

# LIGABLAD

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



33ste jaargang  
juli • augustus • september 2012

kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift

liga van vlaamse zweefvliegclubs 

nummer **131**

P. 910168

# LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



33<sup>ste</sup> jaargang • nummer 131  
juli - augustus - september 2012

## Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Geert De Palmenaar  
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:

Evens Ken (Alb), F. Selinger Carsten en  
Peter, Janssens Wil (Alb), Pauwels Patrick  
(LVZC), Schmelzer Bert Sr (ACK-LSVV),  
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 Boechout  
tel.: (03) 454 33 34  
fax: (03) 454 33 88  
e-mail: info@lvzc.be  
internet homepage:  
http://www.zweefvliegen.be of  
http://www.lvzc.be

## Betalingen:

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

## Druk en opmaak:

Sintjoris BVBA

kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 20 november 2012 op het redactieadres.

Cover : PW5 rust na een drukke dag. Foto: Michaell De Vestel (KAZM)

Foto rugcover : 2Y tijdens de laatste zoemer over Klippeneck. Foto: C en P.F. Selinger

## Inhoud

Woordje van de redactie	1
Nieuws van het secretariaat	1
1058 km met Tijn & the Cloud Making Machines	2
Zweefvliegtuignieuws	7
Zomerkamp zweefvliegen 2012 bij "De Meeuw"	8
Het hoekje van de boekenvreter	11
44e Klippeneck wedstrijd	12
Wedstrijduitslagen	13
Willy Grandjean	14
KACB Sportcommissie, vergunningen en brevetten	15
Flarm update naar V5.06	16

## Woordje van de redactie

Tijdens de vakantieperiode waren er diverse zomerkampen waarop nieuwe piloten toetraden om een basisopleiding te beginnen. Dit nummer is terug voor velen een eerste kennismaking met de liga en het zweefvliegen buiten de clubgrens. Aan hen en natuurlijk ook alle andere nieuwe leden, een warme welkom.

Ondanks de wisselvallige start lijkt het seizoen uiteindelijk nog wel mee te vallen. Niet dat we een thermisch topjaar achter de rug hebben maar echt slecht weer hebben we de laatste weken ook niet gehad. Er werden ook meer proeven opgeladen naar de COL wat resulteert in een aanzienlijk meer gevlogen km tegenover 2011. Natuurlijk is er de memorabele 13 mei die de COL jaarstatistiek er helemaal bovenop helpt. Ik denk niet dat er ooit een dag geweest is met 90 aanmeldingen. Echt alles met vleugels moet die dag in de lucht geweest zijn. Een dag waarop de +500km vluchten in de uitverkoop stonden. Kers op de taart natuurlijk een FAI 1000km vlucht met start en landing in Vlaanderen! Dat 1000km vanuit Vlaanderen geen onmogelijke zaak meer is, blijkt wel uit het feit dat er nauwelijks een maand later nog enkele 1000-ders werden gevlogen. En blijkbaar hebben deze piloten nog drierster plannen in gedachten. Wat gaan we er in 2013 van te zien krijgen? Natuurlijk vervormen dergelijke dagen en uitzonderlijke afstanden het jaarbeeld van een seizoen. De statistiek zou het gevoel van een matig seizoen wellicht bevestigen moesten de 1000km prestaties en 13 mei er niet in opgenomen zijn.

Nu we stilaan beginnen kijken en plannen naar 2013 komt ook de EASA Licencing weer een stap dichterbij. In een volgend nummer kunnen we hopelijk de definitieve zaken hierover toelichten. Intussen blijven we onverminderd hopen op een mooi en droog najaar zodat we nog enkele weekends kunnen vliegen. Voordat we opnieuw de werkplaats induiken staan er natuurlijk nog wel enkele activiteiten op het programma. Er is o.a. het juniorenweekend, dit jaar een hard te ronden keerpunt. Vliegen en fuiven! Twee dingen waar onze jeugd sterk hoort in te zijn.. Clubs zorgen in het rustige najaar ook meer en meer voor enkele groepsactiviteiten om het seizoen te besluiten. Doe mee zou ik zeggen. De echt gemotiveerde piloten die niet op een stevige verplaatsing kijken houden hun materiaal ook in de winterperiode stand-by. Op enkele honderden km van huis bieden hellingen en golfgebieden mogelijkheid tot vliegen.

Enjoy your flights

Geert

## Nieuws van het secretariaat

### VCL

Begin juli ontvingen we via het Bloso het bericht dat de Minister van Sport het verantwoordingsdossier over de werking van 2011 van de Vlaamse Cluster van Lucht-sporten, heeft goedgekeurd. Ondertussen werden de dossiers ingediend om de erkenning als 'organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding' te behouden voor de periode 2013-2016 en om werkingsmiddelen te ontvangen voor 2013.

In het voorjaar van 2013 zal de VCL ook overgaan tot de aanwerving van een deeltijdse administratieve medewerker (zie aankondiging).

### CAMO+

Voor meer dan 130 toestellen wordt gebruik gemaakt van de LVZC-CAMO+ voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid. Eigenaars worden opgeroepen tijdig hun aanvraag in te dienen voor de uitvoering van de herbeoordeling van de luchtwaardigheid van hun toestel.

Eind oktober volgt een bijscholingsdag voor alle medewerkers (interne auditors en airworthiness review staff). Tijdens de komende winterperiode volgt de tweede reeks interne audits. Ook voor het actualiseren van het onderhoudsprogramma, kunnen de eigenaars begeleiding krijgen van de CAMO+.

Neem voor meer informatie contact op met de ARS-medewerkers van uw club of met het CAMO+-secretariaat.

### EU-regelgeving

Vanaf 8 april 2013 zal de nieuwe EU-regelgeving voor vliegvergunningen en medische geschiktheid van kracht worden in ons land. Voor de houders van een zweefvliegvergunning volgt een transferprocedure die uiterlijk op 7 april 2015 moet zijn afgerond. De KBAC overlegt met het DGLV om deze omschakeling zo vlot als mogelijk te laten verlopen. Het basisprincipe is dat elke vergunninghouder de bevoegdheden behoudt die hij bezit op het ogenblik van de transfer. Een uitgebreide informatieronde volgt van zodra alle procedures vastliggen.

Zoals reeds gemeld, zullen alle opleidingen vanaf 2015 in een andere organisatievorm verlopen, nl. via een "Approved Training Organisation". Binnen de LVZC wordt geopteerd om een centrale structuur op te

zetten, zoals we dit hebben gedaan voor de luchtwaardigheid. Dank vooraf aan één ieder die aan dit project wil meewerken.

### Symposium 2013

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 2 februari 2013 in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeursconferentie plaats, in de namiddag is er een boeiend programma dat open staat voor alle leden. Het volledige programma volgt in het nummer van december.

### Kadervorming

Tijdens de voorbije maanden haalden 7 kandidaten de bevoegdheid van hulpinstructeur en 2 hulpinstructeurs behaalden de bevoegdheid van instructeur. Proficiat!

Op zondag 18 november a.s. heeft de jaarlijkse studiedag plaats van de Raad van Instructeurs. Alle betrokkenen ontvangen rechtstreeks de nodige informatie.

### Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas geconfronteerd met incidenten en accidenten. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren aan de hand van de beschikbaar gestelde formulieren (aanwezig in de clubs of beschikbaar via de website). Mogen we er nogmaals de aandacht op vestigen dat het rapporteren een belangrijk element is in het voorkomingsbeleid. Schaamte en gemakzucht zijn substantieven die hier niet op hun plaats zijn. Alleen door het onderzoeken en bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de opleiding en procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen.

De veiligheidsadviseur van elke clubs ontving hieromtrent ook reeds de nodige instructies inzake rapportering.

### FAI/IGC

Alle informatie omtrent initiatieven, activiteiten, wereldrecords, alsook alle documenten zijn beschikbaar via de FAI-website ([www.fai.org](http://www.fai.org))

### Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat tegen de volgende ledenprijs:

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

\* = toegestuurd per post, na ontvangst van de betaling

### Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen en PR-acties zijn beschikbaar:

- vlaggen en spandoeken
- folders en posters (gratis!)

### 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](http://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!

### Aankondiging

De Vlaamse Cluster van Luchtsporten vzw zal tegen 1 mei 2013 een deeltijdse medewerker aanwerven. Ofschoon de taakinvulling nog kan wijzigen, betreft het een "allround" administratieve functie (met o.a. algemeen secretariatswerk, rapportering, opstellen van Bloso-dossiers, de boekhouding, ondersteunen van begeleidings/vormingsopdrachten en promotionele activiteiten). De aard van het werk en het werkerrein verlangen een flexibele ingesteldheid (o.a. avond- en weekendwerk) en het beschikbaar over een wagen. Kennis van/vertrouwd zijn met de luchtsportsector is gewenst.

Overeenkomst volgens bediendestaat, 19 u/week, standplaats Deurne/Antwerpen, verloning volgens Bloso loonnorm C211, minstens diploma HOKT, thans bachelor (PBA) is noodzakelijk.

Geïnteresseerde personen kunnen zich melden via brief of e-mail:

VCL vzw, T.a.v. van de Raad van Bestuur, Termikkelaan 9, 2530 Boechout - e-mail: [vcl@online.be](mailto:vcl@online.be)

# 1058km met Tijn & de Cloud Making Machines

Het idee van Tijn is eigenlijk heel eenvoudig. Vertrek vroeg. Laat je slepen of gebruik de turbo om naar het ideale startpunt te vliegen zodat je gebruik kan maken van de eerste thermiek. Vlieg ongeveer 700km tot aan de krachtcentrales en vervul de 1000 in jojo boven de centrales. Voilà, simpel hè!?

Wel... ja... en neen. Vliegen kunnen we allemaal maar zo'n vlucht duurt lang, heel lang. Geen automatische piloot, alles manueel vliegen, van de eerste tot de laatste seconde geconcentreerd blijven. De beperkte bewegingsruimte is ook niet te onderschatten, je gaat in de zwever zitten en weet dat je de komende 13u eigenlijk niet meer kan bewegen. Stel je voor dat je, gewoon voor de lol, thuis 13u op een stoel gaat zitten, vastgebonden, zonder je even los te kunnen maken om naar het toilet te gaan bijvoorbeeld, je wordt waarschijnlijk zo! En toch is dat iets wat we, voor dergelijke vluchten, als normaal beschouwen.

Het denkwerk dat aan deze vorm van 1000km vliegen is vooraf gegaan, heeft honderden uren gekost. Gedurende het winterseizoen heeft Tijn alle grote vluchten van OLC tot in het kleinste detail geanalyseerd: de grootte van de proef, de streek waarin deze gevlogen werd, luchtruimbeperkingen, de verschillende type zwevers en hun polaires met en zonder water, alle weersvoorspellingen van die dagen, behaalde gemiddelde snelheden in functie van het weer, ideale start- en landingstijden... echt alles dus, een monnikenwerk!

Wilfried Grosskinsky trok de aandacht van Tijn omdat hij zijn vlucht regelmatig verlengde boven de krachtcentrales in Duitsland. 99% van de vluchten op OLC zijn vrije vluchten. Je vliegt waar je denkt dat het weer het goed is, past de route aan



naar waar de wolken er beter uit zien en optimaliseert de afstand met 5 keerpunten. Maar kan dit ook voor een opgegeven proef of voor een brevetvlucht? Volgens Tijn kan een 1000km-vlucht met 3 keerpunten (brevet) of 5 keerpunten (Charron/OLC) op die manier tussen de 5 en de 10 keer per jaar. De hele uiteenzetting die Tijn op papier zette, kan je hier terug vinden: <http://www.scribd.com/doc/97134912/Cloud-Making-Machines>

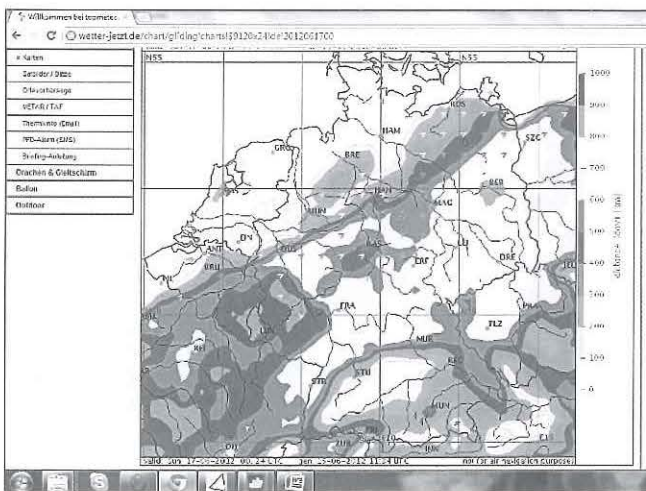
Op donderdag 14 juni bewees Tijn met een vlucht van 1014km dat zijn analyse juist was. Zelf kon ik spijtig genoeg die dag niet mee. Bedoeling was om dit met de EV en 2Y samen te doen. Logistieke problemen om simultaan gesleept te worden van op een ander vliegveld, geraakten te laat opgelost en stuurden onze plannen in de war. Zelf vloog ik die dag met Simon 689km met onze Duo, 2 bellen te weinig om de geplande 760km rond te maken. Een uurtje vroeger weg en het was geen probleem geweest.

's Vrijdags belt Tijn, we babbelen even bij over de vluchten en dan valt hij met de deur in huis: "Wat denk je van 1000km zondag?" Een deel van de voorbereiding van een dergelijke grote vlucht, is het in het oog houden van de verschillende weersvoorspellingen, TopMeteo, TopTherm, RASP,

enz... Dankzij zijn winterwerk, ziet Tijn ogenblikkelijk de mogelijkheden en zondag zou er zich opnieuw een kans voordoen. Ik kan, alleen moet Katia zondag werken, mmm... babysit zoeken, is 10 minuten later in orde. We spreken af om met de Nimbus te vliegen, dan kan Bert Sr. met de Ventus hetzelfde proberen. Terug met 2 zwevers, dan moeten we opnieuw simultaan gesleept worden... Maar voor Albatros is dat geen probleem, 5 minuten later is alles geregeld. Tijn blijft het weer volgen en verhoogt de mogelijke vliegafstand zelfs tot 1250!

Zaterdag wordt de Nimbus al uit de hangaar gehaald en in de Jaxida's buiten vastgemaakt, LX en iPaq's worden geprogrammeerd. De 2Y wordt opgebouwd en krijgt ook de Jaxida's aan. De slepers worden vooraan in de hangaar gezet. Alles wat nu al klaar is, is tijdswinst voor 's morgens. Ook het water voor de volgende dag wordt al voorzien. We plannen om de Nimbus op het maximum startgewicht van 800kg te vliegen, moeilijker als de thermiek 's morgens nog zwak is, maar interessant om 's middags tegen de wind op te boxen. Terug thuis maak ik nog alle proviand klaar voor 's anderendaags, eitje bakken voor tussen de boterham, Aquarius, appels in partjes en Belvita Lu-koekjes. De iPaq's gaan nog aan de lader tot morgenvroeg om de interne batterij helemaal vol te laden, anders trekken ze de batterijen van de Nimbus leeg.

"Het belangrijkste van een grote vlucht is de wekker", zegt Tijn! Die gaat om 5u50. Auw! Maar dat valt nog mee in vergelijking met de wekker van Katia, die liep af om 3u15 om te gaan werken, nog meer auw!



Vrijdag 15.06: weersvoorspelling voor zondag.

Koud water maakt mij wakker. Ik maak mij rustig klaar, gene rush, gene stress. De rit naar Kiewit verloopt vlot. Ik ben benieuwd naar de staat van het veld want het heeft gisteren avond en afgelopen nacht nog heel hard geregend. Zou dit invloed hebben op de weersvoorspelling, vraag ik mij af? Beide toestellen staan al in piste. Het plein ligt er nat bij maar het is te doen. Er zijn toch al heel wat Albatrossers komen opdagen om te helpen en de start mee te maken.



6u30: Tijl maakt de ZY klaar...

Tijl brieft me over het weer. De update van 6u geeft niet speciaal goed zweefweer, wel een lange vliegtag, begin van de thermiek rond 8u30. TopMeteo en TopTherm verschillen lichtjes. 1250 is te groot, ergens rond de 1100 zou moeten gaan. Tot nu toe was de grootste opgegeven proef ooit vanuit België 1041km, daar willen we over. We plannen 1058km en stellen het vertrek een beetje uit om zeker te zijn van de vroege thermiek.

Ook Wil en Stijn, onze sleeppiloten, zijn er klaar voor en worden door Tijl gebrieft over het vertrekpunt. De Nimbus heeft geen transponder, het Nederlandse luchtruim mogen we dus niet gebruiken. Daarom moeten we, onder de TMA van Luik door, naar de Duitse grens gesleept worden. 8u15, nog 25 minuten tot de start, ik maak mij klaar in de Nimbus. Veel plaats is er niet, eerst zien dat ik goed zit want volgens ons schema zijn we vanavond pas terug



8u32: Kan de iPad er nog ergens bij?

rond 21u30. In extremis zou dit kunnen uitlopen tot 22u27, 30 minuten na sunset.

Nadat ikzelf goed vastgeriemd ben, volgen alle extra's: batterijen, drinken, eten, Eddy De Conincks fameuze muggenpoetsersysteem, nog extra drank voor Tijl en... dan kan er bij mij niets meer bij. De rest moet Tijl zien weg te proppen. Ook dat lukt maar er is echt wel geen plaats meer over. Wat is de XL-romp van onze Duo toch een luxe! De LX, iPaq, Oudie en extra logger gaan nu pas aan om de batterijen zoveel mogelijk te sparen. De SPOT staat aan. Ondertussen overlopen we nog eens alles. We zijn er klaar voor. De sleepers draaien warm.

Om 8u39 geven we nog een laatste 'salut' naar tiploper pa en geeft Wil met de Husky volle gas. Over de radio horen we Stijn en Bert Sr. ook vertrekken. Wil draait ogenblikkelijk naar links over de Kempense steenweg heen. Ik kijk achterom en zie dat de Robin met de Ventus ons volgt. We draaien verder links, nog voor de Philips door, richting Ford Genk. Wil volgt het kanaal naar Veltwezelt en draait dan rechts naar Visé. De sleep gaat op 450m grond, zo blijven we uit de TMA van Luik. Eenmaal onder de TMA uit, klimmen we naar 1200m MSL (1000m AGL). De wolken hangen op on-



8u57: Sleep boven de wolken.

geveer 700m, het is een prachtig schouwspel. Net voor de startlijn koppelen we los, de turbo gaat buiten voor de motortest, geen tijd te verliezen. 2Y vliegt achter ons, ook hij test de turbo.

Eenmaal turbo binnen gaan we direct over de startlijn, 9u10. We glijden nu boven de wolken, langs Aken door, op weg naar de centrale van Weisweiler. 2Y vliegt achter ons aan, een beetje lager. We vliegen tegen 110km/h, de rugwind bezorgt ons een grondsnelheid rond 135km/u. Langzaam zakken we onder de basis, de eerste wolkjes dragen. Boven Weisweiler staat slechts

een klein pluimpje, "ik ben benieuwd of die geeft", zegt Tijl. We draaien 1 keer boven de centrale om zeker te zijn dat we niets missen. Er zit niets, we moeten door. Op 400m grond vinden we een klein metertje, even draaien tot aan de basis, die is net geen 700m.



9u10: Door de startlijn!

Het verschil in glijgetal tussen de Nimbus en de Ventus laat zich voelen. 2Y komt lager aan en heeft niet direct aansluiting met de thermiek. We blijven nu tegen de basis hangen, af en toe een paar bochten om alles mee te nemen en we kunnen door. We vliegen de corridor tussen Keulen en Düsseldorf in. Tijd om elkaar af te wisselen, ik krijg de controle van Tijl en neem ons eerste straatje. Het gaat heel even zo snel dat we onze lach niet kunnen onderdrukken. De basis stijgt langzaam, maar het terrein ook, we vliegen de hele tijd tussen de 400 en 750m AGL. Het Sauerland is heel heuvelachtig en de landingsmogelijkheden zijn beperkt. We komen wel heel wat vliegvelden tegen maar hoog blijven is de boodschap. Ondertussen geraakt 2Y niet echt hoog en heeft het moeilijk, we zijn duidelijk in het voordeel met de Nimbus.



10u30: Moeilijk stijgen boven het Sauerland.

De wind wakkert aan tot meer dan 30km/u en helpt ons naar het eerste keerpunt. Via Arnsberg gaat het naar Warburg en dan richting de Harz, een hoog gelegen bijna onlandbaar gebied. Het stijgen blijft ondermaats, minder dan 1m/s gemiddeld. Ook verbazingwekkend hoeveel we ons mispakken aan de thermiek, optrekken, draaien, stijgen weg, elke keer opnieuw. Met dergelijk stijgen en veel verleggen is het vermoeiend vliegen met de Nimbus. Gelukkig zijn we met 2 zodat we kunnen afwisselen. Naarmate we verder vorderen, krijgen we

af en toe iets beter stijgen en geraken we ook boven de 1000m maar het blijft knokken. 2Y haakt af, Bert Sr. switcht naar vrije vlucht en probeert dicht bij huis te optimaliseren.



12u22: Overbewolking boven de Harz...

Richting de Harz is er neiging tot overbewolking en het zou fijn zijn als we hier wat hoger geraken. Aan de zuidkant is de basis merkkelijk hoger, we twijfelen even om van koers te veranderen maar het zou te ver omvliegen zijn. We blijven noord en zoeken er de beste energielijn uit. Het terrein komt nu duidelijk naar boven, wij verder naar beneden, niet de juiste combinatie. Links van ons zien we 2 landingsmogelijkheden. Maar iets verder, boven een steengroef, kunnen we een paar toeren draaien in 1.4m/s. Ok, nu kunnen we de Harz zonder problemen over. Het weer ziet er hier veel beter uit en voor het eerst krijgen we goed stijgen. Tijl draait de 2m/s uit tot 1500m. Het keerpunt is nu niet ver meer.

We ronden het dorpje Bornstedt net voor Magdeburg om 13u10, 10 minuten later dan voorzien. Voor de terugweg gaan we initieel ver van koers omdat de wolken er daar duidelijk beter uitzien. We willen ook niet terug ten noorden van de Harz. Dat was op de heenweg al moeilijk genoeg met rugwind, laat staan met de wind op kop. Toch vinden we niet het stijgen dat we verwachten, telkens als we denken dat we de goede bel te pakken hebben, valt ze terug in elkaar. Bij de 3de poging om een bel te centreren, merk ik opeens dat de wind 20km/u zwakker is. Aha, windshear, dan moeten we anders verleggen, met een beetje zoeken vinden we het verschoven deel van de bel en klimmen we door tot 1650m. We vliegen nu over de zuidkant van



13u01: Eindelijk beter weer !



13u45: 2 m/s, daar moeten we een foto van trekken !



14u17: Terug overbewolking ten zuiden van de Harz...

de Harz, ook hier is neiging tot overbewolking maar nog meer zuid, zou ons te ver van onze route brengen.

Het gaat nu vlotter, we vliegen constant tussen de 800 en 1400m grond, af en toe zelfs 1500 of iets meer. De thermiek blijft wel moeilijk, er zit een dubbele windshear, een op 1100m waar de windsnelheid zakt van 32km/u naar 11km/u en een op ongeveer 1400m waar de wind terug toeneemt tot meer dan 30km/u. Het is niet mogelijk om in de laag met minder wind te blijven vliegen. Ook is het soms moeilijk om de aansluiting met het verschoven deel van de bel te vinden, dat geeft te veel tijdverlies. Het gemiddeld stijgen gaat daarom nog steeds niet boven 1m/s. Maar toch voorderen we goed, de verloren 10 minuten hebben we al goed gemaakt als we in de buurt van Kassel komen.

We zitten terug op schema en we voelen dat de kans op slagen toeneemt. Omdat het stijgen, op één of twee uitzonderingen na, nooit echt super is, moeten we regelmatig onze vooropgestelde energielijn aanpassen. Uiteindelijk vinden we boven het Sauerland dan toch opeens die 2.1 en 2.9 m/s waar we de hele vlucht al naar snakken. Het gaat nu terug naar de corridor tussen Keulen en Düsseldorf, even hier en daar wat bijdraaien in 1.2 à 1.4 en dan door naar Dormagen. "Daar stijgt het altijd", zegt Tijl, "en van daaruit kunnen we rechtstreeks naar de centrales van Niederaussem en Weisweiler". Die zullen we dan in het totaal 10 keer moeten overvliegen om de 1000 vol te maken. Gemiddeld stijgen over de hele vlucht is 1.1m/s tot nu toe.

En dan is het zover. "Gordels extra aantrekken", zegt Tijl. Net voor Niederaussem gaan we even in vrije val. De lucht die boven de centrale naar boven geduwd wordt, wordt er rond aangezogen en dat zorgt voor veel zakken. Maar dan... een paar turbulente kloppen en we worden in onze stoel gedrukt.... h\*ly sh\*t, wat is dat!!! Dit lijkt op een raketstart. De vario's gaan tegen de aanslag en blijven daar staan, de LX integrator staat even op 6.5m/s. Tijl en ik lachen om de brute kracht waarmee we letterlijk omhoog gegooid worden. Een 5 tal toeren en we zitten op 1200m, 5.5 over de hele klim! Door naar Weisweiler. Terug hetzelfde scenario, riemen aantrekken, door het zakken uitvliegen en de vario's gaan opnieuw even tegen de aanslag. Een heel turbulente pomp brengt ons met gemiddeld 3.4m/s van 780 tot 1300m. Op naar het 2de keerpunt.

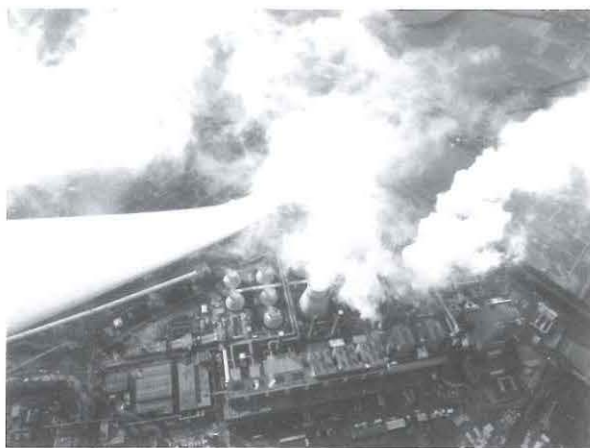


17u55: De centrale van Niederaussem.



17u58: 6.5 m/s !!! Yeah baby!

Tijl heeft de keerpunten op 14km van de centrales gelegd, zo moeten we telkens 28km van centrale tot het keerpunt en terug en dan nog eens 32 km tussen de centrales onderling. Hier komen we ook samen met Herman Peeraer die met zijn Ventus ook op een "Tijls Cloud Making Machines 1000" is. De jojo werkt super, keerpunt 3 en 4 leveren geen problemen op, ook al krijgen we nooit meer de 5.5, het stijgen ligt meestal tussen de 2.5 en 3.5 gemiddeld. Na het 5de keerpunt vliegen we voor de laatste keer naar Niederaussem. Deze keer is het stijgen niet meer zo sterk, met moeite halen we de vereiste hoogte. Ook voor Herman gaat het moeilijk, de vermoeidheid eist zijn tol, het vliegen in de turbulente wolkenpluimpjes van de centrales wordt zwaar. Hij is nog vroeger gestart



20u00: Niederaussem.

vanuit Weelde en kan niet afwisselen om even uit te rusten. Af en toe piept de flarm maar we zien elkaar niet. We blijven daarom uit de wolkenflarden.

Zodra we elkaar terug in het zicht hebben, besluit Herman nu gewoon achter ons te vliegen, dat is het veiligste. Een eerste poging om naar Weisweiler te vliegen, breken we af en draaien terug om nog wat extra hoogte te halen. Uiteindelijk halen we er maar 15m meer uit. Dan toch maar door. Ik stuur de ZY deze keer een beetje meer zuid om rond het gebied van Jülich te gaan, er over wordt deze keer te krap. En dan komen de magische woorden van Tijn, "proficiat met uwen eerste 1000"! Het tovert een glimlach op mijn gezicht. Maar toch is er ogenblikkelijk terug de focus, nog 58km tot de finish, nog één keer Weisweiler.



20u04: Herman op duizend jacht, Neurath op de achtergrond.

De centrale werkt nu niet meer continu maar met pulsen, we zien het aan het ontbreken van de constante rookpluim. Initieel geraken we juist niet hoog genoeg maar dan ziet Tijn een nieuwe pluim loskomen. We verleggen terug naar de centrale en met een 2.4m/s klimmen we een laatste keer tot bijna 1200m. We hebben nu 500m extra voor de final glide en vertrekken naar ons finishpunt. De zon staat al lager en kleurt de lucht. Herman vliegt naast ons en op 20km van de finish feliciteren we hem met zijn eerste 1000. Ik trek er snel even een foto van als souvenir voor later. Na meer dan 12u vliegen kunnen er ook nog grapjes

gemaakt worden. "Ik denk dat ik straks kreupel ben als ik uit de Ventus stap", zegt Herman. "Bij mij is het nog veel erger" antwoord ik, "als ik straks uitstap, moeten ze voor mij ne rolstoel pakken". Hilariteit alom! Op 10km accelereren we naar 200km/u. Herman moet het wat kalmer aan doen omdat hij de finish op 500m grond moet passeren vermits hij op 1500m gestart is, kwestie van de 1000m verschil tussen start en finish te respecteren.



20u37: Gefeliciteerd met de 1000 Herman !

Na exact 11 uur 56 minuten en 39 seconden vliegen over de hele proef, gaan we over de finishlijn, hetzelfde punt als onze startlijn. We zijn blij, het is gelukt, maar de vlucht is nog niet voorbij. We moeten geconcentreerd blijven tot het einde. De snelheid zetten we om in afstand, omhoog mogen we niet want dan zitten we in de TMA van Luik. We overvliegen alles op 250m grond tot juist voor Visé. Daar starten we de turbo boven de grote velden om dan onder de TMA naar huis te vliegen. De vrije vlucht



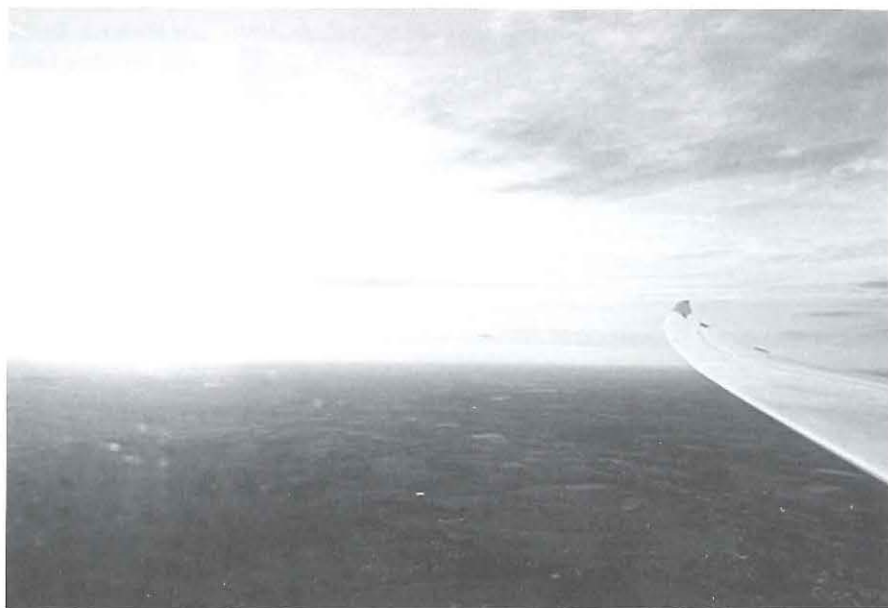
21u16: Visé op weg naar huis.



21u20: Herman met de Turbo op weg naar Weelde...

optimalisatie van startlijn tot aan de start van de turbo geeft 1070km. We draaien nog 3 threesixties tot Herman bij ons is en vliegen dan richting Veltwezelt. Eenmaal in de buurt van de Ford kunnen we uitklimmen en geraken we ook op finalglide voor Kiewit.

Terwijl Herman verder richting Weelde vliegt, gaat bij ons de turbo binnen en draaien we nu recht op koers naar EBZH. We krijgen de 27 voor de low pass en de 09 voor de landing, ideaal. De waterkraan gaat open en ik neem langzaam snelheid op. Tegen 250km/h sjeezen we voorbij Albatros en overvliegen we heel het veld, pull up naar rechts, wiel buiten en dan naar links voor downwind. Ik geef de controle



21u03 Net voor de Finishlijn...

terug aan Tijn, de landing is voor hem en hij maakt er een hele mooie van. We bollen uit en stoppen bij de Albatrossers die ons staan op te wachten. De cockpit gaat open, applaus barst los, iedereen lacht, felicitaties van alle kanten. Ik zie zowaar vochtige ogen bij pa, het doet hem duidelijk iets.



21u28: Low pass in Kiewit.

Jacky stop ons een pintje toe. Tijn en ik klinken. Het gevoel is onbeschrijflijk, blij, moe... Ik weet dat we iets heel speciaal hebben gedaan en toch besef ik het niet helemaal. De 5de 1000km ooit vanuit België, 1ste keer van op Kiewit en de grootste opgegeven proef allertijden vanuit België, 1058,7km. Totaal vlogen we 12u53, gemiddelde snelheid over de proef was 88,9km/u. En in wat voor omstandighe-

den, echt verre van goed zweefweer. Ook komt het besef dat Tijn gelijk heeft en dat we op deze "Cloud Making Machines manier" veel groter kunnen als de omstandigheden beter zijn, 1250, 1500? De toekomst zal het uitwijzen.

Herman vloog de 6de 1000km vanuit België en tevens de 1ste van op Weelde, ook bij de Kempische werd er dus geschiedenis geschreven. Omdat Weelde nog een stuk verder ligt, vloog hij in het totaal nog een uurtje meer, 13u52! Een hele knappe prestatie.

Ook in de dagen na de vlucht zijn de reacties overweldigend, ze blijven maar komen de telefoontjes, smssen, mails en reacties op facebook... niet te doen. De vlucht speel ik nog verschillende keren in gedachten af. Ze was niet mogelijk geweest zonder de hulp die we van velen gekregen hebben. Dank aan pa voor de hulp met de voorbereidingen en het ter beschikking stellen van de Nimbus, het blijft toch een prachtig toestel. Dank aan mijn schoonmoeder om te babysitten! Stijn en Wil, de sleeppiloten die het zagen zitten om vroeg op te staan. Alle Albatrossers die er 's morgens en/of 's avonds bij waren. De familie Schmelzer met Hilde en Bert Sr. die zonder veel woorden de laatste details in orde weten



21u34: Uitgeput maar blij, schol!

te brengen. En natuurlijk mag ik Katia ook niet vergeten, zij is altijd de eerste om mij te steunen in alle speciale zweefvliegprojecten.

Bijzondere dank gaat uiteraard naar Tijn! Bedankt voor de volharding om zo'n grote vlucht samen te plannen, hij bleef maar bellen en dagen voorstellen om met twee eenzitters of één tweezitter te vertrekken. Bedankt om de voorbereidingen die aan een dergelijke vlucht vooraf gaan op jou te nemen. Bedankt voor het delen van alle kennis en de samenwerking én het vertrouwen tijdens de vlucht. Het was puur genieten. Wordt hopelijk vervolgd!

Ken Evens  
(Albatros)

## Zweefvliegtuignieuws

### Alexander Schleicher Segelflugzeugbau



Mooi resultaat voor de ASG-29-18 in de 18-meterklasse op de WK te Uvalde: de drie podiumplaatsen vielen aan dit toestel te beurt, waarbij de Pool Zbigniew Nieradka zijn titel met succes wist te verdedigen. 17 toestellen op de 35 in deze klasse waren trouwens van dit type. In de 15-meterklasse behaalde Matthias Sturm zilver op ASW-27 na een spannende strijd tegen Sebastian Kawa. Dit puike resultaat toont aan dat de ASW-27 niet moet onderdoen voor zijn jongere broertje ASG-29-15, voor zover men verzaakt aan de mogelijkheid om met 18-metertippen te vliegen. In de open klasse moeten we vaststellen dat geen enkele piloot gekozen had voor een recent Schleicher-toestel zoals de 21 meter éénzitter ASH-31 Mi of

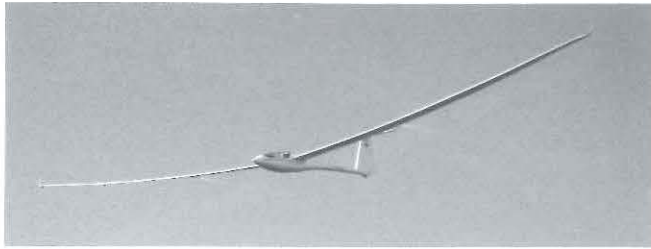
de 26,5 m tweezitter ASH-30 Mi. De 3 ingezette ASW-22-BL en de enige ASH-25 konden in de uitstekende weercondities van Uvalde niet echt meespelen.

### Allstar PZL Glider

Het is al geruime tijd stil rond de SZD-54-2 Perkoz, de opvolger van de Puchacz. De EASA-goedkeuring laat nog steeds op zich wachten, ten dele omdat het toestel omgebouwd werd om te beantwoorden aan de nieuwste technische eisen, die verschenen toen het prototype reeds klaar was. De goedkeuring zou nu echt nakend zijn... Ondertussen heeft het toestel nu ook gevlogen met de 20 meter opsteektippen die een glijhoek van 1/42 moeten opleveren i.p.v. 1/37 voor de 17,5 metervleugel.



## Binder Flugmotoren & Flugzeugbau



Met de EB-29 (uitgerust met de "kleine" 25,3 m tippen om optimaal gebruik te maken van het knalweer te Uvalde) behaalde Michael Sommer een mooie tweede plaats in de open klasse op het WK. Ook hier was er de ganse tijd een duel voor de eerste plaats, namelijk met de Fransman Laurent Aboulin op Quintus M. Sommer behaalde drie dagoverwinningen, Aboulin slechts twee (de eerste en de laatste wedstrijddag!), maar Aboulin wist zijn oorspronkelijke puntenvoordeel optimaal te verdedigen en stond aan de kop van de eerste tot de laatste dag. Onze landgenoten Pierre de Broqueville en Patrick Stouffs, beide op tweezitter EB-28, moesten genoegen nemen met plaatsten 21 en 23. De best geplaatste EB-28 strandde op plaats 14 met Tomas Rendla.

## Concordia Project

Dick Butler behaalde met zijn unieke toestel twee dagoverwinningen op de WK, en is met zijn 7de eindrang ook de best geplaatste Amerikaanse piloot. Hij was



ook de eerste om tijdens dit WK een gemiddelde snelheid van meer dan 150 km/h te halen bij zijn eerste dagoverwinning. Een bewijs dat zijn gok i.v.m. smalle koorde / grote spanwijdte / hoge vleugelbelasting ook bij goede weercondities opgaat: zijn toestel kan perfect opboksen tegen de nieuwe "kleine" openklassers. Een aantal dagen met mindere resultaten hielden hem van het podium weg.

## Design Office Bogumil Beres



De Diana 2 is blijkbaar nog steeds in productie op kleine schaal. 5 ervan waren op dit WK aanwezig, en grootmeester Sebastian Kawa is er glansrijk in geslaagd (met 5 dagoverwinningen) om ermee de zege te behalen in zijn duel met ASW-27-vlieger Matthias Sturm (4 dagoverwinningen). Beide bezetten om beurt de eerste plaats van het klassement. NB: in de renklasse waren er "maar" 12 wedstrijddagen, tegen 13 in de overige klassen, omdat een dag werd geneutraliseerd na een botsing in vlucht tussen twee ASG-29-15, waarbij een piloot moest springen en de andere zijn gehavende toestel onder begeleiding terugvloog naar Uvalde. Gelukkig geen slachtoffers dus.

## Jonker Sailplanes



De gebroeders Jonker hebben DE mediastunt uitgehaald voor dit WK, door in het geniep 4 exemplaren van hun JS-1 uit te vergroten tot 21 meter spanwijdte en deze JS-1C dan ter beschikking te stellen van twee

Zuid-Afrikaanse en twee Nieuw-Zeelandse vliegers in de open klasse: de gebroeders Oscar en Laurens Goudriaan, Bruce Taylor en Brad Edwards. En met succes, want Oscar Goudriaan behaalt brons met drie dagoverwinningen. De 4 toestellen zitten allen in de eerste helft van het klassement. Ook in de 18-meterklasse hebben de JS-1B toestellen mooie resultaten geboekt, maar slechts op één dag konden ze de ASG-29-18 van de eerste dagplaats houden. Russell Cheetham strandt op de 4de plaats in het totaalklassement. Nog twee andere JS-1 (van de 9 in totaal) zitten bij de eerste 10.

## Lange Aviation

Ook de Antares 23 heeft zich goed weten te plaatsen op dit WK: Peter Harvey behaalde er 3 dagoverwinningen mee in de open klasse. Door een paar mindere dagen belandde hij op eindplaats 5, maar ondertussen heeft hij ook de hoogste gemiddelde snelheid van dit WK (en waarschijnlijk van alle WK's) op zijn naam geschreven: 161 km/h op een 553,4 km AAT.

Voor de rest wordt er bij Lange een nieuwe thuisbrenger ontwikkeld voor de Antares 18T, die ook in de Antares 23T zal beschikbaar zijn. De nieuwe aandrijving heeft op 16 augustus voor het eerst proefgedraaid aan de grond, en blijkt ook bij volgas buitengewoon trillingsarm te zijn.



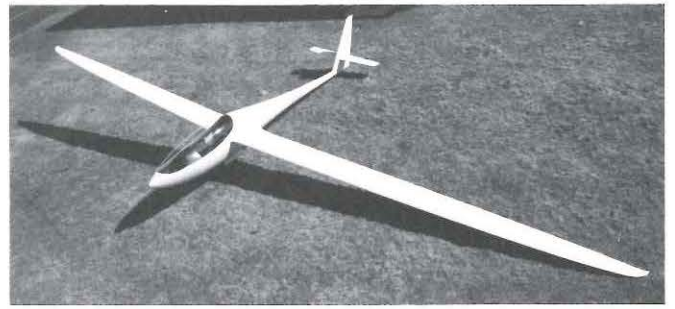
## Schempp-Hirth

Ook hier natuurlijk lachende gezichten, gezien het goud in de open klasse voor Laurent Aboulin op Quintus M. Merken we echter op dat zijn 2 dagoverwinningen ook de enige zijn voor het toestel, dat nochtans het vaakst vertegenwoordigd was (7 exemplaren op 26). Ze waren wel heel vaak op ereplaatsen te vinden. In de 15-meterklasse vinden we een Ventus 2ax op de 3de plaats met Radek Krejcirik, in de 18-meterklasse moeten we echter tot plaats 13 zakken om een Ventus 2cx-18 (met veteraan Wolfgang Janowitsch) te vinden. Blijkbaar werk aan de winkel om op te boksen tegen de JS-1 en de ASG-29-18...

Een Belgische première in de 15-meterklasse: de gebroeders Bau-douin en Manu Litt behaalden op de 8ste wedstrijddag de eerste en tweede dagplaatsen op Ventus 2bx! Jammer dat ze dit succes niet konden bevestigen op andere dagen.



## Windward Performance



De nieuwe 15-meterklasser Duckhawk heeft een voorspoedig debuut gekend op de Nationale VS-kampioenschappen: met het prototype werd Chip Garner VS-kampioen in de 15-m klasse te Mifflin (Pennsylvania) met 1 dagoverwinning op 5 wedstrijddagen (hij werd weliswaar geklopt door een Canadees op een ASG-29-15, maar die kwam niet in aanmerking voor de titel van nationaal kampioen). Het was sedert 1975 geleden dat er nog een nationaal kampioen was die vloog op een toestel dat in de VS gebouwd werd! Dan ging hij nog eens 2de eindigen bij de NK 18-m klasse te Montague (Californië), met 4 dagoverwinningen op 7 dagen. Zonder handicap en tussen een zwerm ASG-29-18 toestellen... De Duckhawk is misschien geen echte schoonheid, maar "handsome is as handsome does!"

Windward Performance heeft overigens plannen aangekondigd voor de bouw van een open klasse toestel (22 m spanwijdte, vleugelslankheid 40, maximum vleugelbelasting 70 kg/m<sup>3</sup>) en van een 20 m prestatietweezitter.

*Stéphane Vander Veken*

*Foto's: bedrijfsfoto's*

### TE KOOP WEGENS ZIEKTE

## Ka8

bouwjaar 1960  
serie no 3  
immatriculatie OO-YTG

- in perfecte vliegstaat, met luchtwaardigheids bewijs
- frontale sleephaak en zwaartepunt lierhaak
- radio
- audio variometer en alle basisinstrumenten  
(apart te koop: flarm pappilon met kleurenscherm)
- Bekleed met synthetisch doek. In zeer goede staat
- KOKPITKAP ZONDER BARSTEN
- Tweede cabriokap.
- Open aanhanger met nieuwe as, wielen en reservewiel.

#### AAN DE MEEST BIEDENDE

Te bezichtigen in Diest Aeroclub vliegveld Schaffen (DIEST)  
na afspraak.

*gerard.torfs@gmail.com* Torfs

Gerard Torfs

Vismarkt 9

2260 Westerlo - Belgium

0032 (0)14 54 40 33

MOBIL 0032 (0)475 77 94 26

## Zomerkamp zweefvliegen 2012 bij "De Meeuw"



Wat we eerder al onder een frise pint aan de toog al lachend hadden verkondigd: 'Ik voorspel regen vanaf 9 juli' en 'Ge zult zien, de twee weken van het kamp wordt het slecht weer', werd helaas werkelijkheid. De hemel boven Zoersel kleurde gedurende een tweetal weken onheilspellend grijs en als er dan blauwe lucht te bespeuren was, hadden de goden last van extreme winderigheid. Hierdoor moesten we ook dan, tot onze grote spijt, vaak aan de grond blijven. Gelukkig werden we op tijd en stond steeds aangesterkt door het heerlijke verweneten van Ann en Louis dat bij alle kampdeelnemers in de smaak viel.

Maar ik doe ook zeker mijn zweefvlieg-hoedje af voor de kamporganisatie, ondanks het slechte humeur van de weergoden kwamen zij steeds weer op de proppen met een leuke nevenactiviteit: zo trokken we in colonne naar de Coca-Cola fabriek, waar we een rondleiding kregen

van een gids die haar job met veel verve en panache uitvoerde en zelfs ons bowlingtalent mochten we terug uit de kast halen, bij de ene al succesvoller dan bij de andere.

Maar zoals het een zweefvliegkamp betaamt werd er uiteraard ook gevlogen, al luid zingend 'Mooi weer vandaag' (lang leve de ironie!) trokken we altijd vol goede moed naar de runway om nog eens een poging te

wagen. Even de vliegers buitensetzen en weg waren we, ondertussen ben ik geen nieuweling meer, maar ik kan me het gevoel dat de nieuwe kampdeelnemers meemaakten nog levendig inbeelden: gordels aangespen, checklist overlopen, remkleppen openen en vol spanning en verwachtingen wachten tot het sleepvliegtuig naar de horizon vliegt, een gevoel dat je letterlijk en figuurlijk even doet zweven. Een geweldig gevoel waardoor ik zoveel van vliegen houd, geluidsloos door de hemel zweven, genieten van de omgeving en dit geweldige

recept natuurlijk afkruiden met een portie spanning en avontuur.

Het prachtige aan een zweefvliegkamp is de kans om nieuwe mensen deze geweldige ervaring te doen meemaken maar vooral deze ervaringen met de andere kampdeelnemers kunnen delen, zo iets creëert een uniek groepsgevoel: we gaan samen door hoogtes en laagtes, letterlijk en figuurlijk.

's Avonds wordt er dan ook uitgebreid nagekaart over de vluchten en ervaringen van de dag aan de toog. Zo bleken ook dit jaar de avonden weer memorabel, het danstalent werd nog eens even vanonder het stof gehaald, en er kon ook zeker aan lachspiertraining worden meegedaan, wel niet ver-

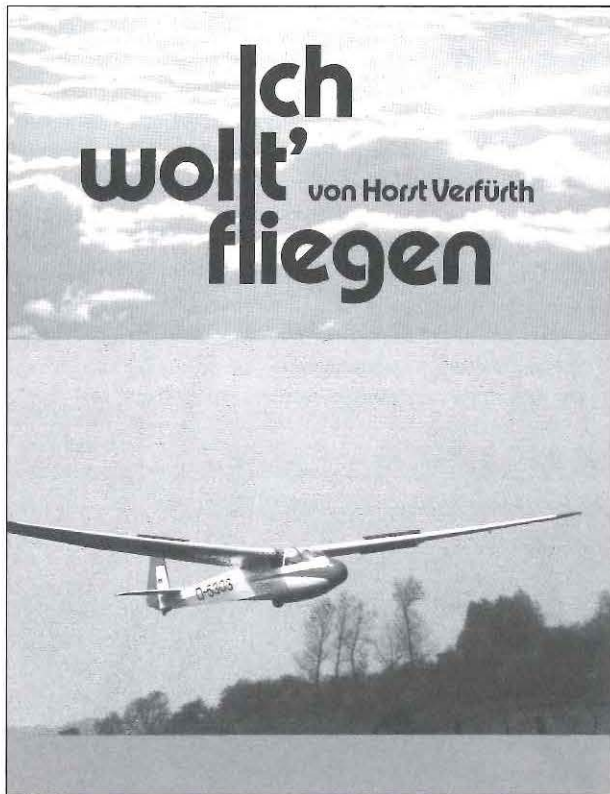


geten vooraf even de spieren te stretchen. Beide vrijdagen van het kamp werden waardig afgesloten met een heerlijke barbecue, al misten we onze uiterst sympathieke en charmante bakkers van de vorige jaren toch wel. Deze barbecues werden steevast muzikaal begeleidt door het betere draaiwerk en het betere gitaarwerk. De vele hilarische en gezellige barmomenten zullen me dan ook zeker nog lange tijd nablijven. Voor sfeer en gezelligheid geef ik een welverdiende 10. Ondanks het slechte weer denk ik dat de vele avontuurtjes op en dan ook vooral af de runway nog dikwijls voor een glimlach op onze gezichten zullen zorgen. Ik kijk alvast uit naar het zomerkamp 2013, al dan niet met beter weer.

Hans Van Laethem  
(KAZM)

## Het hoekje van de boekenvreter

Vandaag duiken we weer eens de oude doos in. Laten we beginnen met een werk uit het eind van de 70er jaren: **HORST VERFÜRTH, *Ich wolt' fliegen*** (Holtkamp Druck, Lünen, zonder datum, 166 blz 21,5 x 27,5 cm, halfglanzend papier, harde kaft, 400 z/w foto's en talrijke schema's).



Na een korte maar vrij overzichtelijke inleiding over aerodynamica en besturing van een vliegtuig, krijgen we een met veel humor geschreven autobiografie van een doorsnee zweefvlieger uit de jaren 1942 – 1979. Begin als 10-jarige modelbouwer in 1938, eerste zweefvliegopleiding op SG-38 vanaf 1942 onder paramilitaire omstandigheden en ijzeren discipline: een te luidruchtig verjaardagsfeestje leverde de auteur... één jaar startverbod op! Gelukkig wist hij daar toch aan te ontsnappen, en verkreeg nog tijdens de oorlog zijn C-brevet. Daarna was het afwachten tot het zweefvliegen weer werd toegelaten in 1950. In zijn stad Emmerich stond hij mee aan de oorsprong van de eerste naoorlogse luchtvaartclub van Duitsland, die echter noch toestellen noch een vliegveld bezat. Er werd toen te Emmerich ook een aeroclub gesticht.

In 1950 ging men dus aan de slag en bouwde naast modellen ook een SG-38. Even later werd een Baby III aangeschaft. Er werd een vliegfeest ingericht in 1952. Dan begonnen lange jaren waar men telkens naar verre vliegvelden moest trekken om te vliegen. Zo gingen de jongens hun basisopleiding volgen te Borkenberge: heen en terug met de fiets was toen vanzelfsprekend!

De clubliefde was toen een afgedankt monster van een auto, waar een kabeltrommel i.p.v. een wiel kon worden opgeschroefd. Om die (niet als wagen ingeschreven) lier voor een vliegekamp naar Greven te brengen, werd hij via een trekstang achter een Mercedes 170 V gesleept. Als dan die arme Mercedes het onderweg begaf, besloten de zweefvliegers de "lier" stiekem als "duwer" te gebruiken! En zo kwam men te Greven aan... Als men de foto's bekijkt, valt het wel op dat er in de vijftiger jaren heel wat brokken gemaakt werden.

In 1960 kreeg de luchtvaartclub dan eindelijk een eigen veld, al moesten de zweefvliegtuigen wel elke avond gedemonteerd in omliggende schuren geborgen worden. Ondertussen was ook het zweefvliegtuigenpark aangegroeid: Spatz 13 m, Rhönlerche, en wat later een Ka-7 en een Ka-8. 1960 was ook het jaar van de WK te Keulen, en een foto herinnert ons aan de lotgevallen van de Amerikaan Dick Schreder, die met zijn zelfbouw HP-8 ongewild aan de verkeerde kant van het IJzeren Gordijn was geland, met alle problemen van dien!

Toen Verfürth trouwde, moest hij zijn zweefvliegen op een lager pitje zetten, maar hij ging dan ook motorvliegen. Wat hem toeliet om ook Engeland te bezoeken. Het boek eindigt rond 1979 met de doop van de eerste kunststofzwever van de vereniging, een Astir, en foto's van de vroege deltaxwevers, de zgn. Rogallo-vleugels. Qua prestaties een beetje een terugkeer naar de beginperiode van het zweefvliegen...

Naast de leuke tekst is vooral het rijke beeldmateriaal interessant. Het geeft een goed overzicht van de evolutie van het zweefvliegen in die jaren. En voor wie interesse heeft voor herenmode, gaat het van golfbroek tot flare broek!

Het boekje van **I. SHATTOCK, *Soaring at Usk*** (24 blz, slappe kaft, 2de uitgave, geen datum noch uitgever) is een typische publicatie voor Engelse zweefvliegclubs waar veel helling gevlogen wordt op lage hoogte: voor elke windrichting wordt er nauwgezet uitgelegd waar de betere en minder goede plekken op de hellingen te vinden zijn, de beginner wordt stap voor stap begeleid bij het ontdekken van die hellingen. Er worden ook bepaalde technieken beschreven, en tips gegeven over waar men kans maakt om aansluiting te vinden bij de thermiek.



Verder geeft het boek ook uitleg over de mogelijkheden tot golfvliegen op Usk. Er wordt soms aangepikt van op 700 ft AGL, en geklommen tot 20 000 ft! Maar de procedure vergt soms wolkenvliegen, wat in het Verenigd Koninkrijk wettelijk toegelaten is, en vrij vaak wordt toegepast. Een lange paragraaf wordt gewijd aan de gevaren van golfvliegen: wat te doen als men de aansluiting met de golf mist, of bij verloren vliegen, of als het wolkendek dreigt dicht te trekken onder het zweefvliegtuig? Hoe zit het met de gevaren van de rotor, en wanneer gebruik je zuurstof?

Tenslotte is er een hoofdstuk over de invloed van de zee en de heuvels op de thermiek, met beschouwingen over het vliegen langs het zeebriesfront. Deze 2de uitgave dateert waarschijnlijk van begin 80er jaren (er wordt in een advertentie verwezen naar de Discus), maar er zijn latere uitgaven gesignaleerd. Een werkje dat je inzicht geeft in vormen van zweefvliegen waarvan we hier in België nauwelijks het bestaan vermoeden.

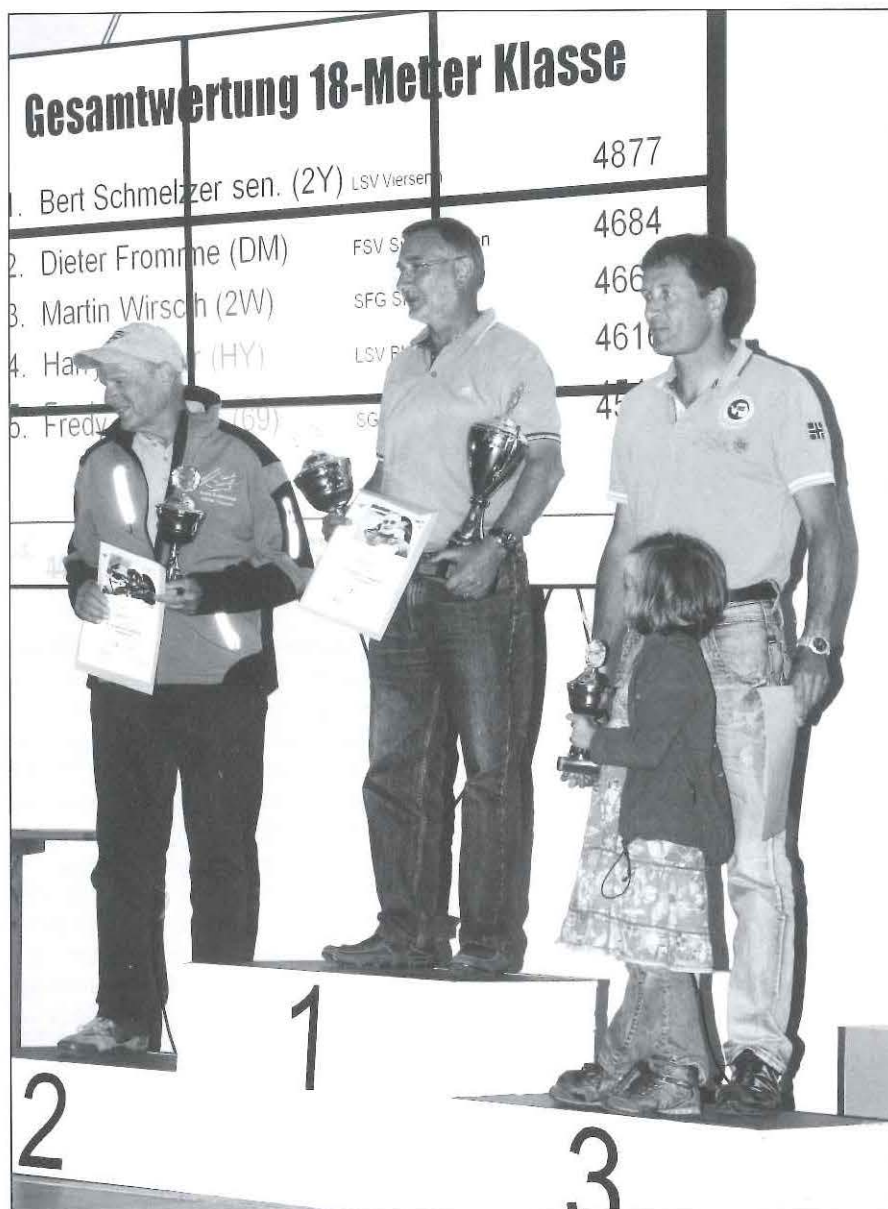
Stéphane Vander Veken

## 44e Klippeneck wedstrijd

*Ik vermoed dat velen onder jullie al van deze klassieker onder de zweefvliegwedstrijden gehoord hebben. Klippeneck is gelegen in het zuidwesten van Duitsland tussen Stuttgart en de Bodem-Zee op een bergplateau op 1000m hoogte. Hiermee is dit het hoogstgelegen vliegveld in heel Duitsland.*

De 44ste editie startte onder moeilijke omstandigheden omdat tijdens de vorige wedstrijd in 2011 een dodelijk ongeval had plaats gevonden tijdens een buitenlanding. De wedstrijdorganisatie trof het zeer hard omdat het de zoon van een lid van de wedstrijdleiding betrof. Na deze tragische gebeurtenis kon men het oude team niet meer motiveren om aan de 44ste editie 2012 te beginnen. Nog in het voorjaar konden geïnteresseerde wedstrijdvlotten geen duidelijke informatie ontvangen over het al dan niet voortbestaan van deze topper. Dit is dan ook de verklaring waarom dit jaar 50 vliegtuigen i.p.v. 90 tot 100 vliegtuigen ingeschreven werden om van 28 juli t.e.m. 5 augustus deel te nemen. Nadat een jonge equipe rond Falk R uth met steun van twee zeer ervaren niet-Klippeneckers (Helge Loschan en Ewald Bombelka) de schouders onder de 44ste gezet hebben, werd besloten om toch door te gaan.

Reeds op de eerste briefing kon men merken dat de goede wil en de goede geest op deze wedstrijd aanwezig was. Een opluchting voor allen zonder het tragische gebeuren van het jaar voordien te vergeten. De lokale politici en de BWLV voorzitter (Baden-W rttembergischer Luftsportverband) gaven in hun toespraken te erkennen dat Klippeneck alle steun nu en ook in de toekomst mag verwachten.



vlnr. Dieter Fromme 3e, Bert Schmelzer Sen. 1ste, Martin Wirsch 2e. Foto C & P.F. Selinger

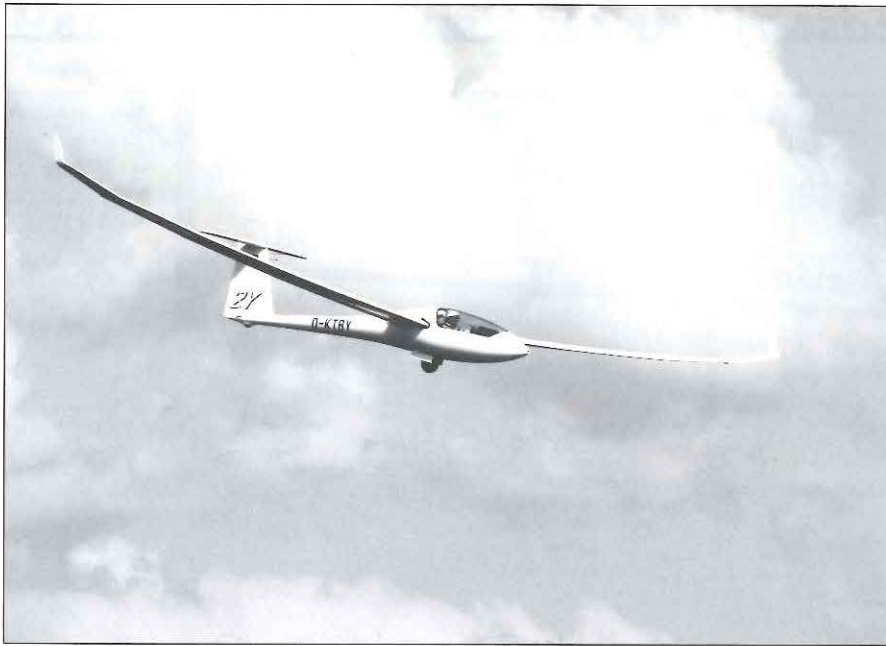


De ware Klippeneckeraars. Foto Bert jr.

Er werd gestart in de Standard klas met DAeC-index omdat de 15m-klas geïntegreerd werd, de dubbelzitters met DAeC-index omwille het te groot verschil tussen Arcus met de rest, de 18m-klas en de open-klas zonder index. Klippeneck is een IGC-wedstrijd wat voor de vrienden uit

Zwitserland of mij uit België interessant is. Men paste dit jaar voor de eerste keer de "finish-cirkel" van 3km toe en AAT's werden naast racingtasks uitgeschreven. Een novum was dat elke ochtend tijdens de briefing een veiligheidsvoordracht door één van de ervaren deelnemers gedurende 5 minuten gehouden werd. De bedoeling was dat de piloot in kwestie over eigen aspecten en zelf meegemaakte gevaarlijke situaties sprak. Niemand kan zeggen dat hem of haar dit niet kan overkomen, het was een geapprecieerd een goed initiatief.

Er werd pas vanaf de derde dag gevlogen omdat de weersituatie niet voldoende was om 50 toestellen op te slepen. Omdat Bert jr. ons tijdens het eerste weekend vanuit



Ventus 2cT 18m. De 2Y van Bert Schmezer Sen. Foto C & P.F. Selinger

Zürich bezocht, heeft hij de kans gegrepen onze Ventus de sporen aan de hellingen van de "Schwäbische Alb" te geven. Hij was in zijn nopjes over deze onverwachte vlucht tijdens dewelke hij prachtige foto's maakte die op zijn Picasa-website te bekijken zijn. Vanaf maandag kon ik, nadien ik voldoende gerust had, aan mijn 20ste Klippeneckwedstrijd in de 18m-klas beginnen. Ik had tijd genoeg de concurrentie te bestuderen, maar omdat mijn laatste deelname van 2008 dateerde, en toen in de standard-klas op mijn Discus vloog, kende ik maar twee

piloten van vroeger, dus had ik er niet veel aan. Dagelijks werden er proeven rond de 300km uitgeschreven, omdat het weer wel mooi was maar niet het echte superweer dat je hier kunt meemaken. Dus moest men op zijn hoede zijn. Dit landschap behoort voor mij tot een van de mooiste überhaupt: bergen, groene plateaus, diepe valleien, meertjes en beeldige dorpjes wisselen elkaar af. Meestal zijn er goede mogelijkheden voor buitenlandingen, wel altijd hellend maar zonder prikkeldraad. Het "Zwarte Woud" is van een andere ca-

tegorie, het is hier oneindig mooi maar de mogelijkheden om buiten te landen zijn echt beperkt. Toch zijn er, als men het verstandig aanlegt, ontsnappingsroutes, waar men in de lager gelegen brede vallei tussen "Zwarte Woud" en "Schwäbische Alb" weer veilig kan landen. Keerpunten als Titisee en Schluchsee (Zwarte Woud), Königstuhl bij Heidelberg, Klosterkirche Zwiefalten en Schloss Sigmaringen zijn één voor één toeristische attracties. Duitsland gewoon op zijn mooist. Wij in de 18m-klas hadden 6 geldige dagen de anderen 5. Elke dag werden aan de deelnemers, helpers en ook de lokale bevolking, die massaal aanwezig was, acrosHOWs met zwevers of Pitts Special, parachutisten, muzieksHOWs en voordrachten aangeboden. De Klippenecker Clubs hadden voor allen, zoals elk jaar trouwens, in de grote briefinghangaar, eten en drinken vanaf 's morgens vroeg tot in de late avond, gezorgd. Traditiegetrouw werd op 1 augustus door de Zwitsers op hun nationale feestdag iedereen op bier en vuurwerk uitgenodigd.

Voor Hilde en mij was het één week in het paradijs, wij werden rondom goed verzorgd, er werd goed en snel gevlogen tijdens de wedstrijd, wij hadden leuke gesprekken met oude vrienden en sloten nieuwe vriendschappen. Wat wil een mens meer. Ach, misschien winnen, wat dan ook nog gelukt is, soms zit werkelijk alles mee.

Bert Sr Schmelzer  
(ACK-LSV Viersen)



Lands rond KIE. Foto Bert Schmezer Sen.

# Wedstrijduitslagen

## KEIHEUVEL CUP 2012

Balen, Keiheuvel, Belgium, 04/08/2012 - 05/08/2012

### CLUB

#### Overall results after day 2

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	J	Sander Heeren	BEL/KACK	SZD 51 Junior	190
2.	KL	Jef/Pieter Daems/Daems	BEL/KACK	G 103 Twin II	93
3.	00	Patrick Govers	BEL/KACK	Ka 6	69
4.	YW	Wim/Johan Naveau/Van olmen	BEL/KACK	Twin III	38
5.	EX	Luc Stultjens	BEL/ALB	Astir CS Jeans	36
6.	ZC	Paul Hermans	BEL/KAZM	Astir CS 77	16
7.	EY	Geert/E. Callewaert/Verdyck	BEL/ALB	G 103 Twin II	0

### SPORT

#### Overall results after day 1

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	21	Bert Jr. Schmelzer	BEL/ACK	Discus 2	577
2.	ZY	Ken/Tijl Evens/Schmelzer	ALB-KACK	Nimbus 4DT	535
3.	ME	Eddy De Coninck	BEL/KAC	Pegase	517
4.	CLV	Koen Vanderputten	BEL/VZP	Std. Libelle	505
5.	G1	Peter Verhoeven	BEL/ACK	DG 300	320
6.	PDM	Fred Bracke	BEL/VZA	DG 300	314
7.	ED	Emiel De Wachter	BEL/KACK	LS 8	312
8.	XO	Guy Piccart	BEL/DAC	DG 300	299
9.	KZ	Joris Van Doninck	BEL/KACK	Pegase	269
10.	OI	Geert De Palmaenaer	BEL/VZP	Pegase	169

### SPORT-XPDR

#### Overall results after day 2

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	HFJ	Hugo Mertens	BEL/ALB	Jantar 2	950
2.	ISM	Bart Schillebeeks	BEL/KAC	ASW 20	931
3.	MS	Johan Lemmens	NDL/WBAC	Ventus 1	910
4.	TQ	Christophe Laenen	BEL/ALB	LS 4	795
5.	E3	Stefan Bovin	BEL/LUAC	ASW 28E/18m	751
6.	MO	Christiaan Bielen	BEL/KACK	Ventus 2cT/18m	730
7.	LX	Rik Vanden Boer	BEL/ALB	LS 4	577
8.	LI	Ward/Matthias Gysemans/Rommens	BEL/KACK	LS 4	350
9.	RS	Ruben Snyers	BEL/LV	Discus	344
10.	MW	Nand Geuens	BEL/KACK	DG 400/17	333
11.	5Y	Simon Berx	BEL/ALB	LS 6	325
12.	2S	Stijn Vanden boer	BEL/ALB	Std. Libelle	318

## BELGIAN MASTERS 2012

St Hubert, Belgium, 25/08/2012 - 02/09/2012

### Masters

#### Overall results after day 1

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	ZZZ	Wim Akkermans	WBAC	Arcus M	830
2.	V	Jean-Luc Colson	ACRA	ASG29-18	800
3.	WE	Olivier Brialmont	ACUL	ASG29-18E	775
4.	29	Maurits Dortu	Netherland	ASG29-18E	746
4.	32	Olivier Corneille	TAC	Lak17AT	746
6.	2Y	Tijl Schmelzer	ACK	Ventus2cxT	725
7.	MC	Jef Kell	ACK	DiscusBT	721
8.	FS	Daan Spruyt	VZP	LS6	706
9.	HI	Koen Vanderputten	VZP	LS6	702
10.	CA	Yves Jeanmotte	ACRA	Discus2B	690
11.	21	Bert Schmelzer	ACK	DDiscus2ax	663
11.	AI	Thierry/Pascal Nortier/Lefevre	France	Duo Discus XLT	663
13.	CM	Dennis Huybreckx	ACK	LS8	662
14.	Z9	Manu/Olivier Litt/Sevrin	CNVV	JanusC	655
15.	DR	Laurent Marenne	ACUL	Discus	652
16.	5F	Michaël Jeanmotte	ACRA	LS8	634
17.	70	François Delfosse	ACUL	ASG29-18E	516
18.	3B	Jean-Louis Boudierlique	France	Ventus2cxT	502
19.	SR	Robbie Setton	Netherland	LS8	482
20.	FA	Corentin Leveau	ACRA	Lak19-18T	285
21.	29	René De dreu	Netherland	ASG29-18E	0

## 32ND FAI WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS

Uvalde, Texas, United States, 28/07/2012 - 18/08/2012

### 15-meter

#### Overall results after day 12

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	RP	Sebastian Kawa	POL	Diana 2	11062
2.	M6	Matthias Sturm	DEU	ASW-27	10628
3.	AX	Radek Krejcirik	CZE	Ventus 2ax	10526
4.	1R	Steven Raimond	NLD	ASW-27	10291
5.	GA	Michael Rass	AUT	ASG-29	10242
6.	G9	Ed Johnston	GBR	ASG-29	10225
7.	ZJ	Tomasz Rubaj	POL	Diana 2	10077
8.	EY	Christophe Ruch	FRA	Ventus 2ax	10076
9.	E1	David Bauder	DEU	Ventus 2ax	10036
10.	K1	Mark Leeuwenburgh	NLD	Ventus 2a	9892
11.	PC	Peter Hartmann	AUT	ASG-29	9833
12.	M	Makoto Ichikawa	JPN	Diana 2	9825
13.	MR	Richard Swanstrom	SWE	Ventus 2b	9807
14.	6W	Javier Gaude	ARG	Ventus 2cx	9800
15.	GB	Borje Eriksson	SWE	Ventus 2ax	9755
16.	QT	Santiago Berca	ARG	ASW-27	9754
17.	AL	Antti Lehto	FIN	Ventus 2cx	9684
18.	FB	Louis Boudierlique	FRA	ASG-29	9648
19.	AJ	Alena Netusilova	CZE	ASG-29	9636
20.	KT	Mark Holliday	RSA	ASW-27	9610
21.	SE	Susanne Schoedel	DEU	Ventus 2ax	9583
22.	KS	Lisa Trotter	AUS	ASW-27	9530
23.	M2	Matt Cook	GBR	Ventus 2a	9474
24.	3C	Peter Trotter	AUS	Ventus 2bx	9375
25.	MM	Manu Litt	BEL	Ventus 2bx	8775
26.	VS	Stefano Ghiorzo	ITA	Diana 2	8721
27.	34	Baudouin Litt	BEL	Ventus 2bx	8537
28.	ZL	Dave Leonard	USA	ASW-27	8367
29.	O11	Pedja Bogdanovich	SRB	Ventus 2ax	8306
30.	A8	John Seaborn	USA	Ventus 2bx	8294
31.	GT	Thomas Gostner	ITA	Diana 2	8277
32.	TC	Thomas Vestergaard	DNK	Ventus 2c	8149
33.	ST	Nick Bonniere	CAN	LAK-17A	8136
34.	A1	Jan Schmeltz Pedersen	DNK	LS-10	7742
35.	TT	Claudio Blois Duarte	BRA	Ventus 2a	7394
36.	UH	Julio Cesar Ribeiro	BRA	ASW-27	6972
37.	AE	Ugo Pavesi	ITA	Ventus 2c	6636

### 18-meter

#### Overall results after day 13

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	LM	Zbigniew Nieradka	POL	ASG-29-18	12170
2.	PL	Lukasz Wojcik	POL	ASG29-18m	11840
3.	57	Mike Young	GBR	ASG-29-18	11774
4.	E1	Russell Cheatham	GBR	JS1-B	11739
5.	MS	Michael Streit	DEU	ASG-29-18	11687
6.	UJ	Uys Jonker	RSA	JS1-B	11543
7.	MP	Ronald Termaat	NLD	JS1-B	11503
8.	XG	Jerzy Szemplinski	CAN	ASG-29-18	11464
9.	MSI	Dmitry Timoshenko	RUS	ASG-29-18	11404
10.	8H	Tom Claffey	AUS	ASG-29-18	11347
11.	MC	Christoph Matkowski	POL	ASG-29-18	11340
12.	AJ1	Attie Jonker	RSA	JS1-B	11308
13.	WO	Wolfgang Janowitzsch	AUT	Ventus 2cx-18	11252
14.	SI	Robert Schroeder	DEU	ASG-29-18	11237
15.	SJ	Arne Boye-Møller	DNK	JS1-B	11218
16.	F1	David Springford	CAN	ASG-29-18	11210
17.	FA	Killian Walbrou	FRA	JS1-B	11197
18.	4D	David Jansen	AUS	ASG-29-18	11168
19.	LX	Rolf Friedli	SUI	ASG-29-18	11129
20.	QX	Petr Tichy	CZE	ASG-29-18	11103
21.	7T	Peter Eriksen	DNK	ASG-29-18	10967
22.	MX	Martti Koivula	FIN	ASG-29-18	10872
23.	FC	Frederic Hoyeau	FRA	JS1-B	10801
24.	OT	Olli Teronen	FIN	ASG-29-18	10687
25.	JS1	Mauricio Delafbro	ARG	JS1-A	10586
26.	WE	Bill Elliott	USA	JS1-B	10234
27.	P7	Gary Ittner	USA	ASG-29-18	10231
28.	RB	Riccardo Brigliadori	ITA	Ventus 2cx-18	9932

29.	XH	Steven Huiskes	NLD	Ventus 2cxT-18	9920
30.	RS	Petr Setka	CZE	Ventus 2cxm-18	9767
31.	OX	Werner Danz	SUI	Antares 18S	9015
32.	UR	Ulf Ringertz	SWE	Ventus 2cxT-18	8857
33.	I	Andreas Sandhoefner	AUT	Antares 18S	8826
34.	17B	Vytautas Maciulis	LTU	LAK-17B-FES-18	8562
35.	3R	Zailukas Mindaugas	LTU	LAK-17B-FES-18	8390

### Open class

#### Overall results after day 13

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	CD	Laurent Aboulin	FRA	Quintus M	12084
2.	EB	Michael Sommer	DEU	EB29	11977
3.	OG	Oscar Goudriaan	RSA	JS1-C 21	11835
4.	VB	Tassilo Bode	DEU	Quintus M	11774
5.	CA	Peter Harvey	GBR	Antares 23	11759
6.	2T	Bruce Taylor	AUS	JS1-C 21	11470

7.	DB	Dick Butler	USA	Concordia	11316
8.	Q	Francois Jeremiasse	NLD	Quintus M	11270
9.	LG	Laurens Goudriaan	RSA	JS1-C 21	11263
10.	SS	Ron Tabery	USA	ASW-22BLE	11166
11.	30	Brad Edwards	AUS	JS1-C 21	11139
12.	V	Holger Karow	DEU	Quintus M	11027
13.	72	Sylvain Gerbaud	FRA	Quintus M	10988
14.	WB	Tomas Rendla	CZE	EB28	10689
15.	AS	Alberto Sironi	ITA	Quintus M	10647
16.	FJ	F. Josef Eder	AUT	EB29	10503
17.	4T	Peter Batenburg	NLD	Nimbus 4	10402
18.	LA	Josef Kammerhofer	AUT	Antares 23E	10379
19.	HW	Wiktor Kozlik	POL	Nimbus 4T	10275
20.	7	Bostjan Pristavec	SVN	EB28	10058
21.	IP2	Pierre De Broqueville	BEL	EB28	9949
22.	ER	Egon Otto Rehn	BRA	Quintus M	9833
23.	GP	Patrick Stouffs	BEL	EB28	9213
24.	HJ	Poul Kim Larsen	DNK	ASH-25E	8962
25.	53	Mauro Brunazzo	ITA	ASW-22BLE	7506
26.	RX	Petr Krejcirik	CZE	ASW-22BLE	4220

## Willy Grandjean

*Op het BK werd mij de Willy Grandjean voor het jaar 2011 overhandigd. Deze wordt voor de snelste wedstrijdvlucht vanuit België sinds 1988 toegekend.*

W.Grandjean was samen met Jos Verbinen in de jaren na de 2de wereldoorlog de stuwende kracht achter het zweefvliegen in België, waarbij vooral prestatievluchten en wedstrijdvluchten de aandacht kregen.

W.Grandjean was vele jaren voorzitter van de sectie zweefvliegen van BAC. Wij waren op zoek naar alle winnaars en zijn alleen 1989; 1990; 1991; 1992; 1993 kwijt, alle andere jaren hebben wij.

Ik heb de beker laten verfraaien met een plaat van Arduin en alle namen tot hertoe;

1988, dan 1989 tot 1994 niet gekend en dan alle namen tot 2011.

Er werd naast de beker ook een "Gouden Boek" uitgegeven. In dit boek werden de prestatievluchten ingeschreven. Jammer genoeg is dit boek verdwenen. Een oproep op onze Ligasite leverde niets op, nu probeert Denis Nootens nog eens in het Franstalige landsgedeelte iets terug te vinden.

Denis Nootens is de man die Willy Grandjean voor zijn overlijden deze Chalange voorgesteld heeft en W.G. was akkoord en heeft de beker laten maken en een geldprijs (nu 150 euro) vastgelegd.

Ik denk niet dat velen dat weten. In feite is

deze beker iets voor wedstrijdpiloten waar de Charron voor alle piloten is.

De piloot moet wel de prijs zelf claimen en bij het Ligasecretariaat of sportcommissie bekend maken!

*Bert Sen. Schmelzer  
(ACK-LSV Viersen)*

Nvdr:

*Weet je meer over de ontbrekende jaren of heb je info over het gouden boek dan sturen we die info graag door naar Bert. Je kan alles richten aan [info@lvzc.be](mailto:info@lvzc.be) of [ligablad@skynet.be](mailto:ligablad@skynet.be)*



*2Y tijdens de landing naast het donkere dennenbos van Klippeneck.*

*Foto C & P.F. Selinger*



# KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen

## VERSLAG VAN DE VERGADE- RING VAN 27 JUNI 2012

### Aanwezig:

J. Aerts - voorzitter, J. Servais, G. Michiels, J.P. Awouters, L. Marenne, Ph. Defooz, M. Dobbelaere, P. Pauwels

Verontschuldigd: R. De Coninck, R. Paenen, G. Van Pee

De voorzitter opent de vergadering en vraagt de leden een moment van stilte in acht te nemen ter nagedachtenis van de heer Louis Leroy, die op 11 mei jl. is overleden. De heer Leroy was ruim twintig jaar voorzitter van de sportcommissie tot hij in juni 1993 door de heer J. Servais werd opgevolgd.

### 1. Aanvaarding van de verslagen van de vergaderingen van 2012-03-29:

Het verslag wordt goedgekeurd

### 2. Records:

#### Zweefvliegen:

Aanmelding ontvangen vanwege Tijl Schmelzer voor twee nationale records:  
- 14 april 2012 - Sub class DO/Open - General

- Free distance: 1008,7 km
- Distance to a goal: 1007,7 km

waarbij ook de 1000 km badge werd behaald. De commissie feliciteert de piloot maar vraagt hem tijdig het dossier te willen overmaken voor homologatie.

### 3. Reglementen van wedstrijden 2012:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd en goedgekeurd:

#### a) Ballonvaart:

- Belgisch Kampioenschap 2012 - 16-20 mei - Hotton

#### b) Aeromodelisme:

- Int'l F2B / Eurocup - 16-17 juni 2012 - KLV-Zwartberg

- 20th Summer Soaring Criterium - 7-8 juli 2012 - Club Royal Petite Aviation Liège

#### c) Zweefvliegen:

- Kempen Cup - 17-20 mei 2012 - KAC - Weelde

- Kiewit Cup - 26-28 mei 2012 - ALB - Kiewit/Hasselt

- Keiheuvel Cup - 4-5 augustus 2012 - KACK - Keiheuvel/Balen

- Beker van Vlaanderen 2012

### 4. Resultaten:

Volgende resultaten werden ontvangen:

#### a) Ballonvaart/aerostation:

- Belgisch Kampioenschap 2012 - 16-20 mei - Hotton

#### b) Aeromodelisme:

- Int'l F2B / Eurocup - 16-17 juni 2012 - KLV-Zwartberg

#### c) Aerobatics:

- Belgian National Open Aerobatic Championship 2012 - 15-17 juni - EBSH

#### d) Zweefvliegen:

- Nationale kampioenschappen 2012 - EBSH

### 5. Homologatie van prestaties:

#### - Zweefvliegen:

Alle dossiers worden aanvaard behoudens enkele aanvragen die niet volledig conform zijn met de sporting code. De sportcommissarissen worden opgeroepen om de piloten beter te begeleiden en de dossiers grondiger te controleren.

### 6. Allerlei:

#### a) Zweefvliegen:

De geactualiseerde lijst met erkende geneesheren wordt bekrachtigd. Het Organisatiehandboek zal overeenkomstig worden aangepast.

#### b) Zweefvliegen:

Brief vanwege de BZF met het verzoek tot intrekking van de bevoegdheid van een examiner. De voorzitter verwijst naar de toegestuurde documenten. Vervolgens wordt de zaak uitvoerig besproken. De Commissie volgt de argumentatie zoals opgemaakt door de BZF/LVZC, maar wenst gezien de ernst van de zaak de betrokkene te horen op de e.v. commissievergadering.

#### c) Aeromodelisme:

De LBA kondigt aan dat op 14 juli a.s. een poging zal worden ondernomen om het wereldrecord 'Duurvlucht' met een elektrohelikopter te verbeteren. De vormvoorwaarden worden overlopen en er zal verduidelijking worden gevraagd aan de FAI betreffende de controle van de tijdsregistratie.

#### d) Zweefvliegen:

Aankondiging door Philippe Defooz, dat hij vanaf 1 april 2013 met pensioen gaat. Hij vraagt of zijn opvolger de volgende vergaderingen van de SC mag bijwonen. De SC gaat hiermee akkoord.

### 7. Planning vergaderingen 2012:

Woensdagen 03-10 / 05-12 om 18u30.

Omstreeks 21:00 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS  
Voorzitter

## VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN

### 1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

BOSMANS Koen  
CHABAYEV Sulima  
DECAVELE Thijs  
DE JAEGER Peter  
DE LAUWER Tom  
DE MAEYER Arthur  
DE RIJCK Kwinten  
DERUYVER Sven  
DI GREGORIO Luciano  
DUPONT Estelle  
GOYVAERTS Jelle  
LAMBERT Leen  
LAMBRECHTS Quinten  
LEYSEN Bart  
LIEVENS Michel  
MINDREAU Rafael  
MOORS Albert  
PAESHUYTS Bart  
PEETERS Rob  
PEETERS Tim  
PIRELLI Rose  
RATINCKX Daniël  
SPAAS Peter  
TOURNET Maurice  
VANDENHOUWE Jürgen  
VAN DYCK Matthias  
VANHAMME Dominique  
VEIRMAN Jarno  
VERGAUWE Kristof

### 1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

BOSMANS Koen  
CAENEN Williame  
DECORTE Thomas  
FREMAU Nick  
LEYSEN Bart  
MOORS Albert  
PRINSIER Alexander  
VANGERVEN Tom  
VAN HOEYMISSEN Elke  
VAN PEEL Michael  
VOS Lode

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

DECORTE Thomas  
DELCON Tine  
HEEREN Sander  
HEYDEN Christophe  
JANSSENS Dieter  
KESTERS Kurt  
MAGALI Shachar  
MARNEF Remi

# KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



SEYEN Marc  
VAN DUYSSEN Johnny  
VAN HAAREN Tom  
VAN PRAAG EDUARD

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

KENENS Didier  
MEERS Filip  
MICHIELS Jorik

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

BIELEN Christiaan  
NUYTS Jörgen  
PIERLET Koen  
ROMMENS Mattias

### 3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

## FAI-BREVETTEN

### 1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:  
DE BOCK Michiel  
DE RIDDER Jessie  
HENDERYCKX Jan  
VAN EYCKEN Hendrik

### 1.2. 5 uren duurvlicht:

HEEREN Sander  
LEYSEN Bart  
MEERS FILIP  
MARIËN Alexander  
PRINSIER Alexander  
VANDENPUTTE Senne  
VANGERVEN Tom  
VAN PRAAG Eduard

### 1.3. 50 km afstandsvlucht:

HENDERYCKX Jan  
HEEREN Sander  
JANSSENS Dieter  
MEERS Filip  
VAN EYCKEN Hendrik

### 1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

DE BOCK Michiel  
HENDERYCKX Jan

HEEREN Sander  
JANSSENS Dieter

### 2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst:  
VANHOYLAND Johan  
2.2. 300 km afstandsvlucht:  
-

### 2.3. Bekomen het gouden kenteken:

### 3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst:  
-

3.2. 300 km doelvlicht:  
-

3.3. 500 km afstandsvlucht:

VAN GESTEL Dries

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten:  
-

### 4. 750 km Badge

### 5. 1000 km brevet:

## Flarm update naar V5.06



Version 5.06 is een hoog aanbevolen software update geldig sinds 30/06/2012. De laatste versie is te downloaden op de website van Flarm. Volgende geplande update (versie 6) is 1 maart 2015. De voornaamste aanpassingen tussen 5.04 en 5.06:

- Included leap-second adjustment from June 30, 2012. Leap seconds are the difference between GPS and UTC time, the last adjustment took place in 2008. Leap seconds are transmitted by the satellites to GPS receivers, but it might take up to 12 minutes for this to happen on a flight.

- Improved alarm handling and alarm suppression in situations with 3+ aircraft present.

- Corrected fixed-obstacle distance estimation.

- New serial port sentence \$PFLAL: With this, flight logs also from 3rd party designs can be used for FLARM search&rescue (see German text [http://www.flarm.com...rt/SAR\\_Text.pdf](http://www.flarm.com...rt/SAR_Text.pdf) or article in AeroKurier 07/2012) and the range analyzer ([http://www.flarm.com...e/index\\_en.html](http://www.flarm.com...e/index_en.html)).

- New serial port config-sentence RADIOID

to query the active radio ID, i.e. the ID received by other aircraft. It is important to know this for airport-ground stations, search&rescue and [www.flarmnet.org](http://www.flarmnet.org)

- Improved PFLAA sentence bandwidth management on serial port.

- Adapted frequency settings in Western Asia (already included in v5.05).

In case of questions, please contact us at [info@flarm.com](mailto:info@flarm.com)

### Overig Flarm nieuws

#### 22.06.2012

Scoping improvements to 'See and Avoid' for General Aviation initiated

EASA has mandated the Dutch NLR Air Transport Safety Institute NLR-ATSI, a consultancy and research organisation that develops and applies world-class knowledge and expertise to improve air transport safety, with an EUR 30k pre-study called SISA (EASA.E2.2011.Co2). SISA stands for "Scoping improvements to 'See and Avoid' for General Aviation". On June 22, 2012, a workshop was held to gather the views of the GA community during an open discussion. Attached minutes give a good indus-

try insight into this topic, namely on the role of Flarm and its way to a pragmatic success.

#### 31.05.2012

FLARM mandatory in France

Based on a recent mid-air collision where one glider was not equipped with FLARM, the French Gliding Federation (F.F.V.V.) has made the decision to make FLARM (or any compatible equipment) mandatory from the season 2013 everywhere in France (not only in the Alps, and not only in competition).

#### 07.05.2012

Validation of Flarm-IGC flight data

We are analysing reasonable technical solutions to ensure FlarmIGC, FlarmIGCENL, ECW100F, LX-MiniBoxFlarmIGC and LX-RedBoxFlarmIGC can continue to reliably validate IGC-flight data. We will offer this update for free for those units which were sold initially with or have been recently upgraded to IGC-functionality, as long as they are within warranty. The update will not be for free for older units. For the update, the user will need to enter both the serial and the IGC number.



AVIATION  
AEROSPACE INDUSTRY  
PILOTS & CREWS  
TRAVEL  
INSURANCE

## YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

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

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

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



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

AVIABEL is a member of the LIGABLAD group. Tel: +32 (0)2 349 12 11. Fax: +32 (0)2 349 12 90. [www.aviabel.be](http://www.aviabel.be)

