentenkamp uit de grond. De briefing van 9u30 gaf niet veel goeds. Na een interessante rondleiding in de loodsen, waar de OO-KEI de grootste aandacht genoot, gingen we weinig hoopvol naar een tweede briefing. Deze was echter heel wat positiever; tijd om de lier en de Twins buiten te halen. Inderdaad, tegen de tijd dat alles klaar stond was de zon daar met brede opklaringen in een stijgend wolkendek.

Voor heel wat deelnemers werd dit hun eerste lierstart, wat een hele openbaring bleek te zijn. Ook het feit op Twin III te kunnen vlie-



Tijdens de Juniorendag werd er natuurlijk ook gevlogen

gen was voor de meesten een nieuwtje. Bij de KFC zijn geen houten/linnen zwevers meer in gebruik. Daarom was het voor de KFC-junioren een gelegenheid om eens van die nostalgie te proeven. De Phoenix-delegatie kwam dan weer om enkele sleepstarts te maken. De meteo werd zo goed dat we moesten beginnen zwevers naar beneden te roepen om toch zeker iedereen te kunnen laten vliegen. Dit hadden we die morgen totaal niet verwacht. Van een positief probleem gesproken.

Omstreeks 19u maakte het vliegen plaats voor het feesten. Eerst werden nog verdienstelijke ACK-leden in de bloemetjes gezet. Daarna werd gretig gesmuld aan een uiterst lekkere barbecue. Tegen die tijd begonnen de fuifnummers de dansvloer onveilig te maken en dat duurde tot in de vroege uurtjes. De opzet van de Juniorendag werd hier met een orgelpunt gerealiseerd: jongeren met dezelfde passie in contact brengen met elkaar. Er werden gretig e-mail adressen uitgewisseld en drinkbekers verzameld (=insider!). We kunnen zelfs spre-



Aan plezier ontbrak het niet

ken van de eerste tekenen van een verbroedering tussen de Phoenix-junioren en de KFC-junioren.

's Anderendaags was de harde kern, ondanks het feestgedruis van de avond voordien, trouw op post om nog enkele startjes te maken.

Deze editie van de Juniorendag mag een groot succes genoemd worden. Ondanks de



Wat nu?

gezonde dosis stress die eraan vooraf gingen ben ik bereid dit volgend jaar opnieuw te organiseren.

Maar zover is het nog lang niet, we zien wel en ik zou zeggen hou vooral het liga forum in het oog.

Elke

Zij die de foto's willen zien kunnen mij altijd mailen. Elke_sangeleer@hotmail.com

Sportcommissie

VERSLAG van de vergadering van 5 oktober 2005

Aanwezig:

G. Van Pee, voorzitter, J. Servais, F. Dauw, J.P. Awouters, G. Michiels, R. Verschuieren, R. De Coninck, R. Paenen, P. Pauwels

Verontschuldigd:

L. Van Geyte (deelnemer Gordon Bennet Cup), E. Lecloux, P. Ryken

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 29-06-2005 :

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Homologatie van de zweefvliegprestaties:

Alle dossiers worden aanvaard behalve:

- E. Colbrant – 300 km afstandsvlucht: Diskette is onleesbaar, de kandidaat wordt gevraagd om een nieuwe diskette te bezorgen.
- M. Kimpe – 500 km : Vluchtdeclaratie is in niet conform met de sportcode en de uitgevoerde proef.

De commissie roept de piloten op om bij het gebruik van een flight recorder meer aandacht te schenken bij het opstellen van de vluchtdeclaratie en bij het instellen van de start/finish en keerpunten.

3. Homologatie van records

Er werden geen dossiers ingediend.

R. Paenen deelde mee dat het Belgian Team 1, bestaande uit B. Berben en B. Simeons, de 49ste Gordon Bennett Cup hebben gewonnen met een vaart van 3400 km, hiermee werd tevens een nieuw wereldrecord gevestigd. De FAI werd ondertussen geïnformeerd, eerstdaags volgen de officiële documenten voor de verdere afhandeling.

De commissie wenst de beide piloten van harte te feliciteren met deze prestatie, en vraagt aan Rudy om deze wensen over te brengen aan de beide piloten bij hun thuiskomst.

4. Reglementen voor wedstrijden in 2005:

Er werden geen wedstrijdreglementen ingediend.

5. Resultaten van wedstrijden 2005:

De volgende resultaten werden ontvangen:

- Ballonvaart:
 - 1st Belgian Balloon Trophy 2005 - Oteppe
- Modelluchtvaart:
 - F3l Coupe Européenne
 - 19th Concours Int. de Pepinster – World Cup – F2A, F2B, F2C

6. Allerlei

6.1. Bevoegdheid sportcommissaris FAI-Sporting Code - Sectie 10 Microlight/Paramotor:

Het finale voorstel zoals ingediend door R. Verschuieren wordt geëvalueerd. De vraag-

stelling moet nog op enkele punten worden aangepast en er moeten nog enkele spellingcorrecties worden uitgevoerd.

6.2. Zweefvliegen – Organisatiehandboek Technische Controle:

Gezien het toetreden van de VZA wordt het statuut van hun technische controleurs geïntegreerd.

Omstreeks 19:30 u sluit de voorzitter het algemeen gedeelte van de vergadering, hierna volgt nog de detailcontrole van enkele zweefvlieddossiers.

Volgende vergadering: 23 november 2005 om 18:30 u

P. PAUWELS
verslaggever

VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretische examen

BABNERA Carlo	KEYSERS Frederik
CUSTERS Pieter	LIEVENS Sven
DE GROOTTE Dennis	LOUWET Johan
DE GUSSEME Marijn	MONTEN Joris
DELEU Wim	OMLOOP Seppe
DENECKER Matthieu	VAN DEN BROECK Jorgen
DENECKER Olivier	VERMEERSCH An-Sofie
DEVRIESE Frank	VUEGHS Pierre

b. Vergunning Zweefvliegpiloot

BAGNERA CARLO	OMLOOP Seppe
BROSENS Domien	VAN ACKER Peter

CUSTERS Pieter	VANDEN BOER Rik
DELEU Wim	VANTOMME Jan
DE QUEKER François	VERCAMMEN Dirk
HENS Marc	VERREYT Jan
MONTEN Joris	VUEGHS Pierre

c. Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

BAUDEWYN Melanie	HINSKENS Ervé
BAGNERA Carlo	LAENEN Christophe
CRAEYE Bert	VUEGEN Lode
DE BRUYN Thomas	VUEGHS Pierre
FIERS Thomas	WASILEWSKI Robert
HENS Marc	SCHOENMAEKERS Stefan
GRAVEMAKER Leo	

d. Theoretisch examen voor 'Hulp-Instructeur'

HARDING Ton

e. Bevoegdverklaring 'Hulp-Instructeur'

HARDING Ton

f. Bevoegdverklaring 'Instructeur'

COLBRANT Eric

F.A.I.-BREVETTEN

1. D-BREVET

a. 1000 m hoogtewinst

ARNOUTS André	DE BRUYN Thomas
BROUX Jan	HAERENS Michel
BRUYNDONCKX Jörg	VANEN BOER Stijn

b. 5 uren duurvlicht

ARNOUTS André	VAN DONINCK Howard
BROSENS Domien	VERHULST Marcel
GOBERT Christiana	VERREYT Jan
OMLOOP Seppe	

c. 50 km afstand

ARNOUTS André	REBRY Pieter
BRUYNDONCKX Jörg	SCHOETERS Frank
CLAESSENS Dirk	VANDEN BOER Stijn
DE BRUYN Thomas	VUEGEN Lode
HENDRICKX Jean	

d. Bekomen het zilveren kenteken:

ARNOUTS André	REBRY Pieter
CLAESSENS Dirk	SCHOETERS Frank
DE BRUYN Thomas	VANDEN BOER Stijn
HENDRICKX Jean	

2. E-BREVET

a. 3000 m hoogtewinst

ROGEMAN Dirk

b. 300 km afstand

BELIEN Marc	VERDYCK Paul
JANSEN Stijn	WAUMANS Jan

c. Bekomen het gouden kenteken:

ROGEMAN Dirk	WAUMANS Jan
VERDYCK Paul	

3. F-BREVET

a. 5000 m hoogtewinst

-

b. 300 km doelvlicht

BELIEN Marc	WAUMANS Jan
VERDYCK Paul	

c. 500 km afstandsvlucht

BRASPENNING Louis	ROGEMAN Dirk
DONDERS Godfried	VERDYCK Paul

d. Bekomen het diamanten-kenteken

-

4. 1000 KM - BREVET

-

KFC Doellandingswedstrijd 2005

Op zaterdag 17 september 2005 organiseerde KFC voor de zesde keer haar internationale doellandingswedstrijd op het vliegveld van Amougies.

Nadat de jury's morgens netjes de doelzone gemarkeerd had op runway 11 is de wind gaan draaien. Dan maar markeren op de 29 ook! In vergelijking met vorig jaar zag de afbakening er heel wat rechtlijner uit. We geraken ook daarin geoefend ...

De wedstrijd werd omstreeks 10u30 officieel open gevlogen door Martijn Denecker en Tony Van Eeckhout in de Puchacz. Er werd gesleept tot 250m waarna onmiddellijk het circuit vervoegd werd voor de landing. Er werden snel nog enkele starts gedaan vóór 12u, want tussen 12u en 14u mag er in Amougies niet gestart worden. Om 14u was iedereen klaar om de wedstrijd verder te zetten, maar daar dachten de weergoden anders over; regen. Een goed drie kwartier later kon iedereen vliegtuigen droogzemen en de jury weggespoelde markeringen opfrissen.

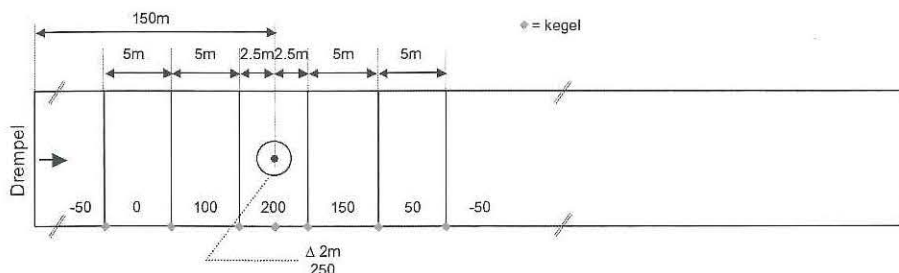
Daarna ging het in hoog tempo verder dankzij de bereidwillige medewerking van tal van leden. Na 16u30 werd het trouwens nog prachtig weer. De laatste deelnemers kregen nog een onverwacht lichtspel van de ondergaande zon cadeau met als toetje uiterst heldere zichtbaarheid, zelfs vanop 250 m. Ondanks het feit dat we gevlogen hebben tot zonsondergang hebben helaas niet alle deelnemers hun tweede start kunnen maken. Maar daaraan werd nog snel een mouw gepast door een extra categorie te creëren; de categorie "single-shot".

Bij wijze van public relations hebben alle deelnemers in het bezit van een passagiersvergunning gevlogen met een tweezitter. We plukten willekeurig toeschouwers van het terras om gratis mee te vliegen. Hierop hebben we uiteraard alleen positieve reacties gekregen.

De wedstrijd zelf is zoals steeds in een zeer sportieve sfeer verlopen. Alle deelnemende vliegtuigen waren nadien nog perfect herbruikbaar. Enkele snoodaards probeerden de

jury om te kopen, maar daarop ging de onwrikbare jury niet in ... er werd niet genoeg geboden. De doelzone werd dit jaar tamelijk ver op de landingsbaan gelegd. Dit is een betere oefening op buitenlandingen (afwijken van de gekende situatie) en dit gaf de toeschouwers vanop het terras ook een beter zicht op het spektakel. Als we alle landingen in beschouwing nemen stellen we een trend van "te kort komen" vast. Wat die kleine verschuiving toch kan betekenen ...

We werden vereerd met het bezoek van de Marianne OO-YZE van de Royal Zoute Aviation Club uit Maubray. Philippe Martin en Theo Köppen zetten met hun eerste landing de eerste bull's eye van de dag neer. Later op de dag zou Heikki Deschacht ook nog in de roos landen. Met een tweede goeie landing behaalde het duo Martin-Köppen de hoogste score in het algemeen klassement. Ze vielen zowieso al in de prijzen als "verste deelnemers". Ludo Peeters behaalde de beste score in de categorie "single shot" en Bob Everaert in de categorie "dual shot". De prijs voor de pechvogel werd dit jaar uitgereikt aan Paul Dhoop. Tijdens zijn eerste landing werd hij gehinderd door een opstijgende ULM. Hij ving deze situatie veilig op, maar op het doel te landen zat er niet meer in. Bij de ULM's ging Jean-Baptiste Guisset lopen met de hoogste score. Alle deelnemers met ULM en DPM waren zo sportief om te komen landen met uitgeschakelde motor. Elise Maes mocht als enige deelnemende dame de prijs in ontvangst nemen in de categorie



"dames". Laurenz Notebaert, onze jongste, profileerde zich als beste leerling.

Omwille van de grote C in KFC was er 's avonds na de prijsuitreiking nog lekkere stoverij met frietjes en veel ambiance tot in

de vroege uurtjes. Er werd alvast afspraak gemaakt voor de volgende editie op zaterdag 9 september 2006.

Waar? Dat moeten we nog zien ...

Meer foto's zijn te vinden op <http://users.skynet.be/rebry/Pieter/Albums/Doellanding/index.html>

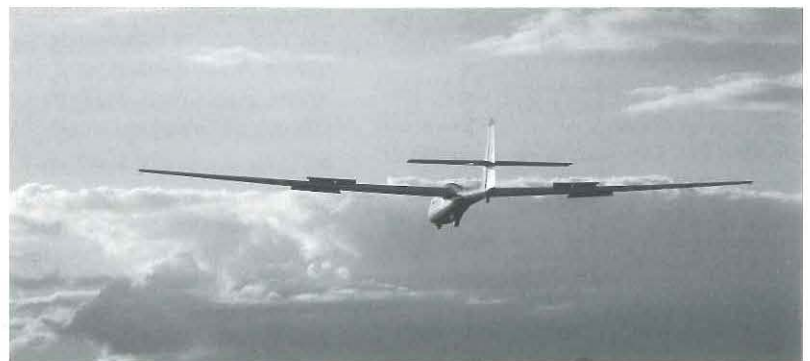
Tekst: Heikki Deschacht
Foto's: Pieter Rebry

Eindklassement KFC doellandingswedstrijd 2005

Rang	Cat	Naam+Voornaam	Immatr	Type	Landing 1	Landing 2	TOTAAL
1	Z2	Phillip Martin + Theo Köppen (RZAC)	00-YZE	Marianne	250	150	400
1	ULM	Jean-Baptist Guisset	00-E89	Coyotte	150	100	250
1	Z1	Ludo Peeters	00-YBP	Twin Astir	200		200
2	Z2	Bob Everaert	00-ZQP	Astir CS77	100	100	200
3	Z2	Heikki Deschacht	00-YBP	Twin Astir	-50	250	200
4	Z2	Urbain Arteel	00-YVA	Twin Astir	200	-50	150
2	ULM	Pieter Lamaire	00-E03	Cosmos	-50	150	100
2	ULM	Lieven Kiekens	00-F06	Coyotte	100	-50	50
2	Z1	Pieter Rebry	00-YBP	Twin Astir	0		0
1	LL	Laurenz Notebaert	00-ZNX	Puchacz	-50	50	0
5	Z2	Francis Helin	00-ZFB	Astir CS	-50	50	0
5	Z2	Stéphane Vander Veken	00-YVA	Twin Astir	-50	50	0
6	Z2	Paul Verdijck	00-ZNX	Puchacz	0	-50	-50
2	LL/D	Elise Maes	00-ZNX	Puchacz	-50		-50
2	LL	Alex Vereecken	00-ZNX	Puchacz	-50		-50
3	Z1	Frans Geysens	00-ZNX	Puchacz	-50		-50
3	Z1	Guido Sergeant	00-YVA	Twin Astir	-50		-50
3	Z1	Didier Cockuyt	00-YVA	Twin Astir	-50		-50
4	LL	Martijn Denecker	00-ZNX	Puchacz	-50	-50	-100
4	LL	William Pyfferoen	00-YBP	Twin Astir	-50	-50	-100
4	LL	Marijn Degusseme	00-ZNX	Puchacz	-50	-50	-100
7	PV/Z2	Paul D'Hoop	00-ZQP	Astir CS77	-50	-50	-100
7	Z2	Peter Van Acker	00-ZQP	Astir CS77	-50	-50	-100
7	Z2	Ruben Mahieu	00-ZFB	Astir CS	-50	-50	-100
7	Z2	Patrick De Backer	00-YVA	Twin Astir	-50	-50	-100
7	Z2	Tony Van Eeckhout	00-ZNX	Puchacz	-50	-50	-100



De laatste richtlijnen



Waar is de doellijn?



Gaat hij het halen?

Symposium 2006

"FLARM"

Zwitserse zweefvliegers ontwikkelden een apparaat dat kan bijdragen tot onze veiligheid
Toelichting door *Philippe Mousset*

Vliegen in de Pyreneeën

Zuid-West Frankrijk biedt ook prachtige mogelijkheden
Korte film van *Pierre de Broqueville*

World Junior Gliding Championships

Onze junioren, *Bart, Bert, Dennis en Tijn* namen met succes deel aan het WK in HusBos (UK).
Zij vertellen ons hun verhaal

Formule 1 in zweefvliegen 2000 km racen over de Andes

Een aangrijpend verhaal met veel beeldmateriaal over uitzonderlijke vluchten in Argentinië
door *Bert De Wijs*

Hierbij aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de "Charron-wisselbekers 2005",
de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.

Eveneens worden de prijzen overhandigd aan de winnaars van de fotowedstrijd 2005

Zaterdag 4 februari 2005 om 14.00 uur

Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

Alle leden zijn van harte welkom

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.





This new edition - consisting of 13 colour photographs - will bring you closer to the fascination, experience, dynamic and beauty of gliding. The back page informs you in 3 languages about details such as type of

gliders, history and technical developments. The format of 48 x 29 cm, the glossy paper and the table model make this calendar worldwide unique.

37^{ème} Edition

Ce calendrier vous présente 13 posters spécialement sélectionnés et vous fera découvrir avec fascination les techniques du vol à voile, l'alliance de l'aventure aéronautique et la féerie de la nature. Au verso, des informations techniques en 3 langues concernant les aéronefs, leur historique et leurs évolutions vous transporteront à travers le monde l'aviation. Par son impression sur papier glacé d'excellente



qualité au format 48 x 29 cm et son calendrier pliable et détachable, unique en son genre, il vous accompagnera tout au long de l'année.

