

# LIGABLAD

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



33ste jaargang  
april • mei • juni 2013  
kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift

liga van vlaamse zweefvliegclubs 

nummer **134**

P. 910168

# LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winst oogmerk  
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



33<sup>ste</sup> jaargang • nummer 134  
april - mei - juni 2013

### Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Geert De Palmaer  
Tamboerensstraat 42, 9290 Berlare  
tel: 052/42 49 78  
GSM: 0474/86 71 97

### E-mail:

ligabladd@skynet.be

### Aan dit nummer werkten verder mee:

Pauwels Patrick (LVZC)  
Van Dam Kris (RACB)  
Van der Linden Fabienne (KAC),  
Vanderputten Koen (VZP)  
Vanderveken Stéphane (KFC)

### 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 25 augustus 2013 op het redactieadres.

Cover: Quintus in vlucht - foto: François Jerremiasse (Alb)

## Inhoud

Nieuws van het secretariaat .....	1
Naar Angers ... en terug .....	2
Aanpassingen luchtruim Noord-Frankrijk .....	6
Zweefvliegtuignieuws .....	7
Onder de vleugel bij de vliegende reporter: Fabienne Van der Linden .....	10
Het hoekje van de boekenvreter .....	13
Wedstrijdtslagen .....	14
KACB Sportcommissie, vergunningen en brevetten .....	16

## Woordje van de redactie

*We hebben een vochtig en contrastrijk voorjaar achter ons liggen. Er waren beduidend minder vliegdagen maar als er kon gevlogen worden was het vaak in excellente condities. De Charron-line klassementen liggen er niet om, zonder één of meerdere 500km vluchten haal je de top 10 niet!*

*Intussen is ook de langverwachte deadline voor het EASA FCL verstreken en zouden we in feite met z'n allen houder moeten geweest zijn van zo'n Europese vergunning. Last minute werden bij het DGLV nog enkele overgangsbepalingen uit de hoeden getoverd zodat we wellicht tot april 2015 met het vertrouwde blauwe 3-luik blijven vliegen.*

*De nieuwe medische attesten zijn wel reeds conform aan de EASA regelgeving. Vele geneesheren zagen het evenwel niet zitten om deze vlucht mee te maken en zijn niet ingescheept. De sterk uitgedunde lijst van erkende "Aero-Medical Examiners" kan je verder in dit blad terugvinden.*

*Intussen wordt in alle stilte verder gewerkt aan de voorbereidingen van de LVZC-vliegschool die de overgang van de vergunningen moet begeleiden en de opleiding onder het EASA systeem moet mogelijk maken.*

*De voorjaarsklassiekers en traditiegetrouw ook het BK te St.-Hubert werden zwaar uitgedaagd door niet afhoudende depressies, frontlijnen en kille temperaturen. De wedstriiddag op Weelde werd voor de sportklasse, die dwars op een wind van 35km/h moest vliegen herleid tot een een afvallingswedstrijd. Op Kiewit werd de eerste dag een boxtraining en kon enkel de tweede dag verzilverd worden met een relatief kleine proef.*

*In St-Hubert wist men met een minimum aan vliegdagen toch een geldig BK uit de regenwolken te sleuren. Jammer genoeg telde het deelnemersveld te weinig clubklasse-vliegers om een geldig klasement op te stellen, zij werden geïntegreerd in de 15m klasse. De slechte weersvoorspellingen zullen zonder twijfel mede oorzaak zijn dat enkele deelnemers afgehaakt hebben voor deze wedstrijd.*

*Weer of geen weer, junioren (en jonge geesten in een oud lichaam) hebben alvast iets om naar uit te kijken. De gasten van Brasschaat zijn zich reeds volop uit de naad aan het werken om met het 10-de juniorenweekend, dat doorgaat in het laatste weekend van september, hun reputatie weer eens eer aan te doen. Als stichters van dit succesvol gebeuren en met wat meer voorbereidingsruimte dan vorig jaar, gaan ze met deze feesteditie ongetwijfeld zichzelf overtreffen.*

*Een veilige en thermiekrijke vakantie,  
Geert*

## Nieuws van het secretariaat

### Vliegvergunningen en medische geschiktheid

Op 8 april jl. werd de nieuwe EU-wetgeving van kracht.

Inzake vliegvergunningen blijft er tot aanvang 2015 een overgangperiode lopen. Tot nader order blijft de huidige KBAC-vergunningenadministratie ongewijzigd verder lopen.

N.B.: Vermits de KBAC-zweefvergunningen conform de vereisten van ICAO Annex 1 worden uitgereikt, is en blijft een medische verklaring **klasse 2** noodzakelijk.

Sedert 8 april jl. mogen de medische geschiktheidsonderzoeken alleen nog worden uitgevoerd door specialisten in de luchtvaartgeneeskunde die erkend zijn door het DGLV. De clubs beschikken over een actuele lijst van de erkende AME's (Aero Medical Examiner).

Raadpleeg de informatie die via de clubs werd ter beschikking gesteld, nl. een brochure met 'Basisinformatie omtrent de EU-FCL Zweefvliegvergunningen' alsook een presentatie met extra toelichting. Deze gegevens zijn ook beschikbaar via de website.

Informatie omtrent de omzetting van de bestaande vliegvergunningen naar hetzij een SPL (Sailplane Pilot Licence), hetzij een LAPL(S) (Light Aircraft Pilot Licence - Sailplane) volgt later (De aanvraag hiertoe moet uiterlijk voor 07-01-2015 worden ingediend). Deze omzetting moet parallel verlopen met de start van onze 'Opleidingsorganisatie (ATO-Approved Training Organization). De voorbereidingen hiertoe zijn gestart maar vergen nog heel wat overleg, zowel met het DGLV als intern. Daarnaast moeten wij ook nog de financiële zijde verder bestuderen (immers volgens de huidige raming zullen we +/- 28 000,- € aan approval fees aan het DGLV moeten betalen voor een erkenningsperiode van drie jaar...).

Telkens de voorbereiding van een fase in dit complex transitieproces is afgerond en de procedures vastliggen, zullen de nodige instructies volgen via de clubs, Ligablad en website.

### Luchtwaardigheid - CAMO+

Op 29 april jl. kwam het CAMO+ team samen om de werking van de voorbije maanden

te evalueren alsook de audit door het DGLV voor te bereiden. Globaal genomen is alles vlot verlopen, uiteraard zijn er wat bijstellingen nodig. Ook de DGLV-audit op 17 mei jl. is goed verlopen, de gemaakte opmerkingen moeten onze werking nog verbeteren.

134 eigenaars maken gebruik van de LVZC-CAMO+ en tijdens de voorbije winterperiode werden ongeveer 110 luchtwaardigheidsinspecties uitgevoerd. Onze dank aan de 18 inspecteurs die deze werkzaamheden als vrijwilliger voor onze zweefvlieg-gemeenschap hebben uitgevoerd!

Op 28 september volgt voor alle CAMO-medewerkers een extra vormingsdag.

### "Respecteer de lokale kegel"

De Raad van Instructeurs koos dit onderwerp als veiligheidsthema voor 2013. Raadpleeg a.u.b. ook de presentatie die in de club ter beschikking is.

### Kadervorming

Tijdens de voorbije weken vonden de volgende initiatieven plaats:

Zes kandidaten zijn geslaagd voor het theoretisch examen 'bevoegdheid instructeur' en zij zijn ondertussen aan hun praktische opleiding begonnen. Vier kandidaten die in januari jl. met succes de theoretische proef hebben afgelegd voor het bekomen van de bevoegdheid van 'Airworthiness Review Staff', hebben hun stage quasi afgerond en zullen eerstdaags hun finale proef afleggen onder toezicht van het DGLV.

### 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. Mogen wij jullie er nogmaals op attent maken, hiermee rekening te houden a.u.b.? Helaas worden er nog steeds proeven te laat ingediend, en zoals jullie weten: Oude dossiers worden geweigerd!

In 2013 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 5 november.

### Vademecum 2013 - Pencilcorrecties

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

Kon. Aeroclub van Brasschaat:  
5-6: Godfried DONDERS, Gramyelaan 1,  
2960 Brecht, tel. 03/636 09 99  
e-mail: bzc.adm@gmail.com

Kon. Aeroclub Keiheuvel:  
13: Tine DELCON, Molenstraat 53/1, 2490  
Balen, tel. 0495/13 07 43

Medische geschiktheid - Erkende geneesheren:

Een actuele lijst dd. 17 mei jl. is beschikbaar in de clubs.

### Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Vliegboekje 2,40 € (4,00)\*
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (2,50)\*
- Zonnehoedje 3,25 € (4,50)\*

\* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

### Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen, PR-acties zijn beschikbaar:

- vlaggen en spandoeken
- folders en posters (gratis!)
- vlieghoedjes (3,25 €)

### 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

## Reisverhalen:

### Naar Angers ... en terug

#### Het plan

Toen het weekend van 20-21 april 2013 zich veelbelovend aankondigde, had ik toch enkele bedenkingen bij het enthousiasme van Topmeteo en RASP. Het plafond was tamelijk laag, het sterke hogedrukgebied zou de thermiek snel laten uitdrogen, en er was veel wind. De goede regio's zouden NO-België en de Ardennen zijn, beiden tegen de wind in vanuit Geraardsbergen. NO-België is zeer moeilijk bereikbaar zonder transponder, de Ardennen zijn in mijn ervaring geen lachertje bij lage plafonds, veel wind en uitdagend weer.

Een regio die het wel goed deed, zowel zaterdag als zondag, was NW-Frankrijk en dan vooral de regio Rouen en zuidelijker. Dit is met rugwind en zonder transponder goed te bereiken. De terugkeer zou wel zeer moeilijk worden tegen wind. Maar elk weekend telt twee dagen en met de wind die wegvalt op zondag wordt de terugvlucht veel aangenamer. Een tweedaagse dus! En waar anders dan Angers zou onze tussenstop kunnen liggen, een terrein en club die we door en door kennen aangezien we al een aantal jaar ons zomerkamp daar organiseerden. Donderdagavond al eens kort gepolst bij Daan wat hij ervan dacht. Een beetje twijfel, Pieter werd ook op de hoogte gesteld van mijn plan. Vrijdag, de meteo blijft zoals voorspeld, dus voorzichtig proberen te organiseren. Eerst toestemming vragen om de LS6 het hele weekend te hebben (bedankt Joris), een lierman organiseren voor zaterdagvoormiddag (nogmaals bedankt Joris), en een ophaalploeg voor het worst case scenario... En daar wringt het schoentje, want niemand leek beschikbaar voor deze taak. Ook Daan had geen ophaalploeg. Pieter kon eventueel rekenen op zijn vader.

#### 's ochtends

Zaterdagochtend dan, om 9:15 op het vliegveld, de LS6 snel monteren en dan de meteo bekijken. Toch iets minder goed geworden, maar nog steeds ruim haalbaar volgens ons. Na een uurtje twijfelen hakken we de knoop door. Ik bel snel nog even naar Angers om zeker te zijn of daar zondagmorgen terug kan gestart worden. Aan de andere kant van de lijn vooral ongelooft, maar er werd mij verzekerd dat we zondag konden opstijgen. En er was ook nog sprake van een maaltijd die ze gingen voorzien...



LS6 romp volgepropt voor de start

Tegen 11:30 in piste gelegd. De cu die 's ochtends zo laag hingen dat je ze kon aanraken, begonnen langzamerhand te stijgen en uit te drogen. Nog wat organisatorische problemen zorgden ervoor dat de eerste twee starts, Daan en Pieter, pas rond 12:00 gebeurden. De volgende kabels worden uitgereden, ik maak mij klaar, kabel aangehaakt, strak, en weg... Het noodlot slaat toe, kabelbreuk op een net niet comfortabele hoogte, ik probeer nog wat maar zak er uiteindelijk door. Op het einde van downwind voel ik heel sterk stijgen, maar via de radio verzekert men mij dat ik kort kan landen en met de tweede kabel weer de lucht in mag. Geen stress dus, mooi landen en direct terug vooraan in de rij. De tweede kabel wordt aangehaakt, aanspannen, strak, acceleratie en... lierpanne! Ik was net in de lucht en leg de neus plat, ontkoppel, en land rechttuit. Terwijl ik sukkel om uit piste te geraken, wordt de kabel met de hand weer tot op de startplaats getrokken, aan de les-K13 gehaakt en die schiet de lucht in... recht een 2m pomp in.

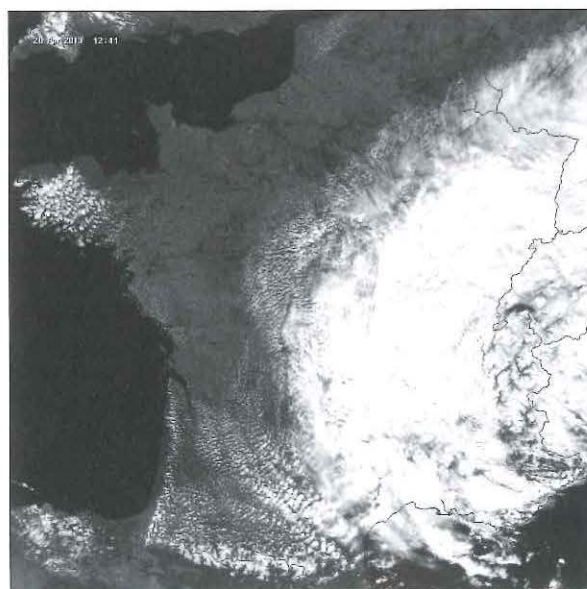
#### Het psychologische dipje

Er zijn mensen die beweren dat je op zo'n moment beter de vlieger aan de kant zet, en veilig van het vliegveld moet weg wandelen, je moet het lot immers niet te veel tarten in onze sport. Na mijn frustratie te laten wegebben, raap ik mezelf bijeen. Think positive: de vlieger staat volledig klaar, de lier werkt terug, de K13 bevestigt zeer goede thermiek en ik heb mijn portie pech al gehad voor vandaag. Ik schuif mij weer aan in de startrij, achter Pieter met de FU, die er doorgezakt was toen hij tegenwind de

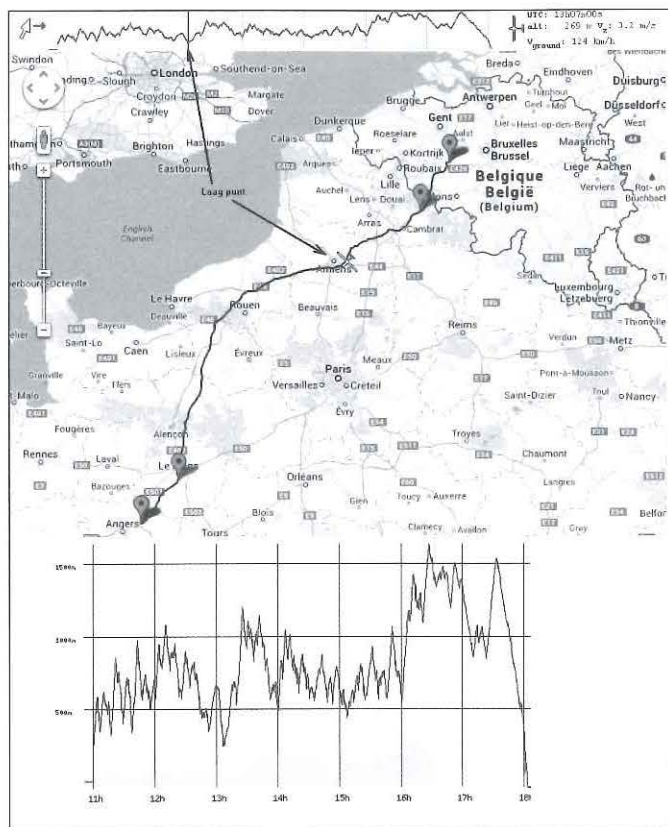
startlijn wou komen nemen. Het is al bijna 13uur en we overleggen nog eens kort wat we gaan doen. Voor de LS6 is Angers geen probleem, maar met een Libelle is het niet meer haalbaar denk ik luidop. Achteraf vertelt Pieter mij dat hij had verstaan: geen probleem met de LS6 en ook met een Libelle nog haalbaar...

#### Geraardsbergen - Amiens

We stijgen op: deze keer direct goed weg, hoewel ik het moeilijk heb om door te klimmen tot het plafond, bij 800m stopt het telkens. Geen tijd verliezen, windaf vliegen en we zullen wel wat tegen komen. Daan heeft intussen reeds 90km voorsprong uitgebouwd door een uur vroeger te starten. Ik slaag er echter nergens in goed door te stijgen, waarschijnlijk een windsheer die de thermiek onderbreekt op 800m, maar door de rugwind drijven we verder tot buiten de sektor, waar de eerste kleine plukjes verschijnen. Helaas in levensduur te kort om betrouwbaar te zijn. Pas na 50km slaag ik erin om boven 1000m te komen. Ondanks de 25km/u rugwind, haal ik maar een gemiddelde snelheid van 75km/u. Na een uurtje vliegen komen we aan in Cambrai waar de cu iets betrouwbaarder zijn en het weer lijkt te verbeteren. Een paar keer haal ik een comfortabele hoogte, maar dan verdwijnen de wolkjes weer en glij ik weer zachtjes naar beneden. Bij Bray krijg ik het al eens moeilijk om mij op 500m te houden, de grond ligt hier zeer vochtig en wegens weinig alternatieven blijf ik in een halve draaien. Door de wind drijf ik lang-



14:30 Vooral blauw weer op het traject door Noord-Frankrijk



zaam af naar Amiens. Net als ik lokaal geraak van Amiens valt het stijgen weg en moet ik door. Pas aan het aanknopingspunt van de downwind in Amiens vind ik de thermiek die mij redt. Eerst zwak stijgen, maar daarna toch meer dan een meter. Het is intussen reeds na 15uur en we zitten 150km ver. Door dit lage punt is mijn gemiddelde nog niet verbeterd, maar vóór mij zijn er nu echte cumulusen en betere vooruitzichten. Pieter volgde een andere route met minder problemen en bevindt zich nu zelfs lichtjes voor mij.

### Amiens – Bernay

Het gaat vlot vooruit en 25 km voorbij Amiens komen we op het plateau van Normandië. De grond komt 200m hoger maar de basis blijft echter op 1200m. Het reliëf is hier beter leesbaar en dit helpt bij het zoeken naar thermiek. Maar langzamerhand verslechteren de condities toch terug. De wolken hangen erbij als vocht in de lucht en blijken onbetrouwbaar geworden. De wind draait intussen bijna volledig Noord, waardoor dit laatste stuk naar het WZW vliegen haaks op de wind gebeurt. Het is aftellen tot ik aan TMA Rouen ben en ik meer richting Z mag afdrijven. Aan de West kant van TMA Rouen bevindt zich het deel van het traject dat op amper 30km van de kust ligt. En het is duidelijk merkbaar dat de Noordelijke wind vochtige zeelucht over het land waait. Het plafond is gezakt tot 800m en het is moeilijk om meer dan 150m aan één stuk te stijgen. Het ziet er niet goed uit, ik kom continu laag, de thermiek

Mortagne te raken waar er ook aan zweefvliegen gedaan wordt, niet onbelangrijk als je zonder ophaalploeg op stap bent.

Ik hang boven een overstroomde vlakte in de meanderende Seine te draaien, het uitzicht is fantastisch maar de moraal zit diep. Het enige positieve is dat ik voldoende gestegen ben om met meer dan 400m boven de beboste stijle oever van de Seine uit te komen. Ik volg een dragende lijn richting een dorpje en een bos waar ik van bel naar bel wordt gedreven en waar ik telkens met wat halve en hele meters naar 1000m sukkel. Met de rugwind ben ik lokaal van Bernay. Dit was de beste regio volgens Topmeteo...

### Bernay – Angers

Ondanks het late uur lijkt de thermiek zich te stabiliseren en gaat het plafond weer wat hoger, er komt terug iets wat op cumulusen lijkt en iets voorbij Bernay, BAM, 2m/s tot 1350m. De moraal krikt op, nog 50km tot het eerste zweefvliegveld op mijn route. Een mens begint te rekenen en te dromen: het is intussen 18 uur, met rugwind, een half uur thermiek aan 1,5m/s gemiddeld en de laatste 30km afzwevend hark ik een theoretisch bereik van 100km bij elkaar. Dat is net voldoende voor Le Mans. Le Mans is een grote stad dus er is een kans dat daar 's avonds nog stijgen te vinden is. Met de rugwind als bondgenoot en het plafond als veilige haven zet ik mijn vlucht verder. Ik twijfel nog even om rond te vliegen via Bagnoles en Laval omdat daar nog Cu staan, maar die koers loopt volgens mijn inschat-

ing te ver weg van Angers en ik ben onder-tussen zelfs net lokaal van Le Mans waar-door ik het zekere voor het onzekere neem. Het loopt tegen 19 uur aan en ik vervolg mijn plan door de uitgedoofde avondlucht richting Le Mans. Het glijgetal van de LS6 komt mooi van pas in deze rustige lucht en boven de bossen kan ik dragende zones vinden van 0,2 m/s stijgen. In aanvlucht van Le Mans stuur ik over een bewoonde, industriële zone waar ik terug stijgen vind. Hoewel dit te zwak is om mij hoog te brengen, haal ik er zoveel mogelijk meters uit zodat ik niet te laag boven Le Mans aankom en nog iets kan proberen. Om 19:30, boven het station, iets windaf van het centrum brubbelt het wat en kan ik nog 1m/s centreren. Het stijgen zwelt zelfs nog aan tot 1,5m/s, ik kan hier mijn nodige hoogte halen om de laatste 60km naar Angers te vliegen. Rekenend op de stabiele lucht, een glijgetal van 40 en de rugwind vlieg ik af op 1500m hoogte. Ik ben uitgeput, de eindaanvlucht is lang en koud wegens de ondergaande zon, mijn hele lijf bibbert en mijn stem kraakt wat als ik mij aanmeld op Angers, maar ik ben de gelukkigste mens als ik even later door Daan op-gewacht wordt voor de Hangar van Angers.

### Daan en Pieter?

Pieter heeft zich goed geweed in zijn Circus, ondanks het slechte weer onderweg heeft hij niet zoveel lage punten als ik maakt en daardoor heeft hij tot aan Rouen altijd voor gebleven. Hij hing lokaal van Alençon en Mortagne als we weer contact kregen op de frequentie en ik mijn plan vertelde om naar Le Mans uit te wijken. Na wat hoogte gewonnen te hebben kon hij ook binnenvliegen op Le Mans. Hij kwam enkele honderden meters lager toe in de laatste thermiek boven Le Mans, had niet genoeg hoogte om lokaal van Angers te raken, maar had zijn zinnen gezet op een bosbrandje 20km ten zuiden van Le Mans – of een buitenlanding in La Fleche. Maar het bosbrandje droeg hem toch nog binnen. Hij landde als laatste om 20:20, een klein halfuurtje voor sunset.

Daan was al anderhalf uur eerder lokaal van Angers, door zijn voorsprong en door de 18m tips is het voor hem allemaal iets vlotter gegaan. Zijn opgegeven keerpunt in Cholet was misschien nog mogelijk geweest, maar het was een risico en het was al laat. Toen duidelijk was dat Pieter en ik tot Le Mans zouden geraken, overwoog



Samedi soir bouffe met drie onvoorziene gasten

hij om ook daar te gaan landen. Maar het late uur, de tegenwind, de blauwe hemel en het bier van't vat in Angers hielden hem tegen.

## De ontvangst in Angers

Na de telefoontjes met het thuisfront werden we als koningen ontvangen in de bar met frisse pinten en rode wijn. De vliegers werden de hangar ingedruwd voor de overnachting, we kregen een kamer toegewezen boven de bar, bedden goed, een viergangen menu en het ontbijt werd geregeld voor de volgende morgen. Er werd nog lang nagekaart over de vluchten en in de late uurtjes werd ook voorzichtig uitgekeken naar de terugvlucht. Na de euforie van de dag kwam er een vreemd opgesloten gevoel opsteken: op meer dan 500km van huis, met een meteo die alles behalve voorspeld was en een grote onzekerheid over de terugvlucht. We dronken ons nog wat moed in, sloten de bar af en gingen slapen in de vroege uurtjes.



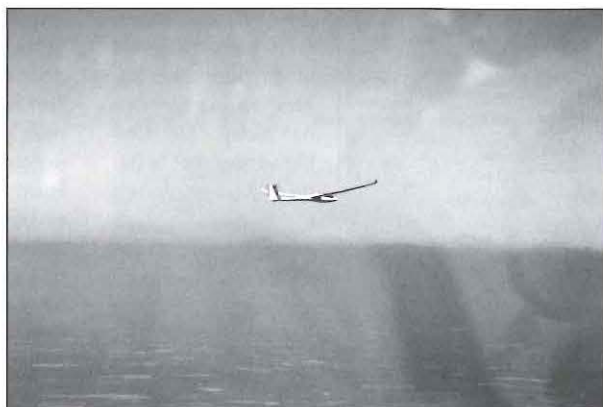
Pintjes en kopzorgen voor de terugvlucht morgen

## De meteo analyse

De reden waarom het weer zoveel afweek van de voorspellingen had volgens mij drie redenen: Ten eerste was er een windshear die de thermiek opbrak vanaf een bepaalde hoogte, waardoor het thermieken veel moeilijker was en de opgegeven stijgwaarden nooit gehaald werden. Ten tweede lag Frankrijk er uitgeregend bij. Op veel velden was de grond donker en stonden er plassen, vooral de regio van Amiens tot Rouen was zeiknat. Ten derde draaide de wind meer noordwaarts dan voorspeld, waardoor er in het eerste deel van de vlucht minder geprofiteerd kon worden van de rugwind en waardoor er schadelijke toevoer van zeelucht was in Normandië.



Drie trekvogels voor de hangar van Angers, klaar voor de terugvlucht



Eerste deel van de terugvlucht met 0,5/8 of geen cumulus, inversie op 1000m

Het eerste punt zou zondag wel vanzelf oplossen, maar het tweede en het derde zou ons serieus parten spelen op de terugweg. Topmeteo leek dit ook uitgewerkt te hebben want voorspelde een strook van 50km langs de kust in Normandië waar het plafond niet boven de 800m uit zou komen en geen cu zou verschijnen. Onze goesting om daar weer laag te liggen sukkelen, maar dan zonder rugwind, was over en we kregen het plan om langs de andere zijde rond te vliegen. Een groot probleem echter is de afstand. Dit is 615km als je rond TMA Orleans klasse D moet vliegen, en we zijn toch nog altijd maar april dus de dagen zijn nog niet zo lang. Daan had transponder en kon proberen om erdoor te vliegen, maar Pieter en ik niet. Dit werd besproken met de lokale piloten en zij stelden voor om Orleans op te bellen. Aangezien er in het WE bijna geen activiteit was op Orleans en mits goede afspraken kregen we toestemming om dit te doen.

Dat scheelde al 50km op de vlucht. Topmeteo voorspelde 400 à 500 km voor deze dag langs ons traject, wij hoopten naar boven te kunnen afronden en kwamen dan nog 50 tot 100km te kort. Vooral voor Pieter met de Cirrus zou het een hele opgave worden. Dus werd er al aan mogelijke alternatieve landingsplaatsen gedacht met eventuele "verderslepen". Het thuisfront werd van ons plan op de hoogte gesteld.

## Angers – Pithiviers

Thermiek kwam pas laat op gang in Angers en dan vooral richting Le Mans zag het er mager uit. Met 0,5/8 Cu vertrokken we omstreeks 12:15 van de lier. De thermiek was veel stabielere dan gisteren en het plafond van 1000m comfortabel genoeg om al te vertrekken. De weinig Cu die er waren werden afgewisseld met volledig

blauwe zones in de, ook hier, vochtige gebieden. Daar was het opletten geblazen om niet te laag te komen. In de regio van Le Mans komen we af en toe een mooie 2m tegen, maar meestal is het stijgen net iets meer dan 1m/s. Het plafond stijgt langzaam door tot 1300m.

Zonder al te veel problemen, vlieg ik samen met Daan de eerste 220km tot voorbij Pithiviers in ongeveer 3u. Het gemiddelde ligt nog te laag om de proef rond te vliegen, maar voor ons staan echte vette cumulus en het ziet er veelbelovend uit.



Ook Région Beauce bood weinig tot geen cumulus, de velden lagen te nat

## Pithiviers – Sezanne

En dan, ten ZO van Parijs, knalweer: we schieten van de éne 3m in de andere en onder de grote wolkenpakken die op meer dan 1600m liggen kan je telkens 200m rechthoek bijklimmen. De beste pomp van de dag brengt de integrator op 4,6m/s. Het gaat hier hard en we krikken ons gemiddelde op tot 85km/u, maar de euforie is van korte duur. Want 60km verder, kort na Moret, stopt dit fantastische weer en zien we een dode blauwe hemel tot aan een duidelijk afgetekend front richting keerpunt Sezanne. Dit ziet er niet goed uit en we zitten nog meer dan 300km van huis. Waar we eerst nog over TMA Seine dachten te vliegen, moeten we plots dit plan staken en een bocht van 60° uit koers vliegen omdat we erin zullen doorzakken. Als we dan weg zijn van boven deze TMA, volgen we de rand tot Provins in een diepe, diepe zak. Op 600m boven de grond vinden we dan uiteindelijk een ontnuchterend metertje stijgen dat ons weer naar 1000m brengt.

Al is het nu 16u, toch geeft deze zone het gevoel alsof de thermiek hier net ontstaat. De wolkenfotos achteraf tonen dat de afscherming van het front hier nog niet zo lang geleden weggetrokken is. Met zwakke blauwe thermiek en een werkhoogte van ongeveer 700m spartelen we ons lokaal van vliegveld Sezanne, ons keerpunt, dat we pas om 16:45 konden ronden. Dit had volgens onze voorspellingen niet mogen gebeuren en dwarsboomde onze planning.



Slecht zicht vanaf de Marnevallei bij Reims

### Sezanne – Marne

Sezanne lag op, naar mijn schatting, nog geen 30km van het duidelijk afgetekende stationair front. In deze regio was het uiterst moeilijk om hoogte te houden. Daan was uitgerust met 18m tips en kan hier optimaalgebruik van maken, ik moest de rol wat lossen. Hij meldde wel hoopgevende varios verder op koers, maar ik kom telkens lager in de thermiek aan en kan niet profiteren van dezelfde stijgwaarden. In een zoveelste erop of eronder pomp krijg ik dan het bericht dat er weer cu opbouwt verder op koers. Ik draai moeizaam mijn pompje uit en richt mij NNW, zo ver mogelijk van dat front vandaan. En zoals beloofd kwam ik even later ook de wolkjes tegen, maar ik verloor nog veel tijd door mij ook hier nog eens te moeten uitgraven. De zichtbaarheid verslechterde zodanig dat je telkens maar een wolk ver kon kijken. Aangezien het reeds voorbij 17:30 was, kon elke wolk dus de laatste zijn zonder dat je het doorhad. Mooi het plafond houden was dus de boodschap.

### Marne – Geraardsbergen

De LX begon al te protesteren over een lage batterij dus schakelde ik zoveel mogelijk de radio en de ipaq uit voor de rest van de vlucht. Eens de prachtige Marne-vallei



Enkele wolkenpakken tussen Parijs en het afgetekende front

gepasseerd werd het tijd om de kansen in te schatten. De opdracht was nog 200km lang, of 150km voor noodstop Valenciennes. Topmeteo had nog thermiek voorspeld tot 19u. En hoewel het plafond terug rond de 1500m lag, waren de stijgwaarden eerder flauw met 1 tot 1,5m/s. Rijkwijdte 120km + hoogte afvliegen zou mij tot Valenciennes moeten kunnen brengen, dat zijn al mooie vooruitzichten. Ik vlieg verder en probeer me telkens lokaal te houden van de vliegvelden Soissons, Laon, St.

boven Valenciennes zou 500m bedragen waardoor ik nog een beetje ruimte had om hier en daar iets te proberen.

Ik vlieg van dorpje tot dorpje, zelfs over een vuurtje, maar er komt niets los. Net als ik de hoop opgegeven heb en mij wil aanmelden op de frequentie van Valenciennes, krijg ik een duw onder mijn vleugel. Ik heb reservehoogte, dus waarom niet proberen. Ik zoek nog wat verder en maak wat cirkels tot ik uiteindelijk 0,3m/s kan centreren, zo maar om kwart voor acht, boven een uitgestrekt veld.

Ik bereken eerst hoeveel hoogte ik moet halen om Maubray te halen, maar tegen de tijd dat ik dat ingesteld heb, zegt de LX al dat ik daarop binnen geraak. Ik stijg ondertussen door met net geen metertje en probeer voorzichtig hoe hoog ik moet geraken voor Geraardsbergen. Helaas is dit niet mogelijk, want ik zit nu gevangen onder TMA Lille en moet hoger dan FL45 kunnen stijgen om binnen te raken, maar het scheelt niet veel. Ik haal het plafond en op 55km van Geraardsbergen vertrek ik uiteindelijk om 7:55 uit de thermiek met -200m op de teller. Het doel is om dragende lijnen te vinden die mij zo kort mogelijk bij Geraardsbergen brengen. Eventueel de suikerfabriek in Hacquegnies, zou die nog



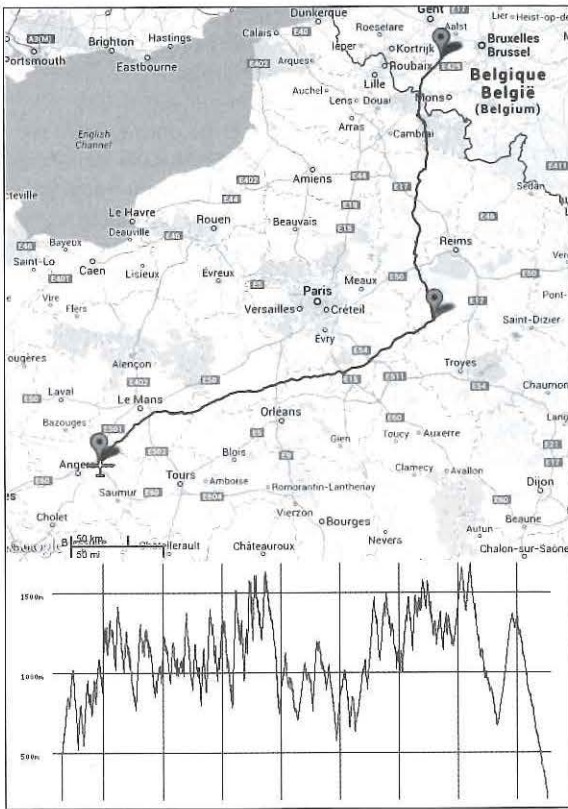
Zonsondergang omstreeks 20:00 bij Belgische grens

Quentin, Cambrai die mooi gespreid op de terugweg lagen. Het laatste wolkenpak boven Guise bracht mij tot 1700m op 50km van Valenciennes, met finesse 30 raakte ik binnen. Net voor ik vertrek zie ik een zwever toekomen ver onder mij in de pomp. Ik schakel mijn ipaq en FLARM aan en stel vast dat het Daan is die onder mij toekomt. Ik probeer nog eens op te roepen, maar die zat waarschijnlijk op een andere frequentie intussen. Achteraf vertelde hij dat hij het heel moeilijk heeft gehad in de buurt van Laon om vanaf 600m terug aan de wolkenbasis te komen, en er daardoor veel tijd verloren was.

Onderweg nog een dragende zone meegenomen naast Foret de Mourmal waar wat wazen hingen, maar tot wolken kwam het niet meer vandaag. Aankomsthoogte

draaien op een zondagavond... ?

Nog maar enkele km vertrokken en ik kan boven de A2 nog 100m bijwinnen naar mijn glijpad. Daarna het industrie terrein van Valenciennes geprobeerd en boven de stad Vieux-Condé. Telkens vind ik grote zones met -0,3m/s zakken waardoor ik verder terugwin op final glide. Als ik dan plots vaststel dat de wind ongeveer 15km/u in de rug gedraaid is lijkt alles nog mogelijk. Oproepen of onze sector actief is hoeft niet, want ik ben al lager dan 2500ft gezakt als ik onder de TMA van Brussel duik. Nog 700m voor 22km, ik kan mijn ogen niet geloven, maar metertje voor metertje win ik op mijn aankomsthoogte en ik denk dat ik binnen ben. De spanning valt van mij af en ik begin net als gisteren te bibberen van de kou. Ik haal mijn voeten van het voe-



tenstuur en trim de bak uit op gokm/u zodat ik alles kan loslaten om de aerodynamica niet te veel te verstoren met mijn gebibber. Het uitzicht is memorabel: de verlichting in een aantal huizen in Ath en Lessen branden al, de autos onder mij rijden reeds met koplampen aan.

In final zie ik dat de aanhanger van FS aangepikt is, de lichten van de auto branden dus die staat klaar om te vertrekken om Daan te gaan ophalen. Ook de aanhanger van FU staat niet meer op het vliegveld, ik ben dus de enige die het haalde. Een tiental minuten voor sunset zet ik de vlieger neer na een verdiende lowpass. Ongeloof bij iedereen als ik vertel dat ik geen terugsleep genomen heb. Daan stond buiten op een dikke 30km, op het vliegveld van Saint-Ghislain en was rap te

rug in Geraardsbergen. Pieter landde ruim een uur eerder op het vliegveld van Laon, op 130km ten Zuiden van Geraardsbergen en had nog een lange ophaalavond voor de boeg. Hij had waarschijnlijk nog iets verder kunnen geraken gezien het relatief vroege uur van zijn buitenland landing, maar hij zat er volledig door en was mentaal al geland toen hij in de lokale kegel van Laon geraakte.

Bilan van het weekend: 15 uur gevlogen en 1100km afstand, 4kg afgevallen en vooral een onvergetelijke herinnering rijker.

Koen (HI)

**Le week-end en l'air de trois vélivoles belges**

Depuis plusieurs années le club de vol à voile de France, situé à Geraardsbergen en Belgique est jumelé avec le club d'Angren l'ASVV. Association sportive de vol à voile basée sur l'aéroport à Marçay. Le club dispose d'un club de quelques 8000 pilotes qui apprennent à voler dans un club de France, région proche pour la Belgique de nos Belgique. Il existe aussi, Koen, Daan et Pieter au sein de nos clubs en Belgique pour se pointer à Marçay et participer à nos vols.

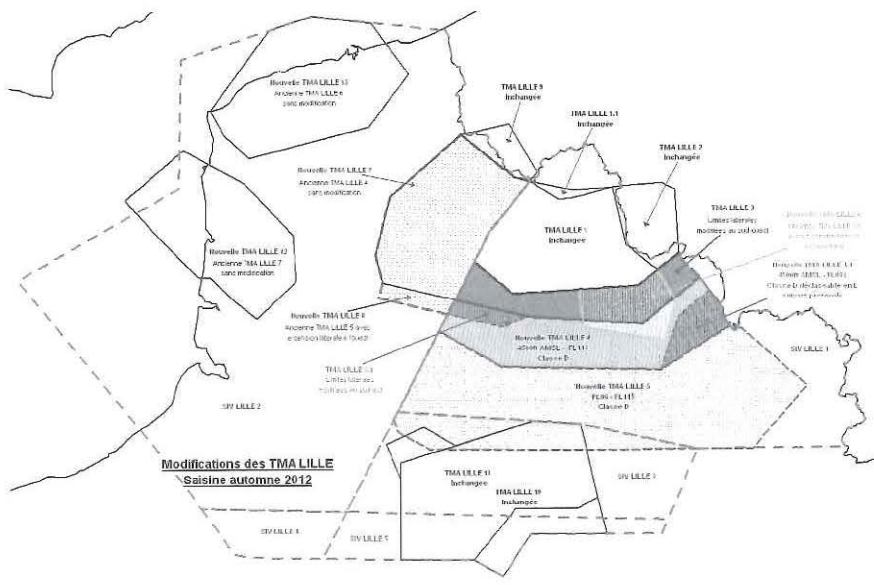


De Belgen halen de lokale krant

## Aanpassingen luchtruim Noord Frankrijk

Sinds maart 2013 is, als gevolg van het opdoeken van enkele militaire bases, de structuur van het Noord Franse luchtruim aangepast. Een aanpassing van de IFR aanvliegroepen en visuele navigatie (RNAV) is sinds maart 2013 in voege. Nieuwe aanlieg-, naderings- en vertekroutes vanaf Lille LFQQ, Merville LFQT en Valenciennes LFAV werden opgesteld. De stroom van aankomende en vertrekkende IFR vluchten op Lille wordt aangepast naar het Zuiden (ex sector Cambrai)

- Bij het hertekenen van het luchtruim werd rekening gehouden met:
- Vraag van de verschillende gebruikersfederaties om een vereenvoudigd luchtruim met voorkeur tot trapsgewijze TMA's.
  - Grotere uitvalshoek voor het verkeer op Maubeuge en het invoeren van een E-deklasseerbare sector voorbehouden voor (zweefvlieg)activiteiten vanaf Valenciennes tussen 4500 en FLO65
  - Sectoren Lille-Marq en Arras (TMA LILLE partie 1.1 et partie 3.1) op aanvraag deklasseerbaar in G.
  - Sector Valenciennes (TMA LILLE partie 4.1) op aanvraag deklasseerbaar in E.



- Toelichting van de aanpassingen :
- Creëren van een nieuwe TMA 4 Lille met ondergrens 4500ft met als doel een klasse D ruim te vestigen ten Noorden van de VOR van Cambrai. (vervangt de vroegere TMA8)
  - Creëren van een nieuwe TMA 6 Lille klasse E dewelke de vroegere TMA 12 vervangt.
  - Creëren van een nieuwe TMA 5 Lille

- voortvloeiend uit de fusie van de vroegere TMA13 en 14 met optrekken van de ondergrens tot FLO65.
- aanpassing van de TMA boven Merville
- Creëren van een D naar E deklasseerbare zone boven Valenciennes (nieuwe TMA 4.1 tussen 4500ft en FLO65)
- Bepierking van het zuid-Oostelijke punt van de TMA3.1 Lille tot vertikale projectie van het vliegveld van Arras.

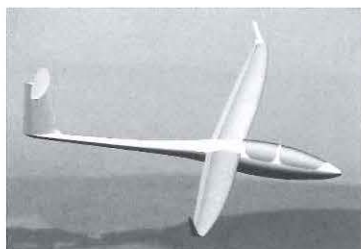
# Zweefvliegtuignieuws

## Albatar



De Sloveense firma toonde op de Aero-beurs te Friedrichshafen de onafgewerkte romp van haar toekomstige tweezits zelfstarter. De AS-18m GEN heeft in de neus een 42 kW elektrische motor met vouwpropeller (FES) die gevoed wordt door een generator, zelf aangedreven door een vaste 65 pk benzinemotor in de romp. Als alternatief kan men batterijen in de romp gebruiken. De AS-18m GEN is afgeleide uit een ULV, de AS-18 M, die reeds in 2011 vloog maar slechts in 2 exemplaren gebouwd werd.

## Alexander Schleicher Segelflugzeugbau



Net voor de Aero maakte Schleicher een nieuw toestel bekend, een zelfstartende tweezitter in de 20-meterklasse: de ASG 32 Mi. Voorlopig bestaat enkel de romp, afgeleid van de ASH 30; het staartgedeelte is nieuw en bevat een intrekbaar staart-

wiel. Het intrekken is gekoppeld aan dat van het hoofd wiel, maar dank zij een veersysteem blijven de krachten gering. Stabilo en hoogteroer werden nieuw ontwikkeld en hebben een dubbele trapeziumvorm. Deze zomer worden de vleugels gebouwd, en de eerste vlucht wordt in het voorjaar 2014 verwacht. Naast de Mi-versie die beschikt over de 41 kW Austro Engines rotatiemotor, worden er ook een zuiver zweefvliegtuig en een elektrische thuisbrengerversie gepland.

Naast een ASH 31 Mi en een ASG 29 E was er ook een ASH 30 Mi op de Aero tentoongesteld. Waarom dit toestel vertraging opgelopen heeft in zijn ontwikkeling, werd door productieverantwoordelijke Joschka Schmiesl als volgt verklaard: omdat de romp een volledig nieuw ontwerp was, moest het een volledig testprogramma ondergaan inclusief crashtest van de romp, waarbij deze faalde om de norm te halen. Ze moest dus eerste aangepast worden. Het toestel wordt niet in volle productie genomen vooraleer de EASA-goedkeuring bekomen is.

## Allstar PZL Gliders

De SZD-54-2 Perkoz tweezitter heeft nog steeds geen EASA-goedkeuring, maar heeft een aantal wijzigingen ondergaan in de cockpit, die de ergonomie ten goede moeten komen. Hij werd op de Aero ook voorgesteld met een aanpassing voor mensen met een handicap van de onderste ledematen. Met zijn zeer lage instaphoogte is de Perkoz daar zeer voor geschikt.



## HPH Sailplanes

De geruchtenmolen draaide al een hele poos, maar nu heft HPH eindelijk officieel de ontwikkeling aangekondigd van de Twin Shark, een 20-meter tweezitter met wewingskleppen. De eerste vlucht zou dit jaar nog moeten plaatsvinden. Gepland is een maximaal gewicht van 800 kg en een maximale vleugelbelasting van 52 kg/m<sup>2</sup>. De eerste Twin Shark zal een zelfstarter zijn met een Binder Solo 2625-02 van 65 pk. Later wordt er een thuisbrenger met turbine-motor voorzien.



## Sportine Aviacija

Hier wordt een 13,5-m versie van de LAK 17 ontwikkeld: de LAK 17 Mini. Het zal beschikbaar zijn als zuiver zweefvliegtuig of als zelfstarter, hetzij met inklapbare benzinemotor in de romp, hetzij als FES-versie (elektrische motor in de neus). Maximum vleugelbelasting 34,99 kg/m<sup>2</sup> en Vne 250 km/h. Het zuivere zweefvliegtuig krijgt optioneel een 30 liter waterballasttank in de romp i.p.v. de benzinemotor of de lithium-polymeerbatterijen. Er is ook een kunstvluchtversie voorzien van de FES uitvoering, met een versterkte vleugel, waardoor de vleugelbelasting kan opgevoerd worden tot 49,85 kg/m<sup>2</sup> en de Vne tot 350 km/h. De eerste vlucht vond plaats op 6 mei.

## Windward Performance



Naast de recent voorgestelde renklasser Duck Hawk en de geplande tweezits toermotorzwever GosHawk produceert Windward performance nog steeds de kleine SparrowHawk. 34 stuks werden reeds afgeleverd.


Deze 11 meter zwever is nu in meerdere versies beschikbaar. Naast de oerversie Ultralight is er de verbeterde XT-versie: 10 kg meer laadvermogen door verstevigde vleugelstructuur, verstevigde kapomlijsting, nieuwe kapsluiting, verstevigde onderstelbevestiging. De XT kan ook opties krijgen die niet beschikbaar zijn voor zijn lichtere broertje: groter instrumentenpaneel, koolstofvezel voetstuur, houders voor zuurstofflessen, batterijhouders, geprofileerd tandem staartwiel.

En vorige maand werd nog een nieuwe SparrowHawk aangekondigd: de SparrowHawk R is een 13,5 meter versie, ontwikkeld om in de nieuwe FAI-klasse te passen. In feite heeft men de 15-m vleugel van de DuckHawk ingekort en met winglets uitgerust, en op de lichte SparrowHawkromp gemonteerd. Opsteektippen voor 15 m spanwijdte zijn optioneel. Windward Performance is dus bezig met het bouwdozensysteem tot zijn uiterste limieten te drijven.

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

**EBBT**

**JW X**



**This year we go**

**Meer info**

**28/09/'13**

A black and white photograph of five young women standing in a grassy field, holding a long white banner. They are all smiling and looking towards the camera. The background shows a line of trees under a clear sky. The banner they are holding has the text "all the way!" written on it in a bold, black, sans-serif font.

**all the way!**

**op iwx.be**

## Onder de vleugel bij de vliegende reporter Fabienne Van der Linden



Fabienne naast één van haar flaporen

In de winter had ik Fabienne ontmoet in ons clubhuis. Enkele maanden later zitten we dan tijdens de Kempencup samen in de hangaar terwijl het buiten regent. Herman zal haar even moeten missen. Tijdens het volgende anderhalf uur praat ze met bijzonder veel passie over onze sport. Fabienne is als vrouwelijke overlandpilote een zeldzaamheid in ons luchtruim. Op het einde van het interview zal ik merken dat ze eigenlijk gewoon "one of the guys" is.

**Fabienne overhandigt me een kopij van haar elektronische vliegboek dat begint in 2008 en dat na een goede vijf jaar al 860 vlieguren bevat. Ik vind dat indrukwekkend en vraag hoe ze begon.**

Ik liep van jongsaf steeds met mijn hoofd omhoog. Vroeger wou ik altijd al pilote worden maar mijn levensloop kende eerst een aantal omleidingen. Mijn allereerste kennismaking met het zweefvliegen was op mijn 10e verjaardag toen mijn vader mij een luchtdoop aanbood bij de VZA, destijds nog in Deurne. 10 min later stonden we weer aan de grond en bovendien mocht of kon ik nog niet proberen - mijn benen waren nog te klein om aan het voetenstuur te kunnen. Ik vond het eigenlijk saai en was teleurgesteld.

Later toen ik een tijdje in Zoersel woonde spotte ik dikwijls een bende draaiende zwevers en vroeg me af wat daar nu plezant

aan was. Ik wist niet beter, overlandvliegen stond niet in mijn woordenboek. Tot ik ene Herman leerde kennen via het werk.

In het najaar 2007 bood Herman me een échte luchtdoop aan op Weelde. Nu waren mijn benen lang genoeg geworden! Na die vlucht was ik verkocht. Ik kon nog net aansluiten met de theoretische opleiding in Weelde en begon daarna zelf te vliegen in januari 2008. Het was een zeer koude winter maar nagenoeg elk weekend vliegbaar zodat ik 2 maanden later solo kon. In het voorjaar nam Herman me mee voor een stage met de Janus in Vinon. De allereerste vlucht was bij hevige mistral en mijn maag moest er meteen aan geloven!

In de zomer deed ik een stage in La Motte du Caire met berggoeroe Jacques Noël. Hij was een zeer gedreven man en begaan met vliegveiligheid. Hij kende elke steen bij naam en vloog met alle weer. Het was een onvergetelijke ervaring en we hebben heel veel afgelachen (helaas is hij inmiddels geheel gestopt met het zweefvliegen). La Motte is mijn inziens één van de beste plekken om te leren bergvliegen. De lier laat je toe veel en goedkope startjes te doen en vermits je daar omgeven bent door de bergen ben je verplicht je meteen aan de helling omhoog te werken.

In het najaar 2008 heb ik mijn 5 uren gedaan, bekend als 'de natte vlucht' van Fabi-

enne aangezien ik helemaal niet had voorzien dat er zo laat in de zomer nog 5 uur in zat. En zo 'ronddraaien' rond eenzelfde veld was inderdaad saai! Maar ik was nu klaar om zelf alleen overland te gaan. Het was wachten op een mooie dag.

Het werd een lange winter en een lang voorjaar want ik moest wachten tot in april 2009 om mijn eerste overlandvlucht te kunnen doen. De eerste 50km was van Vinon tot aan de Hoton, net op tijd binnen voor een hevig onweer. Het overlandfeest was aangebroken!

### Welk werk doe je dan?

Eerder toevallig ben ik in de 'de veiligheid' gerold, toch wel net iets anders dan de droom die ik voor ogen had. Ik ben preventieadviseur voor de technische diensten bij PSA Antwerp. Blijkbaar een mannenwereld maar bij zulk cliché heb ik nooit stilgestaan. Een zittende job is niks voor mij. Geef me maar een handen-uit-de-mouwen-job. Ik doe het graag doch ben geen carrièrevrouw; mijn gezin komt nog steeds op de eerste plaats en de job kunnen combineren met zweefvliegen is mooi meegenomen!

### Doe je buiten zweefvliegen nog iets anders in je vrije tijd?

Vroeger was ik een fervent kiter, de golven op en neer dansen was mijn ding. Dat doe ik nog af en toe maar laten we zeggen dat het kitesurfen een hobby is geworden,



Een vertrouwde tekening boven de Kempen en verder



Met de LS6 kom ik momenteel goed overeen

het zweefvliegen daarentegen is een echte passie. Vooral ook omdat het uniek is eenzelfde passie te kunnen delen met elkaar als koppel. Wij praten en begrijpen dezelfde taal. Ook als gezin uiteindelijk want de kinderen Eva en William hangen ook heel graag rond 'op het veld'. En als we niet vliegen besteden we samen extra aandacht aan de kinderen en lassen we regelmatig 'kinderverwendagen' in om onze uren in de lucht te compenseren!

#### **Je hebt in die paar jaren al enkele toestellen gehad. Hoe kom je nu bij de LS6?**

Het eerste jaar dat ik vloog hebben we een Standard Libelle voor een prikje gekocht in Engeland. De lelijkste van allemaal: de gelcoat was zo goed als helemaal afgesleten en de kap paste niet maar ze lag me heel nauw aan het hart. Ik heb er onvergetelijke vluchten mee kunnen doen.

Twee jaar later heb ik op aanraden van Herman een ASW20L gekocht maar dat toestel heb ik verfoeid, ik voelde me net Dumbo met die zwiepende vleugels en vond het op de duur verschrikkelijk om er mee te vliegen. Geef me dan liever een Ka8. Wat een luxeprobleem.

Wellicht heeft dit ook te maken met het feit dat ik mijn voet zwaar verstuikt heb dat jaar (niet van het kiten maar ben bij het achterna jagen van William die kattekwaad had uitgehaald, in een konijnenhol blijven steken). Ik vloog dus eigenlijk met een handicap waar ik dat hele vliegseizoen mee gesukkeld heb. Desalniettemin stond de ASW terug vlug te koop.

Op aanraden van Paul Janssens werd het dan een LS6. Weer een gok.

De D-6371 kochten we casco van Stefan

Dörnemann. Heel het instrumentenpaneel en de elektronica waren er uit gestript. Het was dus eerst nog een hele winter Dremelen vooraleer ik er mijn eerste vlucht mee kon maken om het te proberen.

Voordeel is dat we zo duizenden euro's bespaard hebben en dat ik nu elke centimeter kabel weet liggen. Ik mag van geluk spreken dat ik zo'n geduldige en helpende man heb!

Wat betreft de Ventus (WE) van Herman, daar mag ik tussendoor wel eens mee vliegen hoewel het momenteel minder is: ik heb te veel wissels gehad in een korte periode en heb nooit de gelegenheid gehad volledig vertrouwd te worden met mijn toestel. Ik volhard dus momenteel met de LS6 maar we komen goed overeen!

#### **Welke zijn je verdere ambities?**

Doen wat ik nu reeds doe: genieten van elke vlucht! En behouden terugkomen. Wedstrijdvliegen is mijn ding niet. Ik vind het zonde van eerst zo lang rond het veld te hangen vooraleer de startlijn open gaat. Dat is zo'n verloren tijd! Bovendien hou ik niet van al die stresserende mensen rond mij. En dikwijls word je dan op pad gestuurd met weercondities waarbij de kans op buitenlanden zeer groot of zelfs onvermijdelijk is.

Ik vlieg een persoonlijke wedstrijd. Zweefvliegen is jezelf tegenkomen en je eigen beperkingen nuttig weten om te zetten. Ik tracht nu wat aan mijn snelheid te werken = verder vliegen = meer zien! Ik probeer mijn grenzen te verleggen, letterlijk en figuurlijk.



Ik weet nu elke kabel liggen

Tot ik Herman leerde kennen was mijn leven vooral ingedeeld in functie van de kinderen maar nu ze ouder zijn ben ik meer opengebloeid. Mijn uitgestelde jeugd is nu pas begonnen! Ik geniet van een leven in evenwicht en zweefvliegen maakt het mooi complementair.

#### **Wat zijn je grootste vluchten tot hiertoe?**

Mijn grootste vlucht vanuit Weelde is 625 km (nvdr: intussen verbeterd naar 761 km vanuit St. Hubert op 06/06/2013). Vanuit Vinon 601 km.

#### **Heb je al boeiende mensen ontmoet in het zweefvliegen?**

In Frankrijk heb ik enkele vluchten gedaan met Alain Poulet in zijn trouwe ASH25. Die



In Engeland kocht ik de lelijkste Libelle



Het lelijke eendje en de Ventus van Herman



In de ASW20 voelde ik me Dumbo

heeft een zeer markante vliegstyl: elke keer dat hij een pomp wilt indraaien, lijkt het alsof je een paar tellen stilhangt om dan te wachten op de vrille die er telkens maar niet van komt! Hij ruikt de thermiek, hij is thermiek! En dan de goedlachse Gérard Herbaud (bekend om zijn 1420km vlucht Vinon-Ourzazate in '92 met zijn broer in een ASH25) die desondanks zijn respectabele leeftijd nog steeds plezier heeft om iemand uit een lavendelveld te halen :-)

En Paul Janssens die ook steeds bereid is de juiste tips op het juiste moment te lossen. Uiteraard is ook Jacques Noël me bijgebleven. En dan natuurlijk mijn Herman, hij is mijn persoonlijke raadgever en trouwste supporter!

#### Welk zijn je vluchten die je altijd zal onthouden?

Dit is moeilijk te zeggen. Het zijn zeker niet alleen mijn 'grootste' vluchten. Er zijn vele

korte vluchten of zelfs momenten die me evenwaardig blijven.

Zo was er eens een vlucht met de Libelle. Straten, veel wind. Herman waarschuwde me nog dat ze te ver uit mekaar lagen, zo wind op zonder transponder. Maar zo koppig als ik kan zijn wou ik het toch proberen. Eén steek van de lier en 'boenk buiten' in Oud-Turnhout. Ik landde toen in een wel zeer krappe tuin van een crèmerie. Tot grote verbazing van de klanten op het terras, wandelde ik doodgemoedereerd naar een tafeltje en bestelde een ijsje alsof ik dit wel meer deed (gelukkig niet). Dit was gelijk mijn eerste 'zelfophaling': de klant aan het tafeltje naast mij bood mij een lift aan tot in Weelde waar ik Herman gelijk moest geven.

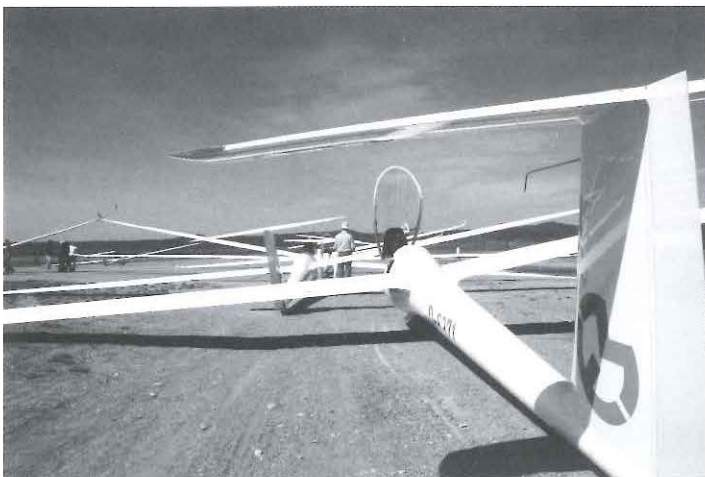
In Vinon ben ik eens aan een final glide begonnen ruim onder glijpad. Herman wou me doen afwijken van koers om een meter-tje mee te pakken. Ik bleef bij mijn plan en

ben in het midden van de vallei, dewelke een omweg was, de restitutie thermiek gaan opsuffelen boven de Durance met mijn Libelle. Dit heeft geleid tot echtelijke discussies over de radio tot grote hilariteit van andere luisteraars (ik denk dat zelfs Bert Jr zich dit nog kan herinneren). Al geluk dat ik netjes terug was binnenge-raakt op Vinon, anders was het gegarandeerd een zelfophaling geworden!

Ik heb de gewoonte om bij elke vlucht die ik elektronisch registreer, een korte omschrijving te zetten. Als ik die nadien teruglees, kan ik me de hele vlucht nog levendig voorstellen. Zo heeft elke vlucht zijn plaats!

Ik hoop dat je er nog veel maakt, bedankt voor het gesprek.

Kris



Startklaar in Vinon

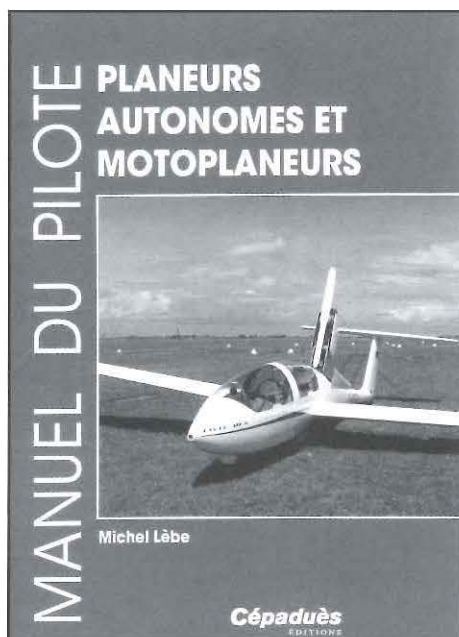


In de werkplaats knutselen aan de instrumenten

## Het hoekje van de boekenvreter

Naast zware kanjers verschijnen er ook geregeld kleinere boeken over zweefvliegen, die door hun democratische prijs ook gemakkelijker een bredere lezerskring aantrekken. Twee voorbeelden uit de recente Franse productie.

**MICHEL LÈBE** geeft ons in *Manuel du pilote – Planeurs autonomes et motoplaneurs* (Cépaduès éditions, Toulouse, 2013; 78 blz., 24 x 17 cm, geniet, slappe kaft, talrijke schema's, tekeningen en foto's in kleur; ISBN 978.2.36493.033.9) een beknopte maar vrij volledige "bijlage" bij de klassieke instructiehandboeken zweefvliegen: alles wat je moet weten over de aandrijfsystemen en bijzonderheden van gemotoriseerde zweefvliegtuigen, van thuisbrenger tot TMG. Zelfs de elektrische aandrijving en de turbines komen kort aan bod.



Het boek besteedt natuurlijk een bijzondere aandacht aan de 2- en 4-takt motoren, hun ontsteking en elektrisch systeem, hun benzinesysteem, hun smering, hun koeling, hun uitlaat, de diverse types propellers, het beheer van de motor, enz. Ook de pannes en hun oorzaken komen aan bod.

Andere hoofdstukken hebben het dan meer over het vliegen zelf: controle van de kwaliteit van de benzine (condensatiewater in de tank?), specifieke punten bij de dagelijkse controle en de checklist, specifieke gevaren aan de grond, procedures voor de eigenstart, herstarten van de motor na een periode zweefvliegen, radiogebruik enz..

Tenslotte komt er een deel waar een beetje van alles wordt samengeraapt: samenvatting van de algemene VFR regelgeving, bruikbaar benzinevolume, verschuiving van het zwaartepunt met verminderende brandstof, integratie in het circuit van een gecontroleerd vliegveld, buitenlandingsoefeningen, papieren... Er is zelfs een hoofdstuk om de specifieke tolvluchteigenschappen van zweefvliegtuigen met inklapmotor te bespreken.

Als toemaatje zit er ook een vragenreeks bij met correctiesleutel. Indien je van plan bent om een dergelijk toestel aan te schaffen, en geen ervaring hebt met motoren, is dit boek zeker de aankoop waard.

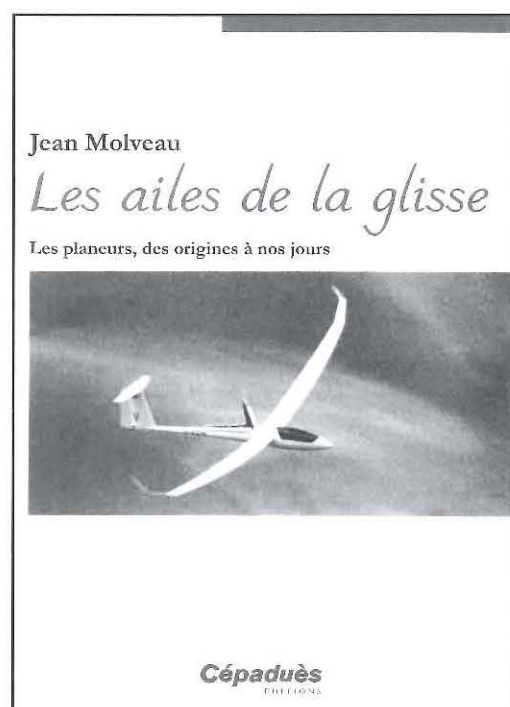
**JEAN MOLVEAU**, bekende luchtvaartjournalist en auteur van verschillende eerdere werken, biedt ons in *Les ailes de la glisse – Les planeurs, des origines à nos jours* (Cépaduès éditions, Toulouse, 2013; 104 blz., 24 x 17 cm, gekleefde rug, slappe kaft, talrijke kleurfoto's; ISBN 978.2.36493.052.0) een beknopt overzicht van de zweefvliegtuigtypes door de jaren heen. 100 jaren evolutie kan men natuurlijk niet exhaustief behandelen in zo'n klein volume, maar Molveau pakt dat handig aan, met een tiental pagina's voor de vroege pioniers, een tiental voor de sportieve ontwikkelingen van het interbellum, en een bespreking van de bekendste merken na WO II. Dit betekent dat er veel aandacht gaat naar toestellen die vandaag de dag in vrij grote aantallen rondvliegen.

Het boek leest feitelijk een beetje zoals een collectie steekkaarten. Op de linker bladzijde komt de tekst, die handelt over een persoon, een periode, een categorie toestellen of een merk; op de rechterbladzijde komen er een viertal foto's met uitgebreide commentaar. Voor de meest productieve merken zijn er verschillende dergelijke "steekkaarten" voorzien.

De hoofdmoot zijn natuurlijk de Duitse zweefvliegtuigen. Uiteraard komen alle Franse types aan bod (voor de tweezitter C25S krijgen we een paar foto's uit de slotscènes van "La grande vadrouille" met Bourvil en de Funès), maar ook Polen, Tsjechië, Litouwen, Roemenië, Italië, Groot-Brittannië en de VS komen aan bod, en de nieuweling, Jonker uit Zuid-Afrika, wordt niet vergeten. De recentste toestellen zoals de Quintus of de JS-1C, verschenen in 2012, staan er ook bij. Van de belangrijke toestellen krijgen we ook telkens een korte tabel met de voornaamste cijfergegevens.

Puik werk! Het zal moeilijk zijn om dat in zo weinig pagina's te evenaren, laat staan te verbeteren. Maar natuurlijk staat de techniek niet stil. Dit soort boek begint te verouderen zodra het gedrukt is. Wacht dus niet te lang om het aan te schaffen!

Stéphane Vander Veken



# Wedstrijduitslagen

## GROTE PRIJS GERAARDSBERGEN

EBGG 28-29 APRIL 2013

### SPORTKLASSE

OVERALL RESULTS AFTER DAY 2

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	FS	Daan Spruyt	VZP	LS 6	1928
2.	FB	Frédéric de Groote	KACB	Std. Libelle	1706
3.	BR	Peter Bertels	KACB	Std. Libelle	1602
4.	FU	Pieter Lievens	VZP	Std. Cirrus	1518
5.	OI	Geert De Palmaenaer	VZP	Pegase	1422
6.	WM	Jelle Vandebeek	KACB	Std. Jantar	1356
7.	UU	Johan Lievens Thielemans Daniël	VZP	Duo Discus T	1246
8.	CLV	Koen Vanderputten	VZP	Std. Libelle	1117
9.	JB	Bart De Keersmaecker	KAZM	Std. Libelle	592
10.	CM	Dennis Huybreckx (TBC)	ACK	LS 8	0

## VICTOR BOIN 2013 (STANDAARD KLASSE)

VICTOR BOIN

OVERALL RESULTS AFTER DAY 1

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	CLV	Koen Vanderputten (TBC)	VZP	Std. Libelle	310
2.	FB	Frédéric de Groote	KACB	Std. Libelle	303
3.	BR	Peter Bertels	KACB	Std. Libelle	299
4.	WM	Jelle Vandebeek	KACB	Std. Jantar	294
5.	FU	Pieter Lievens (TBC)	VZP	Std. Cirrus	246
6.	OI	Geert De Palmaenaer	VZP	Pegase	243
7.	JB	Bart De Keersmaecker	KAZM	Std. Libelle	194
8.	UU	Dennis Huybreckx (TBC)	ACK	LS 8	0

## KEMPENCUP

EBWE, BELGIUM, 09/05/2013 - 12/05/2013

### CLUB

OVERALL RESULTS AFTER DAY 1

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	KX	Bart Leysen	B-KAC	Astir CS	114
2.	KB	Thomas De Bruyn-Jan Deca-Jessie De Ridder	B-KAC	ASK 21	104
3.	EX	Luc Stultjens	B-Albatros	Astir CS Jeans	32
4.	NQ	De Julianos- Joost Bertels-Jelle vandebeek	KACB	L 23 Super Blanik	12
5.	85	BAC1 Nouters E-Thijs R-Capuyens I-Achten I	BAC	Twin Astir RG	8
6.	WB	Stefaan Schoenmaekers	B-KAC	Astir CS	7
7.	WZ	Jeremy Coppens	B-KACB	Astir CS 77	5
8.	92	Michel Van Put-Cornelissen	BAC	Twin Astir RG	2
9.	BF	Maarten Wolvetang-John Koch	NL-ZHVC	Bergfalke III	0
9.	MH	Tjalling Scholten-Ymke van der Moolen-Jan Brouwer	NL-ZHVC	ASK 21	0

### SPORT

OVERALL RESULTS AFTER DAY 1

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	HI	Koen Vanderputten	B-VZP	LS 6	656
2.	FN	TTT Rudy Broeckx-Leo Gravemaker-Dirk Dierckx	B-KAC	Duo Discus	614
3.	OI	Geert De Palmaenaer	B-VZP	Pegase	524
4.	ME	Eddy De Coninck	B-KAC	Pegase	461
5.	DM	Alfred Bracke	B-VZA	DG 300	427
6.	FB	Frédéric de Groote	B-KACB	Std. Libelle	266
7.	BR	Peter Bertels	B-KACB	Std. Libelle	220
8.	XO	Guy Piccart	B-LZC	DG 300	208
9.	KH	Joris Van Doninck	B-KACK	LS 4	154
10.	DJ	Jan De Roo	B-VZP	DG 100	129
11.	FU	Pieter Lievens	B-VZP	Std. Cirrus	112

### SPORT XPDR

OVERALL RESULTS AFTER DAY 1

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	LI	Jeroen Jennen	B-KACK	LS 4	1000
2.	LT	Tim Huybreckx	B-KACK	LS 7 WL	924
3.	G5	Robin Smit	NL-GLCillustrious	LS 4	921
4.	ZZZ	Wim Akkermans	B-KACK	Arcus M	903
5.	46	Dennis en Jan Schouten	NL-Kennemer ZC	DG 500M 22m	889
6.	SR	Robbie Seton	NL-WBAC	LS 8	873
7.	ZY	Ken Evens-Ben Heylen	B-Albatros	Nimbus 4DT	860
8.	WE	Herman Peeraer	B-KAC	Ventus 2cT/18m	846
9.	W4	Roelof Klunder Nijland	NL-WBAC	DG 1000 T	808
10.	DX	Eric Leybaert-Van Acker Brian-Frits Baltus	NL-EZAC	Nimbus 4DM	791
11.	DC	Niel Deijgers	B-DAC	Std. Libelle	783
12.	HE	Walter Geenen	B-KAC	Ventus 2cM/18m	771
13.	E3	Stefan Bovin	B-LUAC	ASW 28E/18m	768
14.	RS	Ruben Sneyers	B-LVI-KACK	Discus	760
14.	FS	Daan Spruyt	B-VZP	LS 6	760
16.	MJ	Jochen Schoeters	B-KACK	Std. Cirrus	745
17.	FND	Paul Van den Borne	B-KAC	Duo Discus T	737
17.	KB	Kris Van Dam-Frits Donders-Pieter Beckx	B-KACB	Janus CT RG	737
19.	MC	Jef Kell	B-KACK	Discus bT	736
20.	2W	Luc Van Camp	B-KAC	Discus 2T	728
21.	GB	Sebastien Mathieu	B-KVDW	LS 3	665
22.	AH	Jorick Soffers	B-KAC	DG 300	655
23.	TQ	Christophe Laenen	B-Albatros	LS 4	651
24.	GX	Rik Vanden Boer	B-Albatros	Std. Cirrus WL	517
25.	2S	Stijn Vanden Boer	B-Albatros	Std. Libelle	486
26.	2D	Hugo Jansen	B-KAC	DG 300	440
27.	AE	Danny Meyers-Yvo Verheyen	B-Albatros	LS 7 WL	439
28.	MD	Geert Van Duyse	NL-EZAC	ASH 26E	429
29.	LX	Remi Vanderhoydonck	B-Albatros	LS 4	420
30.	KA	Johan Vanhoyland	B-KVDW	Discus	415
30.	MCT	Edwin Van Gompel en Co	NL-EACzc	Duo Discus T	415
32.	ISM	Bart Schillebeeks	B-KAC	ASW 20	388
33.	KF	Ward Gijsemans	B-KACK	DG 400/17	332
34.	CX	Dries Van Gestel	B-KAC	LS 6	294
35.	FU	Louis Braspenning- Paul Wouters	B-KACB	Ventus cT 17.6m	257
36.	MS	Johan Lemmens	NL-WBAC	Ventus b/15m	115
37.	3KC	Geert Callewaert	B-Albatros	Discus 2T/18m	0
37.	EW	Fabienne Van Der Linden	B-KAC	LS 6	0

## KIEWIT CUP 2013

EBZH 18-20 MEI 2013

### CLUB

OVERALL RESULTS AFTER DAY 1

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	EY	Danny Verheyen	BEL/Albatros	Twin Astir Trainer FG	118
2.	OU	Jelle Hillen	BEL/Albatros	Astir CS Jeans	105
3.	EX	Luc Stultjens	BEL/Albatros	Astir CS Jeans	100
4.	ES	Hugo Mertens	BEL/Albatros	Twin Astir Trainer FG	21
5.	NQ	Bertels Joost - Vandebeek Jelle	BEL/KACB	L 23 Super Blanik	18

### SPORT

OVERALL RESULTS AFTER DAY 1

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	ME	Eddy De Coninck	BEL/KAC	Pegase	627
2.	ED	Emiel De Wachter	BEL/KACK	LS 8	588
3.	OI	Geert De Palmaenaer	BEL/VZP	Pegase	575
4.	HI	Joris Vanderputten	BEL/VZP	LS 6	532
5.	EZ	Michiel Herman	BEL/LUAC	PIK 20 D	494
6.	BR	Peter Bertels	BEL/KACB	Std. Libelle	430
7.	DM	Alfred Bracke	BEL/KAC	DG 300 WL	391
8.	XO	Guy Piccart	BEL/DAC	DG 300	181



# KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



## VERSLAG VAN DE VERGADE- RING VAN 27 MAART 2013

Aanwezig:

J. Aerts - voorzitter, J. Servais, G. Van Pee, G. Michiels, J.P. Awouters, L. Marenne, M. Van Put, E. De Leenheer, R. Paenen, P. Pauwels

Verontschuldigd:

R. De Coninck

### 1. Aanvaarding van de verslagen van de vergaderingen van 2012-12-15:

Het verslag wordt goedgekeurd

### 2. Records:

-Ballonvaart:

Aankondiging vna een BE-record - Duurvlucht - Class AX-7:

David Spildoorn op 03-03-2013 - 11u 35min 35sec

Dossier in voorbereiding

-Zweefvliegen:

BE-record - Speed over 750km triangle - Open and 15-meter Class

Johan Luyckx on 19-12-2012 - 140,85 km/u  
Gelijkaardige recordpoging in de open class van B. Schmelzer Sr. met snelheid van 136,11 km/u

komt niet meer in aanmerking.

### 3. Reglementen van wedstrijden 2013:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

- **Ballonvaart:**

voorjaarschallenge Waasland op 09-02-2013 (geannuleerd wegens slecht weer)

- **Zweefvliegen:**

BK 2013 - Local Procedures - EBSH - 25-05/02-06-2013

Kiewit Cup 2013 - EBHZ - 18/20-05-2013

20ste Kaiser Wedstrijd - EBHZ - 22/23-06-2013

- **Aeromodelisme:**

21th Summer Soaring Criterium - Anthisnes - 6/7-07/2013

### 4. Resultaten:

Volgende resultaten werden ontvangen:

Nihil

### 5. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen:

Alle dossiers worden aanvaard behalve het aanvraagdossier van Laurent Martin, attesten van de examiner zijn niet conform en moeten worden vervolledigd.

### 6. Allerlei / Divers:

- FAI Sporting Code - General Section:

Nieuwe versie dd. 12-02-2013 (document werd verspreid naar de commissieleden). De federaties moeten hun respectievelijke sportcommissarissen informeren.

- Zweefvliegen:

Voorstel, ingediend door de BZF, om het KBAC-Organisatiehandboek en Reglement aan te passen in gevolge de EU-regelgeving (Part FCL en Part MED) dewelke van kracht wordt per 8 april 2013, wordt goedgekeurd. Brief vanwege F. Van Autreve aan de voorzitter van de SportCom., gedateerd 09-12-2012 i.v.m. de aanstelling van examinatoren: De voorzitter leest de brief voor. Betrokkene acht zich oneerlijk te zijn behandeld bij de recrutering van nieuwe examinatoren. De voorzitter heeft na contact met de BZF, kunnen vaststellen dat de geldende procedures zijn gevolgd. Het verzoek tot 'eerherstel' is dus zonder voorwerp.

-Parachutisme:

E. De Leenheer, Technisch directeur meldt dat de federatie afstand neemt van de vereniging 'Belgian Parachute Riggers Association' alsook van haar werking.

- Dopingproblematiek:

Er wordt verwezen naar de FAI-website i.v.m. de samenstelling van de testpool van piloten dewelke als elitesporters worden beschouwd overeenkomstig aan controles kunnen worden onderworpen.

De federaties worden opgeroepen om hun piloten te informeren en te wijzen op hun verplichtingen inzake dopingpreventie. Controle tijdens en buiten wedstrijden is steeds mogelijk. Sportbeoefenaars die op voorschrift medicatie moeten nemen, moeten aan de behandelende arts een 'TTN' vragen (Toestemming Therapeutische Noodzaak).

- Examen voor sportcommissaris:

Een centraal examen wordt gepland voor 14-01-2014.

Kandidaturen worden ingewacht tot 30-11-2013.

### 7. Volgende vergaderingen 2013:

25 juni - 13 november

Omstreeks 20:30 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS

Voorzitter

## VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN

### 1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

BAETEN Dries, BETTENS Andy, BOUVIN Sigg, BUSSCHOTS Cedric, COOMANS Astrid, DE BAERDEMAEKER Andy, DE-GEEST Tom, FREDERICKX Guy, GROESE-NEEKE Jens, GUILMET Willem, HELEVEN Michiel, HOLSBEEXX Dries, LAENENS Jacob, MATTHYS Michael, MATTHYS Sarah-Maria, MERGOLE Albert, SEGERS Tom, VAN MOLECOT Maxine, VANWITTEN-BERGH Ann, VERREYCKEN Jos

### 1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

SEGERS Tom, VAN DYCK Matthias

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

CLAESSENS Dirk, VOS Lode  
VAN HOOFF John

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

DE BONTRIDDER Lieven,  
HERMAN Michiel

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

-

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

-

## FAI-BREVETTEN

### 1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst: /

1.2. 5 uren duurvlucht: /

1.3. 50 km afstandsvlucht:

KESTERS Kurt

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

KESTERS Kurt

### 2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst: /

2.2. 300 km afstandsvlucht: /

2.3. Bekomen het gouden kenteken: /

### 3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst: /

3.2. 300 km doelvucht: /

3.3. 500 km afstandsvlucht:

VANHOYLAND Johan

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten: /

### 4. 750 km Badge: /

### 5. 1000 km brevet: /

# EASA Nieuws

Sinds april is voor wat de medische geschiktheid betreft de EASA regelgeving van kracht. Alleen nog door het DGLV erkende AME's kunnen de medische onderzoeken uitvoeren en een geldige medical verlenen. Gezien de KBAC-vergunning (geldig tot 4/2015) conform aan de ICAO - Annex 1 vereisten wordt uitgeschreven is een medische verklaring Klasse 2 noodzakelijk. Een LAPL-MED is enkel geldig indien gecombineerd met een EU-FCL-LAPL(S) licentie. Pas bij het omschakelen naar een EASA LAPL(S) kan voor een LAPL\_MED gekozen worden. Wanneer men bij de omzetting kiest voor de EU-FCL-SPL blijft een medische verklaring Klasse 2 (of klasse 1) vereist. Het tijdstip van deze omzetting KBAC->EU hangt dan weer vast aan het operationeel worden van onze ATO. Voor de geneesheren is het ook allemaal nieuw, gelieve er bij hernieuwing dus op te letten dat de gepaste medical wordt uitgeschreven. 'Klasse 4' medicals zijn enkel voor microlights van toepassing.

## Dus op dag van vandaag :

KBAC vergunning: KBAC-klasse 2 medische attesten blijven geldig tot hun vervaldatum (of 8 april 2017). Bij hernieuwing een EU klasse 2 (of 1) medical. De geldigheidsduur van de KBAC klasse 2 medical is overdraagbaar naar het EU systeem.

EU-FCL-SPL : klasse 2 (of 1) medical (of bestaande KBAC medical tot uiterlijk 8 april 2017)

EU-LAPL(S) : LAPL of klasse 2 (1) medical (of bestaande KBAC medical tot uiterlijk 8 april 2017)

- Nu overschakelen op EU vergunning kan problemen geven indien men beroep zou moeten doen op een ATO (bv aantekeningen, checks,...)

De basisopleiding kan aangevat worden zonder medical. Een geldig medisch attest is pas nodig vóór de eerste solo.

## DE LIJST MET ERKENDE GENEESHEREN EN CENTRA IN VOEGE SINDE APRIL 2013

AME geneesheren NAAM	ADRES	Telefoonnummer	Klasse	nr ame	EMAIL
BRAUN Martin	rue Général Fivé 34, 1040 Bruxelles	02/640 47 47	2,LAPL, 4	2002	martin.braun@skynet.be
CABUY Andries	Hazendreef 30, 2970 Schilde	03/320 59 94 - 03/383 31 33	2,LAPL, 4	2005	andries.cabuy@azmonica.be
CASTELEYN Peter	Lieven Gevaertplein 5A, 8020 Oostkamp	050/45 51 52 - 0478/07 07 50	2,LAPL, 4	2008	peter.casteleyn@gmail.com
CAUCHETEUX Bernard	rue des Patures 2A, 7621 Lesdain	069/34 49 30	2,LAPL, 4	2009	bclesdain@yahoo.fr
COSSEMENT Pol	Meerstraat 3, 8880 Ledegem	056/50 92 75	2,LAPL, 4	2025	pol.cossement@telenet.be
DE BAST Johan	avenue des Marnières 13, 1325 Dion-Valmont	010/24 30 83 - 0474/89 63 10	2,LAPL, 4	2010	johan.debast@skynet.be
DE CONINCK Marc Jean	Bieststraat 306, 3191 Hever Schiplaken	015/61 35 90	2,LAPL, 4	2012	dokterspraktijk.deconinck@telenet.be
DELCOUR steven	H. Van Wynghenestraat 78, 9600 Ronse	055/20 80 86	2,LAPL, 4	2027	rubicone@skynet.be
DESPEGHEL Rudy	David Teniersstr. 33, 1980 Epepegem (Zemst)	015/62 34 23	1,2,LAPL,4	1009	rudy.despeghel@skynet.be
DONNAY Jean-Marie	rue de Campine 296, 4000 Liège	04/226 72 02	2,LAPL, 4	2017	jean_marie.donnay@teledisnet.be
DOOM Ghislain	Kapellestraat 58, 8940 Geluwe	056/51 12 88	2,LAPL, 4	2018	dokter.doom@skynet.be
GERMONPRE Peter	Fraterstraat 49, 9820 Merelbeke	09/230 86 68	2,LAPL, 4	2020	pgermonpre@gmail.com
GOEDERT Jean	rue du Bon Air 18, 1340 Ottignies	010/41 41 14 - 02/771 00 25	2,LAPL, 4	2021	gomedspril@skynet.be
JACOB Francis	Avenue Platon 7, 1140 Bruxelles	02/242 89 80 - 02/726 01 24	2,LAPL, 4	2022	francis.jacob@base.be
JENNIGES Alexander	Zur Rotheer 11, 4760 Büllingen	080/64 70 10 - 0476/92 90 95	2,LAPL, 4	2051	jenniges.alexander@skynet.be
LAMBRECHT Erik	Mechelse Steenweg 96, 9200 Dendermonde	052/34 33 28 - 0478/66 69 06	2,LAPL, 4	2024	erik.lambrecht@skynet.be
LECHAT Ann	Haachtsesbaan 150 A, 3140 Keerbergen	015/51 38 34	2,LAPL, 4	2026	ann@orthopedie-lechat.be
MAILOT Luc	Terhulpesteenweg 470, 3090 Overijse	02/687 33 37	4	4011	l.mairot@telenet.be
MORTIER Noël	Vosberg 22, 1970 Wezembeek-Oppem	02/72101 84	1,2,LAPL,4	1013	noel.mortier12@skynet.be
NOYEZ JAN	H. Hartziekenhuis, 8800 Roeselare	051/23 70 09	2,LAPL, 4	2028	jan.noyez@skynet.be
PANNEELS Jan	Wjngaardlaan 19, 1970 Wezembeek-Oppem	02/731 40 73	1,2,LAPL,4	1003	j.panneels@gpwo.be
POLET Marc-André	Chaussée de Tervueren 51, 1410 Waterloo	02/351 18 78	1,2,LAPL,4	1015	marc.andre.polet@gmail.com
RIGO Daniel	rue de la Providence 35B, 6041 Gosselies	0475/73 48 59	1,2,LAPL,4	1004	medexa@skynet.be
SCHMITZ Eric	Avenue du Chêne 142, 4802 Heusy	087/33 67 73	2,LAPL, 4	2032	docteur.schmitz@skynet.be
SCHROYEN Danny	Sint-Corneliusstraat 41/1, 3500 Hasselt	011/22 52 30	2,LAPL, 4	2033	schroyen.danny@skynet.be
SZERER Brigitte	rue Américaine 52, 1050 Bruxelles	02/538 70 69	1,2,LAPL,4	1010	brigitte.szerer@belgacom.net
VAN HOVEN Ludwig	ASZ, Gasthuisstraat 4, 9500 Geraardsbergen	054/41 26 87	2,LAPL, 4	2014	ludwig.van.hoven@skynet.be
VAN MECHELEN Gustaaf	G. de Grooflei 27, 2150 Borsbeek	03/321 03 10	4	4029	gustaaf.van.mechelen@skynet.be
VANBRABANT Marina	Van Putlei 3, 2018 Antwerpen	0478/24 07 21	1,2,LAPL,4	1005	marina.vanbrabant@gmail.com
VANDEN BEMDEN Stephane	Lt Philippartsstraat 17, 1820 Melsbroek	02/751 77 25	1,2,LAPL,4	1006	stephane.vanden.bemden@telenet.be
VANDER MIJNSBRUGGE Jef	Restert 5, 9320 Nieuwerkerken	0475/92 32 39	2,LAPL, 4	2043	vdm.j@telenet.be
VERHULST Emil	Dorpstraat 58, 9260 Serskamp	09/369 62 52	2,LAPL, 4	2035	emil.verhulst@werk.belgie.be
VERTENTEN Erik	Frutihoflaan 122/113, 2600 Berchem	03/448 21 31 - 0475/97 29 77	2,LAPL, 4	2036	ev@evertair.net
WARNIMONT Paul	rue Duysburgh 31, 1090 Jette	0477/22 14 72	2,LAPL, 4	2037	phil_warnimont@hotmail.com
WILLEMS Paul	Oude Mechelsesbaan 272, 3201 Langdorp	016/56 07 55	2,LAPL, 4	2038	pwillems1@telenet.be
<b>AME CENTRA</b>					
EMONDS Daniel	Defensie Centrum voor Luchtvaartgeneeskunde Bruynstraat 1, 1120 Bruxelles	02/264 52 18	1,2,LAPL,4	1017	daniel.emonds@mil.be
DELRUE Stephan	idem	02/264 52 55	1,2,LAPL,4	1016	stephan.delrue@mil.be
SCHROYEN Danny	idem	02/264 54 19	2,LAPL,4	2033	schroyen.danny@mil.be
VAN STRYDONCK Philip	idem	02/264 54 19	1,2,LAPL,4	1012	philip.vanstrydonck@mil.be
MEURIS Brigitte	Brussels Aviation Medical Brussels Airport Building 26, 1930 Zaventem	02/416 22 70	1,2,LAPL,4	1002	brigitte.meuris@brusselsaviationmedical.be
DE GEYTER Brigitte	idem	02/416 22 70	1,2,LAPL,4	1014	brigitte.degeyter@brusselsaviationmedical.be
MORTIER Noel	idem	02/416 22 70	1,2,LAPL,4	1013	noel.mortier@brusselsaviationmedical.be
DESPEGHEL Rudy	Medex Place Victor Horta 40 bte 10, 1060 Bruxelles	02/524 76 19	1,2,LAPL,4	1009	rudy.despeghel@medex.belgium.be
SZERER Brigitte	idem	02/524 76 21	1,2,LAPL,4	1010	brigitte.szerer@medex.belgium.be
VANDENBEMPT Libert	idem	02/524 76 18	1,2,LAPL,4	1011	libert.vandenbempt@medex.belgium.be



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.

