

LIGABLAD

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



38ste jaargang
april • mei • juni 2018
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift


liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer 154

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



38^{ste} jaargang • nummer 154
april-mei-juni 2018

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Ludo Vrancken
Naamsevest 26, 3000 Leuven
Tel. 0498 60 65 99

E-mail:
ligablad@lvzc.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Patrick Pauwels
Stéphane Vander Veken
Katrin Balke & Johan Vanhoyland
Peter Mullaert
Luc Wittemans
Koen Pierlet
Jos Aerts
Wil Janssens
Pieter Custers
Franz B.

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
BE42 0682 0333 4154
v.z.w. Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs
te 2530 Boechout

Druk en opmaak:

Graphius, B-9041 Gent - www.graphius.com

kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten is toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht voor 20 juli 2018 op het redactieadres.

Cover: Kiewitcup 2018 foto Wil Janssens

Inhoud

Nieuws van het secretariaat	1
Vliegen in Nieuw-Zeeland	2
Meimaand, wedstrijdmaand	4
Foto gezocht	10
Afscheid van een Tiger	12
The sky is the Limit	16
Een nieuwe lichter instructeurs	18
Zweefvliegtuignieuws	20
Het hoekje van de boekenvreter	22

Woordje van de redactie

De meimaand produceerde dit jaar een hele serie verlengde weekends en brugdagen. Voor velen een geschenk uit de hemel waarmee ze een bescheiden seizoenstart ruim konden goedmaken. Traditioneel is deze maand een wedstrijdmaand. Het Ligablad is een driemaandelijks tijdschrift en kan dus moeilijk de actualiteit van zeer kort bij volgen. We hebben nochtans geprobeerd om dit wel te doen en zo staan de resultaten van het Belgische kampioenschap zweefvliegen er al in. Wie trouwens aan andere wedstrijden deelgenomen heeft kan daar altijd een verslag van inzenden. We publiceren het met plezier. Eind 2017 startte de eerste A.T.O. training voor instructeurs. Koen Pierlet geeft ons een status questionis. Hij breekt ook een lans om ons in de onderwijswereld te gaan profileren. Voorts beschrijven Katrin Balke en Johan Vanhoyland hun avonturen in Nieuw-Zeeland, een land dat ook buiten het zweefvliegen wat te bieden heeft. Op het internet ontdekte ik een zoekertje van Peter Mullaert. Hij is op zoek naar foto's van een optreden dat hij deed met zijn Jantar deed tijdens de vliegmeeting van Ursel in 1981. Met het afscheid van een Tiger gaan we even buiten onze scoop...of toch niet, want in Schaffen werd afscheid genomen van de laatste Tiger Moth die zeer lang geleden van de luchtmacht overwaarde naar de aeroclub om er het (zweef)vliegen te bevorderen. Ik zou trouwens graag af en toe dat nog eens willen doen, t.t.z. verder kijken dan onze zweefvliegneus. Tenslotte zijn er de vaste rubrieken van Stéphane en het nieuws van de K.B.A.C.. Het secretariaat en de artikels van Stéphane vormen steeds de vaste ankers van dit tijdschrift. Graag zou ik meer aandacht besteden aan wat er in de clubs omgaat. De affiches van evenementen die de volgende maanden in de clubs gepland zijn vormen daar een eerste aanzet toe. Nu nog reporters vinden

Ludo

Nieuws van het secretariaat

Statutaire algemene vergadering / Raad van bestuur

Zoals in de uitgave van maart reeds werd gemeld, vond op 14 maart jl. de statutaire algemene vergadering plaats. De bestuursmandaten van Williame Caenen en Bart Schillebeeks werden hernieuwd.

Nieuwe medewerker

Zoals werd aangekondigd, volgde einde 2017 de rekrutering van een nieuwe medewerker. Per 2 mei jl. is Jan Matheussen gestart en het doel is dat hij begin 2019 de verantwoordelijkheid voor de werking van het secretariaat overneemt van Patrick Pauwels. Jan was en is ondertussen ook terug actief als zweefvlieger. Een kennismakingsronde langsheen de clubs staat op het programma.

GDPR

Op 25 mei jl. is de EU-Verordening 2016/679 inzake de privacy effectief van kracht geworden. De LVZC heeft haar studiewerk gemaakt en aanpassingen doorgevoerd waar nodig. Let wel, de privacy-wet van 1992 hield ook reeds verplichtingen in. De huidige privacy-verklaring kan je doornemen op de website en waar nodig zijn de documenten aangepast.

Opleiding - ATO

Het derde werkingsjaar is reeds voorbij! Al blijft het soms wat zoeken naar de passende formule of het juiste document, de routines worden stilaan opgebouwd. De eerste opleidings sessie tot het bekomen van de bevoegdheid van 'Flight Instructor' is lopende. De theoretische opleiding is in februari succesvol afgerond, de kandidaten zijn thans met hun praktijkopleiding bezig. Het grote verschil met de voormalige procedures blijft de nood aan meer administratieve discipline. De interne audits zijn op een zeer vlotte en coöperatieve wijze verlopen. Er zijn uiteraard bevindingen gemaakt die bijna uitsluitend te maken hadden met de administratieve discipline.... De tot op heden afgenomen 'skill tests' (praktische examens) zijn ook allemaal vlot verlopen.

Luchtwaardigheid - CAMO+

Ondertussen zijn we aan het achtste werkingsjaar begonnen. Op dit ogenblik wordt er voor +/- 120 toestellen, eigendom van clubs of van hun leden, beroep gedaan op de LVZC-CAMO+. Wij herhalen dat de CAMO+ toestellen kan en mag herbeoordelen, die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven. (De CAMO+ beschikt over een correspondentieadres in Duitsland). Tijdens de voorbije winterperiode werden de gebruikelijke interne audits uitgevoerd en ook hier blijft administratieve discipline een belangrijk element. Begin juli volgt de jaarlijkse DGLV-audit van het secretariaat.

EU-nieuws

Zoals voorheen gemeld, heeft EASA in 2014 de 'Road Map for General Aviation' opgesteld met als doel de bestaande regelgeving te herzien in functie van de noden van de recreatieve luchtvaart. In het voorjaar 2016 heeft EASA de Opinion Nr. 05/2016 gepubliceerd over 'Light Part M' of de aangepaste regels voor het uitvoeren van het onderhoud en de opvolging van de luchtwaardigheid voor de recreatieve luchtvaart. Het concept komt dicht in de buurt van het voormalige KBAC-systeem! Het blijft afwachten tot de officiële publicatie. Zo ook voor de 'Training outside ATO'. De EASA Opinion Nr. 11/2016 geeft weer hoe de opleidingen voor niet-com-

merciële vliegvergunningen en bijhorende bevoegdheden kunnen verlopen via een "Declared Training Organisation". De DTO heeft een eenvoudigere organisatiestructuur. De publicatie van de nieuwe Implementing Rule blijft uit ofschoon de dit begin april jl. van kracht moest worden.

Daarnaast lopen de voorbereidingen voor de "Rulebook for Gliding", een volledige set van regelgeving specifiek voor de zweefvliegsport. "Part OPS Gliding" werd reeds vorig jaar afgerond en het goedkeuringsproces is lopende. De werkgroep voor de herziening van Part FCL heeft haar finaal ontwerp klaar. Eind juni houdt EASA nog een laatste consultatie ter voorbereiding van de 'Opinion' die in het najaar 2018 zou moeten volgen. Het doel blijft om tegen april 2020 het volledige "Rulebook Gliding" van kracht te laten worden.

De publicatie van de nieuwe 'Basic Regulation' wordt deze zomer verwacht. Belangrijk is verruiming tot het gebruiken van "Qualified Entities", wat het mogelijk moet maken om meer taken te laten uitvoeren door de sector zelf.

Ledenbestand - Persoonlijke gegevens - Actualisering

Wegens de gewijzigde vergunningenadministratie, is de jaarlijkse/tweejaarlijkse actualisering komen te vervallen. Dit zal voortaan dus via de clubs moeten verlopen.

Mogen wij tevens nogmaals oproepen om adreswijzigingen zo spoedig als mogelijk te melden aan het LVZC-secretariaat. Gelieve ook steeds een kopie over te maken van je nieuwe medische verklaring.

Homologatie van F.A.I.-brevetten:

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, om hiermee rekening te houden a.u.b.? Helaas worden er nog steeds proeven te laat ingediend, en zoals jullie weten: oude dossiers worden geweigerd! Alle aanvragen voor homologaties worden verwacht op het secretariaat tegen 10 november.

Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:	
- KNVvL-Elementaire Vliegopleiding	€ 6,00 (8,00)*
- Logboekje	€ 2,50 (4,50)*
- Sticker 'Zilveren C-brevet'	€ 1,75 (2,50)*

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

PR-materiaal

Promotiemateriaal zoals folders, stickers en exemplaren van het Ligablad zijn zonder kosten af te halen op het secretariaat. Een PR-tent en vlaggen zijn eveneens zonder kosten ter beschikking na afspraak.

Vliegen in Nieuw-Zeeland



Afgelopen winter hebben Katrin en ik een maand rondgetrokken met een mobilhome doorheen Nieuw-Zeeland. Een onvergetelijke vakantie in een waanzinnig mooie natuur. Nieuw-Zeeland bestaat uit twee eilanden van 1000 km (Noorderleiland) tot 1200 km (Zuidereiland) lang en van soms minder dan 100km tot 200 km breed. Er wonen alles samen zo'n 4,7 miljoen inwoners waarvan 1,4 miljoen in Auckland. Je vindt er gletsjers, vulkanen, geisers, regenwouden, fjorden, woestijn, eindeloze stranden en... je kan er ook zweefvliegen! Op het zuidereiland bevindt zich aan de voet van de Nieuw-Zeelandse Alpen in Omarama (NZOA) het Mekka van het zweefvliegen in Nieuw-Zeeland.

Het was voor ons nog best een moeilijke beslissing hoeveel dagen we zouden besteden aan het vliegen tijdens onze vakantie.



Nieuw-Zeeland is pokkenver vliegen (24u effectieve vliegtijd) en er is zoveel moois te bezichtigen dat het zonde zou zijn een maand lang alleen maar met zweefvliegen bezig te zijn. Anderzijds... we zijn beiden zot van vliegen...

Uiteindelijk hielp de ervaring van Kai Arstila (jaja hij) ons. Hij was het jaar voordien in Nieuw-Zeeland geweest en had ook twee dagen in Omarama gevlogen. Hij vertelde ons dat wanneer je er solo wil vliegen je eerst minstens een week met instructeur moet vliegen. Dit omwille van de zeer bijzondere weersomstandigheden daar. Zoveel vliegdagen wilden we niet besteden. Vandaar dat we besloten een "2 day adventure soaring" pakket te nemen, net zoals Kai. Niet veel, maar wel voldoende om een keer goed te proeven van het zweven aldaar.

Op zaterdag 6 januari was het dan zover. We waren de dag voordien in Omarama toegekomen en verbleven op een camping in de buurt. Je kan ook op het vliegveld zelf camperen, maar de faciliteiten op een camping 1 km verderop zijn beter. Om 10uur is er eerst een uitgebreide briefing. Voor de Vinon-gangers heel erg vergelijkbaar met Vinon. Er wordt zeer uitgebreid stilgestaan bij de meteo. Men zit er immers op een eiland en het weer kan er letterlijk elk halfuur totaal omslaan van blue sky naar regen naar opnieuw blue sky. So you'd better know what's coming when preparing your flight... Ook de wind blaast eigenlijk de hele dag uit verschillende richtingen in functie van waar je je exact bevindt. Na de briefing maakten we beiden kennis met onze instructeurs en kregen we samen met nog enkele buitenlanders (zeer internationaal gezelschap daar met een Japanner, een Amerikaan, een Oostenrijker en wat Britten) een uitvoerige toelichting bij het vliegen in Omarama en omgeving. Er werd ook lang stilgestaan bij de basics van het bergvliegen.



Rond half één zouden we de lucht ingaan. We kregen elk een Duo-Discus toegewezen. Dan kwam verrassing nr 1: onze duo's stonden na de briefing reeds startklaar op de runway voorzien van batterijen, zuurstof, de nodige hoeveelheid water in de staart, logger en spot tracker ! Een shuttle rijdt de piloten tot aan de toestellen en je hoeft letterlijk alleen maar in te stappen en te vertrekken. Plezant maar een in mijn ogen overbodige luxe. Het wordt dan ook meteen duidelijk waarom het vliegen in Omarama zo prijzig is. Voor dit alles is natuurlijk personeel nodig. Enfin, parachute aan, instappen en take-off. Mijn instructeur was Martin Katschner, een vijftigjarige Oostenrijker die het in de winter te koud vindt in Oostenrijk en vervolgens dan maar een paar maanden instructeur gaat "spelen" in Omarama. Het leven kan slechter zijn...



Er stond een strakke bries bij take-off (15-20 kts) waardoor het best sportief was achter de sleper. Je beslist hier zelf wanneer je lostrekt. Gezien de strakke wind liet ik me eerder hoog slepen teneinde voldoende hoog genoeg aan de eerste helling aan te komen. Daar was het plan om thermiek te zoeken en vervolgens proberen in de golf te komen. In Omarama wordt er zeer veel golf gevlogen. Ze zijn er echt blij wanneer ze eens een pure thermische dag hebben. Het kostte me bijna een uur hard zwoegen om in de golf terecht te komen. Er waren nauwelijks rotorwolken waardoor het als het ware een beetje blind zoeken was. Zelfs met een ervaren instructeur in de back seat kostte het me veel moeite. Eenmaal in de golf werd ook heel snel duidelijk hoe snel het weer hier kan omslaan. De lucht trok snel dicht en de foehn-gaten werden steeds minder duidelijk. De golf was ook niet regelmatig gestructureerd. Maar wel een zeer leerrijke vlucht daar ik toch niet zo vaak in de golf vlieg. Rond vijf uur zijn we terug geland op Omarama. Katrin was niet in de golf geraakt met haar instructeur

en heeft bijgevolg de bergen de hele namiddag van heeeeeeel dichtbij gezien. Uiteindelijk ook wel een prachtige vlucht want het landschap mag er zijn daar!

Na de landing verrassing nr 2: er staat een opnieuw een shuttle klaar om ons naar het clubhuis te rijden. Zwevers leegmaken, aanvalsboorden afwassen etc... het wordt er allemaal door personeel gedaan. Waanzin gewoon. Ik vind dat dit alles toch ook bij het zweven hoort. We zijn dit beiden niet gewoon en voelden ons er zowaar een beetje ongemakkelijk bij. Ik kon het niet laten om toch eens in de hangars te gaan snuffelen. Ze hebben daar vier gigantisch grote hangars. Alles samen (hangars en aanhangers) bevinden zich permanent een negentig-tal (!) zwevers in Omarama. De meeste zijn in privé-eigendom.



Dag 2 verliep 's ochtends identiek aan dag 1. Briefing, debriefing vlucht vorige dag + voorbereiding vlucht vandaag. Het zou een betere dag worden dan de dag voordien, maar er zou slecht weer binnenkomen vanuit het zuiden. Waar er 's morgens nog een prachtig blue sky was begon het tegen het middaguur al dicht te trekken. Het slechte weer kwam merkkelijk sneller binnen dan verwacht. Na de sleep was het opnieuw een gevecht aan de hellingen om omhoog te komen. Het eerste deel van de vlucht heb ik vooral helling gevlogen. Prachtige zichten! Ik besloot om zover mogelijk het slechte weer tegemoet te vliegen om dan terug te keren naar het noorden. Met de hulp van mijn instructeur slaagden we er opnieuw in in de golf te komen. Deze was dit keer veel beter gestructureerd dan de dag voordien. Het was heerlijk sjeezen aan 250km/h langs de wolkenrand. Jammer dat we niet tot boven de Mount Cook geraakt zijn. Deze is met zijn 3724m de hoogste berg van Nieuw-Zeeland. Op 25km ervandaan trok het Foehngat dicht. Zonder grondzicht is het echt te gevaarlijk om te vliegen in de bergen. Over de radio hoorden we plots dat Katrin en haar instructeur in de problemen geraakt waren. We hadden nochtans lang samen gevlogen, maar zij waren iets te ver doorgevlogen naar het zuiden waardoor ze verrast werden door de regen. Een buitenlanding op een landingsstrip in een vallei tussen de schapen was het gevolg. Gelukkig kon de sleper er landen en konden ze een terugsleep nemen. Gezien het met een instructeur gebeurd was, nam het Gliding Center de kosten van de terugsleep voor haar rekening. Sympathiek !

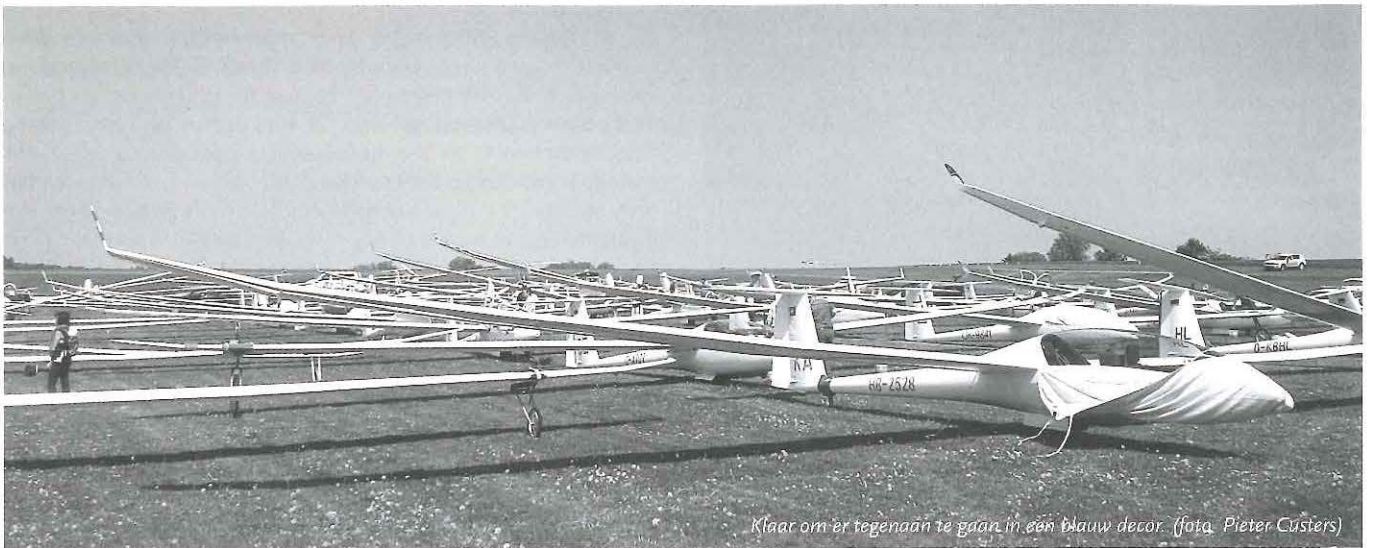
Voor wie ooit in Nieuw-Zeeland is, is dit zeker een aanrader. Ze hebben er verschillende mogelijke formules gaande van initiatievluchten, vluchten van een paar uren, een paar dagen of zelfs training bergvliegen en wedstrijdvluchten. Voor meer info kan je altijd bij Katrin en mezelf terecht of op de website van Glide Omarama: www.glideomarama.com

Gewoon een keer doen !

Katrin Balke @ Johan Vanhoyland (foto's en tekst)

Meimaand wedstrijdmaand

De wedstrijdorganisatoren hanteerden dit jaar een agenda die voor de verslaggeving in dit blad een hele uitdaging vormde. Het Ligablad is geen tijdschrift dat de actualiteit echt op de voet kan volgen, maar in dit geval hebben we het toch geprobeerd.



Klaar om er tegenaan te gaan in een blauw decor. (foto: Pieter Custers)

Hahnweide

Tussen 4 en 12 mei vond de 52. Internationales Hahnweide Wettbewerb plaats. Honderdveertien deelnemers uit verschillende landen bekampten mekaar in vier klassen. Drie landgenoten verdedigden de Belgische kleuren: Pierre de Broqueville van K.A.C. Keiheuvel (EB29DR) in de open klasse, Niel Deygers van D.A.C. (Duo Discus Werknummer 1) en Yves Jeanmotte van het Centre National de Vol à Voile Belgique (ASG 32Mi) in de tweezittersklasse.

Op 4 en 10 mei werd niet gevlogen en de uitslag van Task 6 moest geannuleerd worden. Er konden dus uiteindelijk zeven wedstrijddagen ingevuld worden. Onze landgenoten zetten de volgende resultaten neer:

Pierre de Broqueville won in zijn klasse Task 1 en Task 3. De volgende dagen klasseerde hij zich steeds in de top tien om uiteindelijk op de vijfde plaats te eindigen.

1	Markus Frank	EB29	4.995 punten
2	Eric Bernard	JS1c evo 21M	4.718 punten
3	Philippe de Péchy	JS1c evo 21M	4.716 punten
4	Dirk Kaltenmark	Nimbus 4M	4.658 punten
5	Pierre de Broqueville	EB29DR	4.656 punten

Voor Niel Deygers was het met zijn eerste generatie DUO opblazen geblazen tegen veel modernere en vooral jongere toestellen. Hij eindigde uiteindelijk op de twintigste plaats. Yves Jeanmotte werkte zich in de tweezittersklasse, na een zwakke eerste dag, toch nog naar een tweede plaats.

1	Holger Karow	Arcus M	5110 punten
2	Yves Jeanmotte	ASG 32 Mi	4950 punten
3	Martin Theisinger	Arcus M	4921 punten
4	Katrin Senne	ASG 32 Mi	4900 punten
5	Stephan Mayer	Arcus T	4769 punten
	...		
20	Niel Deygers	Duo Discus	3911 punten

De wedstrijd werd ontsiert door een ongeval. Op 8 mei botsten tussen Weilstetten en Tieringen de D-KKPK en de HB2528 in volle vlucht tegen mekaar. Het ene toestel viel in het Lochenwald, het andere kwam in de Landesstrassa 440 te Lochenpass neer. De drie bemanningsleden reddden zich met hun valscherms en liepen alleen maar lichte schaafwonden op. De wedstrijdleiding besloot de andere deelnemers normaal te laten finishen om te vermijden dat na een cancelling teveel zwevers tegelijk zouden landen.

De Kempencup 2018 (10 mei – 13 mei)

De Kempencup wordt traditioneel tijdens het Hemelvaartweekend gehouden. De wedstrijd is een onderdeel van de Beker van Vlaanderen die tijdens de wedstrijden van Weelde, Kiewit en Keiheuvel betwist wordt. Weelde ligt vlak bij de Nederlandse grens. Door de transponderverplichting daar en het feit dat niet alle Belgische toestellen zo een instrument aan boord hebben, werden drie klassementen voorzien. De toestellen zonder transponder vlogen in de Friendly klasse. Met deze klasse willen de organisatoren vooral het wedstrijdvliegen en de fun van het wedstrijdvliegen promoten. De transponderklasse splitste zich op in een klasse tot en een klasse boven handicapfactor 108.

Van de vier voorziene wedstrijddagen werden er twee effectief gevlogen. De kop en de staart vielen er af en wat daar tussen zat vroeg van de deelnemers wat geduld. Eenenvijftig piloten namen het uiteindelijk tegen mekaar op. Dertien in de klasse Friendly, vijftientwintig in de Open en dertien in de Sport transponderklasse.

In niet echt gunstig zweefvliegweer werd dag twee de eerste effectieve wedstrijddag. Er stonden niet al te grote proeven op het programma omdat de meteo afscherming verwachtte. Die speelde de Friendly klasse uiteindelijk niet in de kaart en slechts één piloot wist de proef rond te vliegen. In de Sport transponderklasse landden verschillende piloten buiten. Ook de tweede effectieve wedstrijddag was niet ideaal en werd uiteindelijk omstreeks 17u beslecht door cirrostratusbewolking. In Keiheuvel verhoogde het aantal vliegbewegingen....

De eindresultaten:

Friendly

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1	3	WV	Wim Verholle	KAC	Cirrus B 18.34m	102	461
2		KX	Stefaan Schoenmaekers	KAC	Astir CS	96	459
3		VF	Philippe Matthys	VZA	G 103 Twin II	92	381
4	4	BP	Johan Detaille	LZC-Albatros	G 103 Twin II	92	369
4	2	KB	Filip Meers	KAC	ASK 21	92	369
6	3	K7	Wolfs & Verheyen	Albatros	G 103 Twin II	92	362
7	2	D10	Carl Verhoest	KAZM	G 103 Twin II	92	361
8	3	PL97	Ferdinand Kortleven	RBAC	G 103 Twin II	92	282
8	7	XO	Guy Piccart	LZC	DG 300	104	282
10	3	DJ	Jan De Roo	VZP	DG 100	100	263
11		PL92	Alexander Marien	RBAC	G 103 Twin II	92	238
12	2	VZ	Ceusters & Ceelen	Albatros	Astir CS Jeans	93	218
13	2	D68	Benny Geraeds	KAZM	G 103 Twin II	92	0

Sport XPDR

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1		FB	Frédéric De Groote	BZC	Std. Libelle	98	1,356
2	2	BR	Peter Bertels	BZC	Std. Libelle	98	1,182
3		KB	Kris Van Dam	BZC	Janus CT RG	108	1,174
4	2	2S	Joost Bertels	BZC	Std. Libelle	98	1,143
5	2	PX	Vander Linden & Van den Borne	KAC	Discus	107	1,028
6	1	TQ	Tom Conings	Albatros	LS 4	104	1,006
7	1	LX	Ben Heylen	Albatros	LS 4	104	1,000
8	1	2W	Luc Van Camp	KAC	Discus 2T	108	830
9	1	2D	Hugo Jansen	KAC	DG 300 WL	105	671
10	1	ME	Eddy De Coninck	KAC	Pegase	102	644
11	2	F7	Bert Matthys	KAC	Mosquito	107	522
12		1T	Elke Van Hoeymissen	KAC	Discus bT	107	428
13	3	4J	Ward Gysemans	KACK	DG 400	107	182

Open XPDR

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1	8	9E	Wim Akkermans	KACK	ASG 29/18m	119	1,353
2	5	DX	Van Eenaeme & Van Erck	KAZM	Nimbus 4DM	123	1,347
3	2	FS	Daan Spruyt	VZP	ASW 27	114	1,334
4	1	SR	Robbie Seton	KACK	LS 8	108	1,331
5	3	LT	Jeroen Jennen	KACK	LS 8	108	1,300
6	1	TH	Tim Huybreckx	KACK	Discus 2T	108	1,263
7	1	CR	Snyers & Bielen	LV-KACK	Arcus T	114	1,245
7	3	TP	Pieter Daems	KACK	Discus 2T	108	1,245
9	7	FU	Vandebeek & Larose	BZC	Ventus cT 15m	110	1,223
10	5	R1	Mertens & Gillegot-Vergauwen	Albatros	LS 8	108	1,189
11		UU	Lievens & Lievens	VZP	Duo Discus T	110	1,185
12		CX	Dries Van Gestel	KAC	LS 6	111	1,178
13	1	X89	Bart Leysen	KAC	ASW 20	110	1,120
14	2	MS	Johan Lemmens	WBAC	Ventus 1	110	1,053

15	3	HE	Walter Geenen	KAC	Ventus 2cM/18m	118	986
16	1	MCT	Kerkhofs & Bierings	VEZC	Duo Discus T	110	975
17	3	FND	Paul Van den Borne	KAC	Duo Discus T	110	943
18	4	GO3	Diepeveen & Grond	GOZC	Duo Discus XLT	111	941
19		LE	Geert De Palmenaer	VZP	Ventus c	110	914
20	2	L8	Nick Fremau	BZC	LS 8	108	823
21	2	WO	van Vliet & van Gelder	Friese AC	Duo Discus XLT	111	814
22	1	E3	Stefan Bovin	LUAC	ASW 28E/18m	114	716
23	20	YU	Jef Kell	KACK	Discus 2T	108	640
24		JP	Tom Van den Eynde	KACK	LS 6	111	430
25		DNF	Fabienne Van der Linden	KAC	LS 6	111	0

De Kiewitcup 19, 20 en 21 mei 2018



foto Wil Janssens

De Kiewit Cup 2018 is al aan zijn 40^{ste} editie toe en ging traditiegetrouw op het pinksterweekend door.

De wedstrijd vormt de tweede manche van de beker van Vlaanderen. Er waren dit jaar negenentwintig deelnemers die, als we de internetversie van Het Laatste Nieuws mogen geloven, maar een dag vlogen en de rest van de wedstrijd aan de barbecue doorbrachten.

De reporter was blijkbaar slecht geïnformeerd want de deelnemers werkten wel degelijk de drie wedstrijddagen trouw af. Het bericht verdween trouwens even vlug als het gekomen was.

Het eindklassementen zag er uiteindelijk zo uit.

Sport XPDR

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1		4J	Ward Gysemans	KACK	dg 400	107	2,119
2		TQ	Tom Conings	Albatros zweefvliegclub	ls 4	104	2,060
3	1	2S	Joost Bertels	BZC	Std. libelle	98	1,942
4	2	2W	Luc Van Camp	KAC	Discus 2T	108	1,637
5	2	LX	Simon Berx	Albatros	ls 4	104	1,630
6	1	ME	Eddy De Coninck	KAC	pegase	102	1,449
7	2	BR	Peter Bertels	BZC	std. libelle	98	1,397
8	1	F7	Bert Matthys	KAC	mosquito	107	1,381
9	1	PX	Koen Vander Linden - Michiel Van den Borne	KAC	Discus	107	1,319
10		PM	Yvo Meyers	Albatros	LS 4	104	884
11		HA	Lode Vos	LV	Discus	107	562

Open XPDR

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1		CR	Ruben Snyers - Chris Bielen	LV/KACK	Arcus T	114	2,005
2		X8g	Bart Leysen	KAC	asw 20	110	1,961
3	3	XL	Ben Heylen - Hugo Mertens	Albatros	Duo Discus XL	111	1,532
4		3KC	Geert Callewaert	Albatros	Discus 2T/18m	114	1,505
5		JP	Tom Van den Eynde	KACK	LS 6	111	1,468
6	3	YA	Leon Mol	VEZC	Nimbus 3T/25,5m	122	1,403

7	2	KB	Van Dam - Degroote - De Bruyn - Bertels - Van Vossel - Hermans	BZC	Janus CT RG	108	1,288
8	1	HE	Walter Geenen	KAC	Ventus 2cM/18m	118	1,243
9	2	E3	Stefan BOVIN	LUAC	ASW 28E/18m	114	1,189
10		VP	Guy Van Pee	Albatros	Antares 20m	120	392

Friendly

#	OP	CN	Concortestant	Club	Glider	Handicap	Total
1		OU	Tom Segers - Filip Ceelen	Albatros	Astir CS Jeans	93	784
2		ES	Danny Verheyen	Albatros	Twin Astir Trainer FG	92	654
3		XO	Guy Piccart	LZC	dg 300	104	594
4		K7	Bart Wolfs	Albatros	Twin Astir Trainer FG	92	284
5		BP	Detaille - Biesmans - Kesters - Daenen	LVZC	Twin Astir Trainer FG	92	228



foto Franz B.

Belgische Kampioenschap (19 mei tot 27 mei)

In drie klassen bekampten dertig deelnemers mekaar de titel van Belgisch kampioen. Het gebeurde in het Centre National de Vol à Voile te Saint Hubert. De eerste wedstrijddag (19 mei) werd voor de deelnemers in de Standaard- en Clubklasse een buitenlandingsdag. Van de elf deelnemers in de Standaardklasse vlogen er vier de proef rond. In de Clubklasse wisten er drie van de acht rond te vliegen. De volgende dagen ging het beter want op 21 en 25 mei klasseerden acht piloten van de Standaardklasse zich. In de Clubklasse waren het er op 21 mei zes en op 25 mei vijf op de acht. De allerlaatste dag van de competitie slaagde iedereen in

beide klassen er in om terug op het vliegveld van Saint Hubert te landen.

De deelnemers in de 18m/Open klasse schreven een ander verhaal. Zij werkten vijf wedstrijddagen af. Voor hen speelde het weer de eerste dagen blijkbaar minder een rol dan voor de andere klassen. Alleen op 25 mei bleek de opgegeven taak te ambitieus en landden vier van de elf deelnemers buiten. Eén deelnemer startten de volgende dag niet meer.

De uitslagen:

Class Standard / 15m / 20m

#	CN	Concortestant	Glider	Total	1.	3.	7.	8.
1	LT	Jeroen Jennen	LS 8	3,814	2 (999)	3 (827)	1 (1,000)	2 (988)
2	CM	Dennis Huybreckx	LS 8	3,810	2 (999)	4 (825)	1 (1,000)	3 (986)
3	YU	Jef Kell	Discus 2	3,750	1 (1,000)	1 (910)	3 (893)	4 (947)
4	TP	Pieter Daems	Discus 2T	3,533	4 (996)	2 (841)	4 (885)	7 (811)
5	MM	Manu Litt	Ventus 2 Bx	3,123	7 (682)	6 (672)	6 (851)	5 (918)
6	JH	José Jaime	LS 8	3,121	6 (713)	5 (733)	5 (875)	8 (800)
7	LE	Geert Depalmenaer	Ventus cM 15m	2,489	8 (385)	7 (641)	7 (644)	6 (819)
8	4V	Patrick Stouffs	Janus C RG	2,094	9 (364)	8 (608)	8 (625)	11 (497)
9	FS	Daan Spruyt	ASW 27	1,996	5 (720)	11 (145)	11 (131)	1 (1,000)
10	ED	Emiel Dewachter	LS 8	1,615	10 (342)	9 (195)	9 (450)	9 (628)
11	MH	Stijn Vanden Boer	LS 8	1,416	11 (316)	10 (170)	10 (305)	10 (625)

Class Standard / 15m / 20m

#	CN	Contestant	Glider	Total	1	2	3	4	5
1	7	Benoit Evrard	LS 4	3,088	2 (876)	1 (485)	1 (1,000)	3 (727)	
2	FU	Pieter Lievens	Std. Cirrus	2,692	1 (895)	2 (416)	6 (381)	1 (1,000)	
3	4	Thibaud Husson	Discus	2,590	3 (831)	6 (288)	4 (863)	6 (608)	
4	520	Philippe Billuart	Discus	2,375	5 (392)	3 (389)	3 (868)	4 (726)	
5	2E	Bernard Botman	LS 4	2,165	6 (383)	8 (92)	2 (989)	5 (701)	
6	BY	Maxim Alexandre	LS 1-d	1,922	4 (405)	5 (318)	5 (664)	8 (535)	
7	CJ	Robin Motte Dit Falisse	Std. Cirrus 16m	1,525	8 (149)	4 (372)	7 (265)	2 (739)	
8	ES	Yves Ruymen	ASW 19	1,303	7 (362)	7 (183)	8 (176)	7 (582)	

Class Standard / 15m / 20m

#	CN	Contestant	Glider	Total	1	2	3	4	5
1	2X	Bert Schmelzer	ventus 3T	4,006	1 (600)	5 (576)	2 (903)	2 (953)	3 (974)
2	IP3	Pierre de Broqueville	EB 29	3,945	3 (562)	6 (574)	3 (867)	1 (1,000)	5 (942)
3	9E	Wim Akkermans	ASG 29/18m	3,817	2 (574)	2 (607)	1 (938)	5 (726)	4 (972)
4	2Y	Tijl Schmelzer	Ventus 2cxT/18m	3,741	4 (381)	1 (624)	5 (808)	3 (932)	2 (996)
5	70	Francois Delfosse	ASG 29/18m	3,427	5 (347)	9 (434)	8 (732)	4 (914)	1 (1,000)
6	B1	Thomas Leduc	LAK 17Bt/18m	3,320	7 (342)	4 (583)	4 (857)	6 (720)	8 (818)
7	2AS	Louis Dresse	ARCUS T	2,711	6 (346)	10 (336)	7 (739)	8 (515)	9 (775)
8	V8	Bruno Pieraerts	Arcus T	2,632	10 (320)	8 (438)	10 (588)	7 (565)	10 (721)
9	29	Jean-Louis Cornez	ASG 29/18m	2,496	11 (308)	11 (313)	9 (600)	9 (411)	6 (864)
10	F2	Olivier Dupont	ASG 32 Mi	2,464	8 (331)	7 (442)	6 (760)	11 (108)	7 (823)
11	72	Pascal Hanssens	ASG 32 Mi	1,600	9 (321)	2 (607)	11 (508)	10 (164)	11 (0)

De uitslagen van de meeste wedstrijden zijn terug te vinden op Soaring Spot.

Ludo Vrancken

OPEN DEUR Vliegveld Goetsenhoven 1-2 september 2018



- Expo vliegtuigen-zwevers
- ULM's-heli's
- Initiatievluchten
- Kinderanimatie-springkastelen
- Standen-flightsimulator-oldtimers
- Infostand-modelbouw...
- Militair kamp WW2



Gratis inkom - deuren open vanaf 10u

www.dewouw.net - www.ulmgoetsenhoven.be



Organisatie: Koninklijke Vliegclub De Wouw & Vliegclub ULM Goetsenhoven vzw, Hannuutsesteenweg 350, 3300 Goetsenhoven.

Verantwoordelijke uitgever: Jozef Vandevorst, Houfsestraat 552, 3300 Tienen-S.M.H.

GEZOCHT: foto's

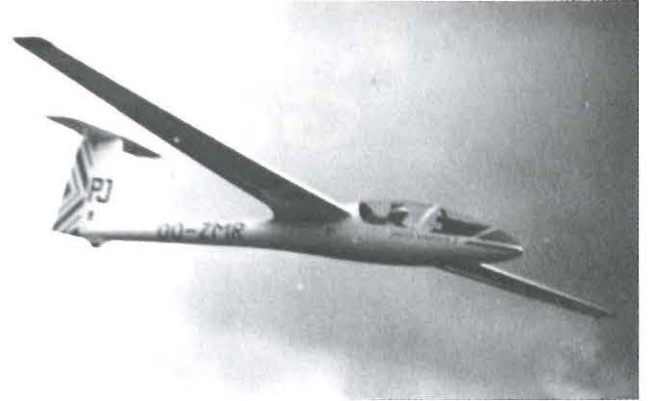


In 1981 (ja, reeds héél lang geleden) nam ik deel aan de "Vliegmeeting Ursel", voorloper van Ursel Avia, in mijn zwever Jantar St.2, de OO-ZMR met wedstrijdletters PJ op de staartvin.

Ik was opgestegen van het toen nog bestaande vliegveld EBGT en vloog tijdens het wachten op mijn geplande low pass enkele rondjes rondom neerdalende parachutisten boven vliegveld Ursel. Toen ik mijn "GO GO" kreeg over de radio, bleef er me net genoeg hoogte over om een low pass te vliegen over RWY 25. Ik haalde daarbij een IAS van 300 km/u op een hoogte van ca 10 meter. Ik moest wel zo laag komen wegens de turbulente zijwind over de noordelijke bomenmuur van het vliegveld. Ter hoogte van de treshold 07 trok ik weer op tot ca 150 m. en keerde downwind terug naar RWY 25. Daar landde ik en bleef rijden op mijn hoofd-wiel tot de rechter vleugel neerviel en over het tarmac schraapte.

Dat gaf een schril geluid en ik herinner mij nog altijd het applaus van het talrijke publiek opgesteld aan de noordzijde van de piste.

Van die low pass heb ik maar één gedeeltelijk geslaagde foto, die toont dat de starre vleugel van de Jantar neerwaarts buigt onder de negatieve druk uitgeoefend op de stick om de hoge snelheid te bereiken.



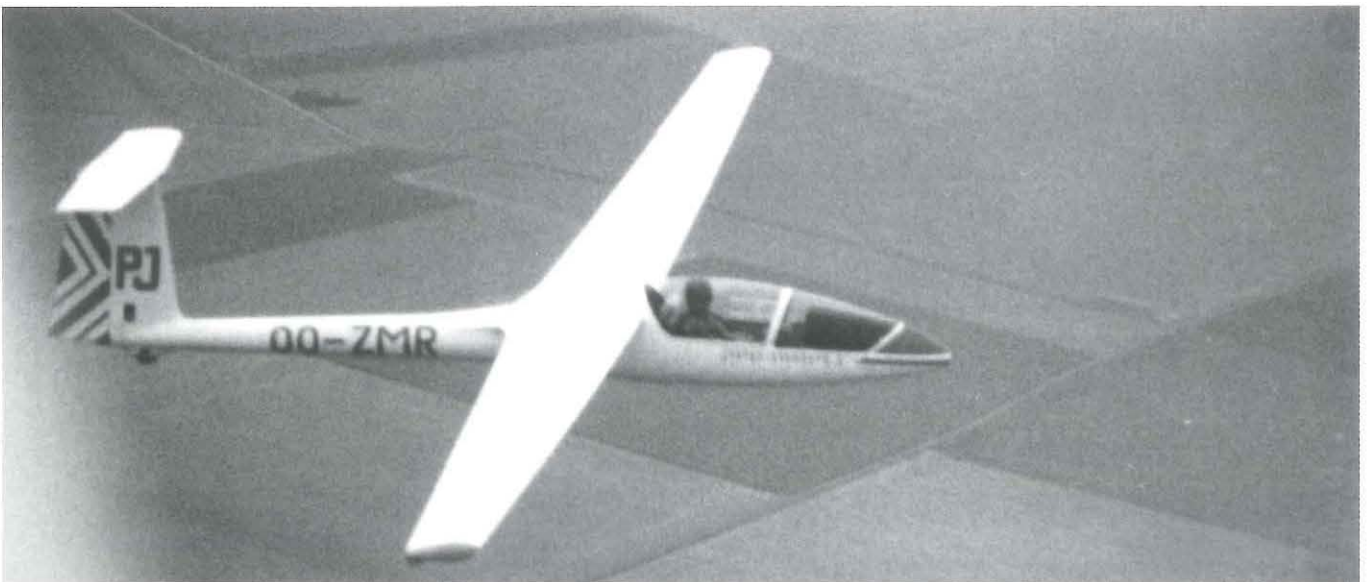
Al lang ben ik op zoek naar meer en vooral duidelijker foto's van zowel de evoluties rondom de para's tijdens hun daling, als van de overshoot en de landing van mij in de Jantar. Verschillende "oproepen" kort na de gebeurtenis (naar de pers en de organisator van de Vliegmeeting) leverden niets op. Jullie zijn mijn laatste hoop in mijn zoektocht. Hierbij drie foto's van mijn Jantar St.2 uit 1981. Let wel : het zijn foto's gemaakt van afdrukken op papier (in die tijd nog geen digitale foto's !). De foto met de zwarte zijkant rechts, is de enige die mij destijds werd bezorgd. De gordijnsluiter van het fototoestel had blijkbaar gehaperd. Ik ben benieuwd of er reactie op komt. Alvast bedankt voor de moeite om naar desbetreffende foto's te "speuren".

Aldus het verzoek van de Heer Peter Mullaert.

In positief geval kunnen jullie Peter contacteren op volgend -mailadres: peter.mullaert@gmail.com

(Tekst en foto's : Peter Mullaert)

**Groeten van
Peter Mullaert**



VLIEGVELD AERO-KIEWIT

“OPENDEURDAGEN”

25 & 26 AUGUSTUS 2018

**GRATIS
TOEGANG!**

KIDS-
CORNER

FOOD-
TRUCKS



‘ HET OUDSTE VLIEGVELD VAN BELGIË ’

DOORLOPEND DOOPVLUCHTEN
STATIC DISPLAY Vliegtuigen
HISTORISCH POP-UP MUSEUM

DRONES
MODELBOUWVLIEGTUIGEN
KINDERANIMATIE - KIDSBALLOONING



LUCHTVAARTSTRAAT 100

3500 HASSELT

WWW.AERO-KIEWIT.BE

VHF 118.325 MHZ



z n hroven



VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
AERO-KIEWIT VZW
LUCHTVAARTSTRAAT 100, 3500 HASSELT
VERBODEN OP DE OPENBAARE WEB TE WERPEN!

Afscheid van een Tijger

Schaffen, 17 september 2017. Op het vliegveld van Schaffen werd een hoofdstuk uit de geschiedenis van de Belgische zweefvliegclubs afgesloten: OO-EVE, de laatste Tiger Moth die als sleepvliegtuig dienst deed, vertrok terug naar Saint-Hubert. Hij stond bijna veertig jaar stil op het vliegveld van Schaffen en nu werd hij door de eigenaar, Centre National de Vol à Voile asbl, opgehaald en in een vrachtwagen geladen. Een klein groepje helpende handen en oudere DAC-leden was present en voor hen voelde het alsof ze hun kindje moesten los laten. Deze Tiger Moth was dan ook voor het grootste deel van zijn carrière verbonden met het vliegveld van Schaffen.



Slepen met de Tiger Moth. (Archief Tom Van Calster)



Slepen met de Tiger Moth. (Archief Tom Van Calster)

Het Centre-Ecole national de Vol à Voile – CNVV / Nationaal Centrum voor Opleiding van Zweefvliegers – werd opgericht in 1952 om de heroplevende zweefvliegsport en de beginnende zweefvliegclubs in België te ondersteunen. Men kreeg van de Belgische Luchtmacht enkele Tiger Moths als sleepvliegtuig in bruikleen. Later werden met de hulp van subsidies nieuwe en tweedehands Super Cubs als sleepvliegtuigen aangeschaft, en ook zweefvliegtuigen die aan de clubs in bruikleen werden gegeven. Bovendien stelde zowel Sabena als de Belgische Luchtmacht enkele zweefvliegtuigen ter beschikking van de clubs via het CNVV.

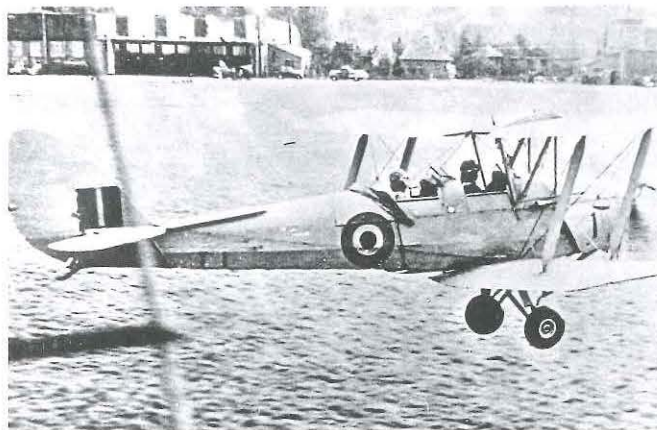
OO-EVE was niet de eerste Tiger Moth sleper te Schaffen, die eer gaat naar OO-EVA. Tiger Moth c/n 85873 RAF serial DF124 werd geaccepteerd door de RAF op 19 september 1942. Op dat ogenblik had de RAF blijkbaar genoeg Tiger Moths in gebruik want DF124 ging meteen in opslag. Op 31 maart 1944 ging de Tiger naar Morris Motors waar hij geassembleerd werd maar op 24 april ging hij terug in opslag. Op 23 februari 1945 werd hij toegewezen aan de RAF Belgian Training School die zo de eerste gebruiker werd. Deze school was opgericht te Snailwell binnen de Royal Air Force op 13 oktober 1944 om Belgisch personeel op te leiden. Naast de Tiger Moths gebruikte de school ook Miles Masters voor gevorderde opleiding.



De Tiger OO-EVA met op de achtergrond het monument van de para's te Schaffen. (Archief Luc Wittemans)

In de lente van 1946 kwam de vlietschool naar het vliegveld van Schaffen; alleen de Tiger Moths werden overgevlogen, de Masters bleven in Groot-Brittannië. Op dat moment maakte de vlietschool nog altijd deel uit van de Royal Air Force; pas op 1 september 1946 werden de Belgische RAF-eenheden overgedragen aan de Belgische 'Aviation Militaire'. Vanaf dan spreken we van de Elementaire Vlietschool - EVS. Op 19 november 1946 werden de Tigers overgedragen aan de Belgische regering. Bij de EVS kregen ze aanvankelijk serials in de reeks ETA-1. Dit maakte deel uit van een redelijk ingewikkeld systeem om de Belgische militaire vliegtuigen te nummeren maar men stapte daar snel van af en deze Tiger werd gewoon T-1.

In de zomervakantie van 1950 verhuisde de EVS van Schaffen naar Goetsenhoven. Op dat moment waren de eerste twintig door Stampe & Renard gebouwde SV-4Bs al in gebruik en de Tiger Moths werden stilaan naar het achterplan verwezen. In de tweede helft van de jaren vijftig werden ze uit dienst genomen en een deel werd overgedragen aan het CNVV. Zo ook T-1 die in 1957 uit gebruik werd genomen en naar het CNVV ging. Op 24 november 1958 werd hij ingeschreven als OO-EVA en in de lente van 1959 was hij in gebruik bij Diest Aero Club.



De Tiger Moth T-1 in vlucht. (Archief Luc Wittemans)

OO-EVA had tijdens zijn tijd bij Diest Aero Club een ernstig ongeval op 23 juni 1963. Harry Van Molkot vertelde ons het verhaal van deze crash. De Tiger stond klaar om een zweefvliegtuig op te slepen en de sleepkabel werd door een nog onervaren clublid aan het zweefvliegtuig vastgehaakt. De piloot van de sleper interpreteerde de gebaren van deze hulp als het signaal voor vertrek. Bij het vertrek werd het zweefvliegtuig plots enkele tientallen meters naar voren gekatapulteerd zonder de grond echt te verlaten.

waarna de piloot uit voorzorg de sleepkabel losmaakte. De sleper vertrok dus zonder last en de piloot dacht dat de sleepkabel gebroken was en keerde terug om te landen. Daarbij maakte hij een lage aanvlucht over de piste. Dat was niet de piste die we nu kennen; er was toen een tweede kortere piste dwars op huidige landingsbaan met aanvlucht over de steenweg, ongeveer op de plaats waar nu de toegangspoort is. De sleepkabel haakte achter de poort of een paal waarna de Tiger tegen de grond smakte. Op die plaats stond een vrouwelijke parachutiste die zwaar gewond werd maar het incident gelukkig overleefde. De piloot kwam er met de schrik vanaf. De schade aan OO-EVA was ernstig. Volgens het verslag van het ongeval waren beide linkervleugels en de onderste rechtervleugel zwaar beschadigd; de romp en motor en de bovenste rechtervleugel liepen geen schade op.

De Tiger werd hersteld en op 31 mei 1966 maakte hij door brandstofgebrek een noodlanding bij de fabriek van Vieille Montagne te Balen. Waarschijnlijk was hij toen voor korte tijd uitgeleend aan Aeroclub Keiheuvel waar men in die periode zonder sleper zat en gebruik maakte van Tigers van o.a. Zwartberg en Antwerpen. Er was echter geen schade en onder politiebegeleiding ging het langs de weg terug naar Keiheuvel. Op 4 augustus 1967 verviel het bewijs van luchtwaardigheid en werd hij uit dienst genomen. Enkele onderdelen werden gebruikt om OO-EVE vliegende te houden waarna de OO-EVA naar Saint-Hubert werd gebracht waar hij midden 1972 in opslag gezien is met enkele andere CNVV-Tigers. Eind jaren zeventig werden alle overblijvende CNVV-Tiger Moths, met uitzondering van OO-EVE, aan het Koninklijk Legermuseum overgedragen. Enkele jaren geleden stond hij nog in het depot van het museum in Vissenaken en nu dus in het nieuwe depot te Landen.



De Tiger Moth T-25 in Florennes, anno 1951. (Archief Daniel Brackx)



De Tiger Moth OO-EVE, met de '25' nog op de neus. (Archief Daniel Brackx)

De vroege geschiedenis van OO-EVE loopt gelijk met die van OO-EVA: c/n 85953 RAF-serial EM722, geaccepteerd door de RAF op 15 januari 1944 en naar Morris voor assemblage op 13 maart 1944, daarna ging het toestel terug in opslag. Het werd overgedragen aan de RAF Belgian Training School op 7 maart 1946, dus kort voor de verhuis naar België. Kort daarna werd het overgedragen aan de Belgische regering en gebruikt door de EVS te Schaffen, later te Goetsenhoven, met serial ETA-25, later T-25. In 1957 werd hij uit dienst genomen met 1544.40 h vlieguren op de teller.



De Tiger Moth OO-EVE gefotografeerd in Schaffen. (Archief Daniel Brackx)

De Tiger werd ingeschreven als OO-EVE op 14 augustus 1957, op naam van Centre-Ecole national de Vol à Voile asbl. Op 4 november 1958 wijzigde CNVV zijn naam in Centre national de Vol à Voile, de naam zoals we die nu nog kennen. De eerste gebruiker was Royal Antwerp Aviation Club op Deurne; toen kon er nog aan zweefvliegen gedaan worden op deze luchthaven. Wanneer in 1967 de OO-EVA einde uren is, komt OO-EVE de vloot van Diest Aero Club versterken. Terwijl hij aanvankelijk ingezet werd als sleper voor de zweefvliegtuigen, werden er in de jaren zeventig ook al eens gewone vluchten gemaakt. In het laatste jaar van de actieve loopbaan van deze Tiger nam Guy Valvekens op 17 en 18 juni 1978 met de OO-EVE deel aan de Nationale Rally van de Federatie van Motorvliegclubs. Tijdens deze tweedaagse rondvlucht moesten precisielandingen, navigatievluchten en allerlei andere proeven afgelegd worden. De laatste verlenging van het luchtwaardigheidsbewijs had plaats op 27 juni 1978 en toen telde deze Tiger 2.791 vlieguren. Op 8 oktober 1978 maakte hij zijn laatste vlucht en vanaf dan stond OO-EVE stil. Hij verhuisde wel eens van de ene hangar naar de andere naargelang er plaats nodig was en soms werd hij tijdens de Fly In nog eens buiten gezet. Tom Van Calster was als kind regelmatig met zijn vader op Schaffen en tijdens onderhoudswerkzaamheden nam hij al eens een borstel ter hand om OO-EVE af te stoffen. Het is dank zij Tom en andere clubleden met een hart voor oude vlieg- en zweefvliegtuigen dat deze Tiger niet op de vuurstapel belandde.



De Tiger Moth OO-EVE in de jaren tachtig gefotografeerd tijdens een Fly In te Schaffen. (Foto Luc Wittemans)

Tom vertelde nog een anekdote over de Schaffense Tigers en hun piloten. Ooit kregen ze te Schaffen heren van het Bestuur der Luchtvaart op bezoek die vonden dat de piloten van de slepers tijdens het vliegen een helm moesten dragen. De piloten waren het daarmee niet eens maar waren verplicht zich aan de regels te houden. Het soort helm was echter niet gespecificeerd en dus droegen ze, om de draak te steken met deze maatregel, een Duits 'pinhelm' tijdens enkele vluchten.



Vliegen met een pinhelm. (Archief Tom Van Calster)

De OO-EVE werd door CNVV op vraag van Diest Aero Club niet overgedragen aan het Koninklijk Legermuseum omdat het toestel op dat moment nog een klein potentieel aan vlieguren had. Het museum heeft later wel pogingen ondernomen om ook deze Tiger binnen te halen maar hij stond niet op de overdrachtlijst en zo kon men in Schaffen de boot afhouden. En gelukkig maar want anders was er nu geen basis waarop het CNVV haar project voor een vliegend museumstuk kon starten.



Willy Lamouline gooit een eerste blik onder de motorkap van de OO-EVE en ziet dat het goed is. (Foto Luc Wittemans)

Wat gaat er nu verder gebeuren met deze Tiger? Het CNVV heeft concrete plannen om deze toch wel historische kist weer luchtwaardig te maken als vliegend museumstuk, zodat er ook terug zweefvliegtuigen mee kunnen gesleept worden. Binnenkort gaat één van hun eigen techniciers met pensioen en deze persoon, Willy Lamouline, heeft zich geëngageerd om op vrijwillige basis aan het vliegtuig te werken. Willy is ook liefhebber van oude auto's en bezit een gerestaureerde Alvis uit 1948. Hij is van plan volgend jaar af te zakken naar de Old Timer Fly- en Drive-in. Hij kent de Tiger Moth nog van vroeger toen hij aan de andere exemplaren van het CNVV werkte. Hij inspecteerde dan ook met enige nieuwsgierigheid de staat van de OO-EVE en was al bij al niet ontevreden: op het eerste zicht waren er geen fundamentele problemen en deze Tiger is de lange periode van inactiviteit goed door

gekomen. Het CNVV heeft nog een kleine voorraad wisselstukken voor de Tiger Moth. De beide verenigingen, CNVV en DAC, hebben ook al afspraken gemaakt zodat leden van beide verenigingen zullen kunnen proeven van het vliegen met de Tiger Moth als het toestel terug de lucht in gaat. Het zal in elk geval een werk van lange adem zijn want afhankelijk van de beschikbare financiële middelen en tijd.



Tom Van Calster (ruitjeshemd) helpt om de vleugel te laden. (Foto Luc Wittemans)



De OO-EVE verdwijnt in de truck onder gezonde jeugdige belangstelling. (Foto Luc Wittemans)

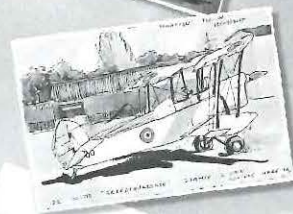
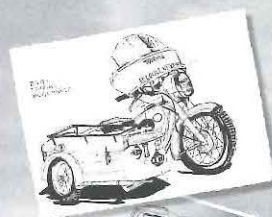
We kunnen het CNVV alleen maar feliciteren met dit initiatief. Hangar Flying zal dit zeker op de voet blijven volgen en regelmatig verslag uitbrengen van de vordering van dit project.

Met dank aan Tom Van Calster en Harry Van Molckot van Diest Aero Club en Daniel Brackx voor het gebruik van de foto's van T-25/OO-EVE.

Luc Wittemans

35TH OLDTIMER INTERNATIONAL FLY/DRIVE-IN 11-12 AUGUSTUS 2018

AANWEZIGHEID
VAN DE
"SEA KING" &
"RED DEVILS"



- INITIATIEVLUCHTEN
- GRATIS PARKING
- KINDERANIMATIE

WWW.DAG.BE
PGV & DMC

AIRFIELD SCHAFFEN - DIEST



HET BELANG VAN LIMBURG



AVIABEL

diest



.be

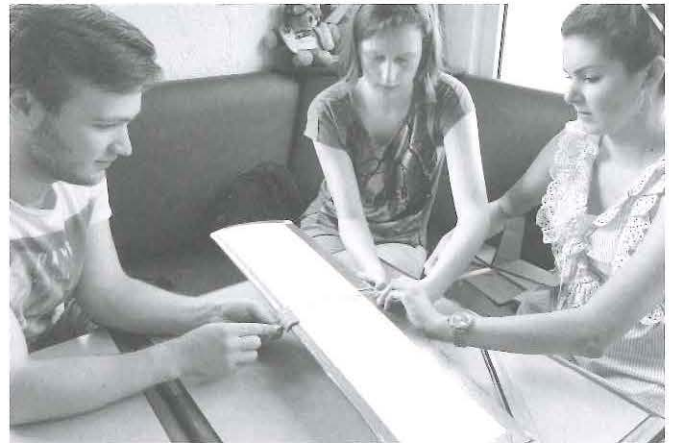
The sky is the limit !



The sky is the limit: groepsfoto van de klas op bezoek bij de Wouw (foto Koen Pierlet)

'Van je hobby je beroep maken' is bij mij niet helemaal gelukt, maar ik kan mijn beroep wel heel goed met mijn hobby combineren! Beroepshalve ben ik als educatief medewerker voor RVO-Society bijna elke dag in een andere school in Vlaanderen om met het leerkrachtenteam aan de slag te gaan met Techniek en STEM (Science – Technology – Engineering – Mathematics). Ik ondersteun zo leerkrachten om techniek te implementeren in hun dagelijkse klaspraktijk.

Twee jaar geleden vroeg een school uit Herk-de-stad of ze een bezoek mochten brengen aan ons vliegveld (EBTN). Het bezoek kaderde in een STEM-project. Als zweefvlieg-instructeur én STEM-coach wilde ik hen hierbij natuurlijk graag ondersteunen. Er kwamen 4 klassen op bezoek die een rondleiding kregen op het vliegveld. Ze kregen wat uitleg bij de vliegtuigen, maakten kennis met belangrijke aerodynamische principes en ik kon hen ook wat modelbouwtips geven voor de realisatie van hun eigen zweefvliegtuig. Dat was immers het ultieme doel: de leerlingen moesten zelf een vliegtuig bouwen dat goed kon vliegen. Alle principes die ze hadden geleerd tijdens het bezoek moesten ze toepassen in hun realisatie: zo werd het een écht STEM-project waarin wetenschap, techniek, engineeren en wiskunde zijn plaats kreeg. Om de jongeren nog meer te motiveren mocht diegene die het beste vliegtuigje bouwde, met mij mee de lucht in voor een écht zweefvlucht.

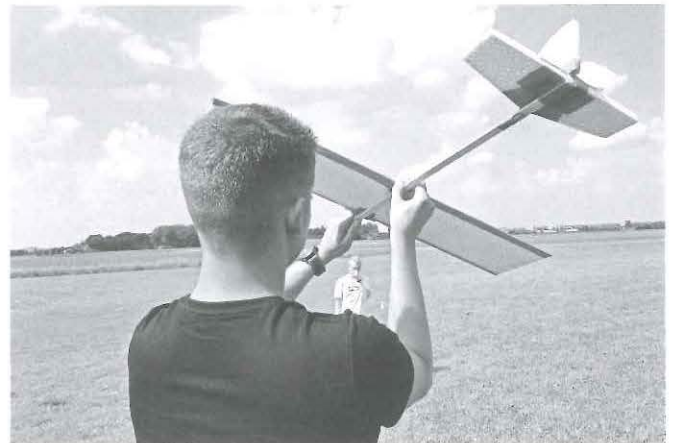


Een vliegtuig bouwen (foto Koen Pierlet)



Studenten PXL sky is the limit (foto Koen Pierlet)

Omdat wel meer jongeren te motiveren zijn voor een project als 'the sky is the limit' en om de leerkrachten hierop goed voor te bereiden heb ik een nieuwe workshop uitgewerkt: 'The sky is the limit!'.



Het vliegtuig testen (foto Koen Pierlet)

De bedoeling is om met leerkrachten techniek en STEM zelf een 'isomozaag' te bouwen. Daarna snijden ze met hun zaag zelf een vleugel met een zelf gekozen vleugelprofiel. En hiermee maken ze dan een zweefvliegtuig dat zover mogelijk kan vliegen, rekening houdend met begrippen als zwaartepunt, instelhoek, aanvalshoek ...Op deze manier doorlopen leerkrachten ook het hele proces van het vliegtuig bouwen, dat ze tijdens het project aan hun leerlingen vragen. Na de workshop krijgen ze ook hun isomozaag mee naar huis, zodat ze op school, tijdens het project, met de leerlingen naar hartenlust kunnen vleugels snijden en experimenteren om het beste vliegtuig te bouwen.

Vorige week kwamen studenten van de lerarenopleiding PXL al een eerste kennismaking doen met het project en werden de eerste zweefvliegtuigen gebouwd. Op 7 juni zullen de eerste 8 deelnemers hun eigen isomozaag bouwen en een vliegtuig ontwerpen.

Als leerkrachten dit project doen in hun klas en ze kunnen daarbij een bezoek brengen aan het (dichtstbijzijnde) vliegveld in de buurt dan is dat zeker een interessante leeruitstap en extra troef bij het project.

Voor de zweefvliegclub die hiervoor zijn deuren wil open zetten is het natuurlijk ook zeer goede promotie, ook voor de zweefvliegsport in het algemeen.

Clubs die hieraan actief willen meewerken mogen zich nog steeds melden. We kunnen hen dan ook vermelden bij deze workshop, zodat scholen weten bij welke clubs ze terecht kunnen. We zouden dan eventueel de workshop ook eens op een ander vliegveld kunnen laten doorgaan.

Links: www.rvo-society.be
<https://www.rvo-society.be/aanbod/opleiding-the-sky-is-the-limit>

Koen Pierlet

THE SKY IS THE LIMIT: de dag van de wetenschap te Heist-op-de Berg



Alles in de turnzaal krijgen vroeg wel wat moeite.



De aandachtige leerlingen van het 6^{de} studiejaar tijdens hun dag van de wetenschap anno 2018.



Meester Steven Thielemans aan het werk tijdens de opleiding van jonge luchtvaartingenieurs.



Hoe zo een vliegtuig er echt uitziet, het verleden links en het heden rechts

In februari stelde het Heilig-Hart college van Heist-op-de-Berg Diest Aeroclub voor om eens met wat materiaal naar de school af te zakken. En zo geschiedde de 22ste februari. Bijgevoegd de fotoreportage. Alle foto's komen uit WhatsApp van D.A.C.)

En zo deed Diest Aeroclub waarvoor Koen tijdens het symposium 2018 pleitte.

Ludo Vrancken

Een nieuwe lichtung zweefvlieg instructeurs

Met zeventien zijn ze, die nieuwe lichtung instructeurs, die zullen klaargestoomd worden binnen de nieuwe easa-regelgeving in onze ATO.

Toen ik twee jaar geleden de taak van Head of training op mij nam was dit één van de taken die op het To-Do-lijstje stond. Gelukkig was er een werkgroep die hiervoor het nodige opzoekwerk deed.



Instructeurscursus 2017-2018 (foto Koen Pierlet)

Voor geïnteresseerden vermeld ik tussendoor ook de geldende regelgeving:

FCL.915.FI FI — Toelatingseisen: Een kandidaat voor een FI-certificaat moet:(a) *General. An applicant for an instructor certificate shall be at least 18 years of age.*

e) *voor een FI(S), 100 vliegtuigen en 200 lanceringen hebben uitgevoerd als PIC op zweefvliegtuigen. Bovendien, indien de kandidaat vlieg instructie wil geven op TMG's, moet hij ten minste 30 uur hebben gevlogen als PIC op TMG's, en een extra beoordeling hebben ondergaan van zijn vakbekwaamheid in een TMG in overeenstemming met FCL.935 met een FI die gekwalificeerd is in overeenstemming met FCL.905.FI, punt j);*

FCL.930.FI FI — Opleidingscursus

a) *Kandidaten voor het FI-certificaat moeten geslaagd zijn voor een specifieke toelatingsvliegtst, afgenomen door een conform FCL.905.FI, punt i), gekwalificeerde FI, tijdens de zes maanden voorafgaand aan de aanvang van de opleiding, om te beoordelen of de kandidaat geschikt is om de opleiding te volgen.*

Na de toelatingsvliegtst en voordracht van de kandidaten door de verschillende clubs gingen we op 4 november van start met de theoriecursus.

b) De FI-opleidingscursus moet het volgende omvatten:

- 1) **25 uur instructietechniek;**
- 2) *ii) in geval van ...een FI(S), ten minste 30 uur theorieonderwijs, met inbegrip van voortgangstests;*
- 3) *iii) in geval van een FI (S), ten minste 6 uur of 20 starts als vlieg instructie;*
 - iv) *in geval van een FI(S) die opleiding op TMG's verstrekt, ten minste 6 uur dubbelbesturings- onderricht op TMG's;*



Communications met Mathijs Cuppens (foto Koen Pierlet)

Gedurende 7 zaterdagen kwamen de kandidaten in Mariadal Hoegaarden samen om de 55u theorieopleiding te krijgen. Hiervoor kon ik een beroep doen op vele instructeurs, die vanuit hun eigen vliegervaring les kwamen geven. Het onderdeel 'Teaching and learning' was hierbij helemaal nieuw en vroeg dus ook een bijzondere inspanning van de lesgevers om dit helemaal uit te werken.

Als theoretische test werd ook een progress-check afgenomen waarbij de kandidaten hun theoretische kennis moeten tonen. Naast wat meerkeuzevragen moesten ze zelf ook hun tekenkunsten én kennis tonen om zelf tekening, tekst en uitleg te geven bij de gestelde vragen. Een werkwijze die echt als doel had hun vaardigheden als instructeur te testen.

Zo moesten ze ook een 'field-instruction-kit' samenstellen om bijv. op de startplaats instructie te geven met de nodige kaarten, tekeningen bij de hand.



Lunch in de refter van Mariadal (foto Koen Pierlet)

Na de laatste lesdag eind februari, begonnen de kandidaten met hun praktijkopleiding, waarbij ze vanaf nu achteraan plaatsnemen in de tweezitter. De FII van de club leert hen de 'kneepjes van het vak' en doorloopt met hen het hele opleidingsboekje zodat de kandidaat instructeurs theoretisch alles goed kunnen uitleggen én tijdens de vlucht ook de correcte demonstratie kunnen geven van de oefeningen.



Teaching and learning met Geert Callewaert (foto Koen Pierlet)

Bij het schrijven van dit artikel heb ik zelf al met 6 van de kandidaten een vlucht gedaan. Zo kan ik zelf ondervinden hoe zij instructie geven en kan ik zelf ook ervaren hoe in de verschillende clubs opleiding gegeven wordt (ook één van mijn taken als HoT). Twee kandidaten hebben reeds een assessment of competence afgelegd en kunnen hun vergunning 'Flight Instructor Sailplanes – Restricted Privileges' aanvragen. Daarna kan hun stageperiode beginnen.

FCL.910.FI FI — Restricted privileges

(a) An FI shall have his/her privileges limited to conducting flight instruction under the supervision of an FI for the same category of aircraft nominated by the ATO for this purpose, in the following cases:

- (1) for the issue of the PPL, SPL, BPL and LAPL;
- (b) While conducting training under supervision, in accordance with (a), the FI shall not have the privilege to authorise student pilots to conduct first solo flights and first solo cross-country flights.
- (c) The limitations in (a) and (b) shall be removed from the FI certificate when the FI has completed at least:
 - (3) for the FI(As), FI(S) and FI(B), 15 hours or 50 take-offs of flight instruction covering the full training syllabus for the issue of a PPL(As), SPL or BPL in the appropriate aircraft category.

Een aantal kandidaten zal dus tijdens het volgende zomerkamp zijn bevoegdheid reeds kunnen uitoefenen. Als de nodige starts of uren instructie gegeven zijn zal opnieuw een Assessment of competence volgen waarna de restricted privileges van hun vergunning gehaald worden en ze als Full FI opgenomen worden in het instructeurskorps van onze ATO.

Bij deze heet ik Bart en Senne (KAC), Carl, Jim en Tom (ALB), Ken en Bart (KACK), Evy en Bert (LZC), Hjalmar, Tom en Jan (VZP), Steven en Niel (DAC), Nick en Jeremy (BZC), Jan (KAZM) van harte welkom als (toekomstig) FI in onze ATO.

Een woord van dank ook aan de hele werkgroep voor het onderzoek, alles lesgevers om hun know-how door te geven, de FII's om de kandidaten van hun club zo goed op te leiden en aan de FIE's die zich beschikbaar maken om de assessments of competence af te nemen.

Koen Pierlet (tekst en foto's)



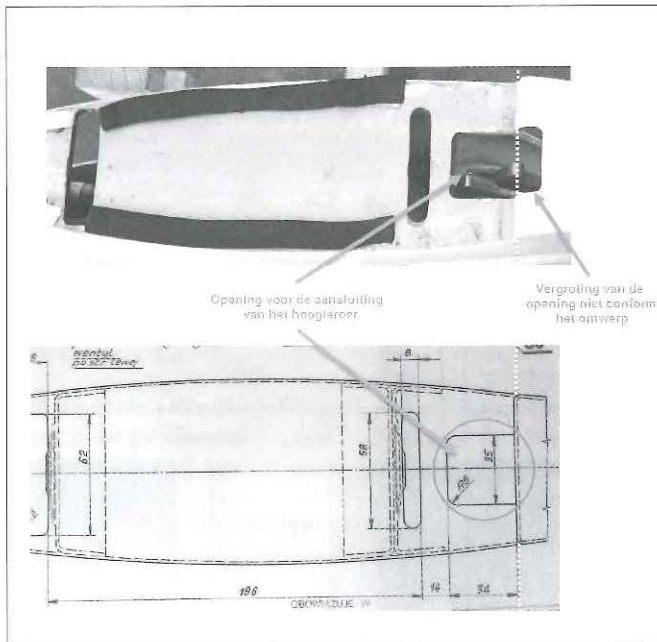
Progresscheck (foto Koen Pierlet).

Zweefvliegtuignieuws

Wellicht omdat de grote zweefvliegconstructeurs dit jaar afwezig waren op de luchtvaartbeurs te Friedrichshafen (ze hebben samen besloten om de beurs één jaar op de twee te boycotten omwille van de te hoge kosten die aangerekend worden door de organisatoren), is het dit voorjaar vrij rustig gebleven qua nieuwigheden. Hieronder toch enkele wetenswaardigheden.

Allstar PZL Glider

EASA heeft zopas een AD (Airworthiness Directive) gepubliceerd voor de standaardklasse zweefvliegtuigen van het type SZD-55-1 (alle serienummers), te downloaden via: http://szd.com.pl/downloads/EASA_AD_2018-0081_1.pdf of via de EASA website <https://ad.easa.europa.eu>. Deze AD is het gevolg van een dodelijk ongeval te wijten aan een verkeerde montage van het hoogteroer.



Zo'n verkeerde montage is normaliter onmogelijk, maar het betrokken toestel had een ongeoorloofde wijziging ondergaan, wellicht om de montage te "vereenvoudigen". Het gaat er hier dus om, te controleren of het toestel ongewijzigd is, en om, in geval van ongeoorloofde wijziging, het toestel te laten herstellen in zijn oorspronkelijke configuratie. Er wordt geen service bulletin uitgegeven door Allstar PZL Glider. Een goede reminder dat er aan een toestel niet zomaar een wijziging kan worden uitgevoerd. In casu ging het om het lichtjes vergroten van de opening voor de koppeling van het hoogteroer...

Glasfaser-Flugzeug-Service GmbH - Hansjörg Streifeneder

Op 9 april heeft de Standaard- Libelle 201BE D-KLIB de eerste zelfstart uitgevoerd. Daarmee kent het toestel meer dan 50 jaar na de eerste vlucht een nieuwe ontwikkeling: de elektrozelfstart. De elektrische aandrijving is een eigen ontwikkeling van de firma, in samenwerking met Peter Speidel die hiermee zijn bachelor-proef vervulde. De 20 kW sterke motor drijft een tweebladschroef van 1,25 m diameter aan.



De Elektro-Libelle heeft hiermee een vlieggewicht dat overeenstemt met het startgewicht van een toestel met volle ballasttanks, en vliegt dus amper sneller dan een gewone Libelle 201. Op de grasbaan van Grabenstetten volstonden 150 à 200 m om op te stijgen. Hierbij werd geen vol vermogen gegeven om het neuslastige moment van de aandrijving binnen perken te houden. Bij vol vermogen is een stijgsnelheid van 3 m/s mogelijk, bij 3200 tr/min is dat nog 2 m/s. De batterijen laten een looptijd toe van maximaal 1 uur, afhankelijk van het gevraagde vermogen.

GP Gliders



Deze firma, die ook de 14 m "Velo" produceert, heeft nu een 15 m toestel voorgesteld op de beurs te Friedrichshafen: de GP-15E Jeta met wegklapbare elektrische motor. Het RESLS (retractable electric self-launching system) omvat een 25 kW motor en een Sony Li-ion batterij-set van 4,6 kWh die een stijgsnelheid van meer dan 5 m/s zou leveren.

De (berekende) gegevens zijn als volgt: overtreksnelheid 65 km/h, Vne 300 km/h, glijgetal 49 bij 95-105 km/h, vleugelbelasting 33-60 kg/m, vleugeloppervlak 7,77 m, slankheid 29, leeggewicht 190 kg, maximum vlieggewicht 470 kg (285 kg in de UL-versie), minimum dalen 0,5 m/s bij 72-75 km/h voor 35 kg/m² vleugelbelasting, 2 m/s dalen bij 192-216 km/h naargelang de vleugelbelasting 35 of 55 kg/m² bedraagt. Basisprijs € 93 900 exclusief btw, maar er is een lange lijst opties.

Lange Aviation

Na twee jaar ontwikkeling heeft Lange een nieuwe versie van de software voor de sturing van de elektro-aandrijving van de Antares laten goedkeuren door EASA. De software 7.0 biedt volgens Lange heel wat voordelen: langere tijdsintervallen tussen de technische controles van het systeem, en mogelijkheid om die controles te laten gebeuren bij andere CAMO's dan de constructeur zelf; hogere veiligheid door betere bewaking van alle componenten van het systeem; meer gegevens opgeslagen en bewaard voor later onderhoud; meer functionaliteiten van de aandrijving gevrijwaard in geval van bepaalde defecten; verhelpen van bepaalde problemen door de constructeur via een internetverbinding; zelfstandig herstarten van het laadproces door de software als de stroom terugkomt na een stroomuitval (vroeger moest het laadproces manueel herbegonnen worden).

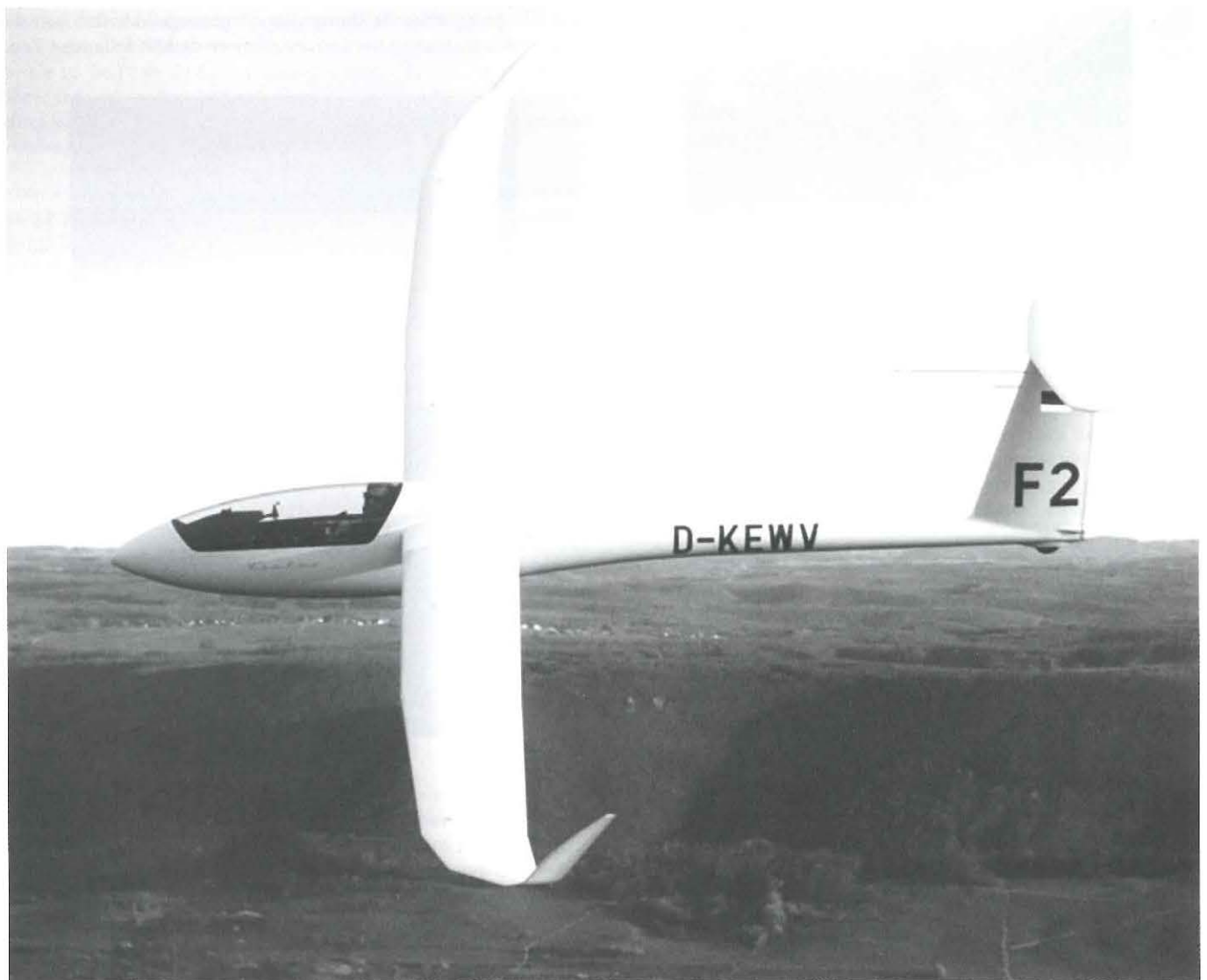
Schempp-Hirth Flugzeugbau

Op 13 april vond de eerste vlucht plaats van de 15-meterversie van de "Nieuwe Ventus" (in de wandeling ook bekend als Ventus 3, hoewel de constructeur die benaming vermijdt). Schempp-Hirth-ingenieur Joachim Krauter maakte de eerste uitvoerige testvluchten en preees de harmonische vliegeigenschappen. Ook de nieuwe eigenaar van het toestel, Derren Francis, was "in de

wolken". De 15 m tippen werden geoptimaliseerd in samenwerking tussen de winglet-goeroe Mark D. Maughmer, PhD., Dr. Werner Würz en de Schempp-Hirth-ingenieurs. De mallen werden gefreesd door Hanco Streifeneder.

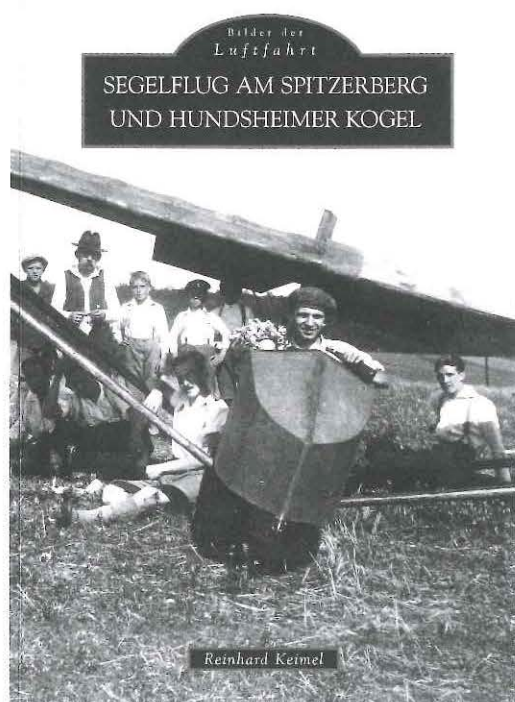
Verder lanceert de firma een eigen pdf-tijdschrift, "Minimoa", waarvan nummer 1 beschikbaar is op de website. De bedoeling is om op regelmatige tijdstippen het tijdschrift uit te geven met firmanieuws, interessante artikels en veel foto's. Voor piloten of fans van de Schempp-Hirth toestellen.

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



Het hoekje van de boekenvreter

Er verschijnt niet zoveel werken over de geschiedenis van het zweefvliegen buiten de "grote" zweefvlieglanden. Daarom is dit boekje over een van de vroegste zweefvliegvelden van Oostenrijk een buitenkansje: **Reinhard KEIMEL, *Segelflug am Spitzerberg und Hundsheimer Kogel***, Sutton Verlag, Erfurt 2010, 128 blz. 16,5 x 23,5 cm, slappe kaft, meer dan 200 z/w foto's, ISBN 978-3-86680-595-8. Sutton Verlag maakt deel uit van een internationale uitgevergroep die onder een gemeenschappelijke presentatie fotoboeken uitgeeft over de lokale geschiedenis van zowat om het even wat. Hier dus het zweefvliegen. De teksten zijn vrij summier, het zijn vooral de talrijke foto's die de waarde van dit boekje uitmaken.



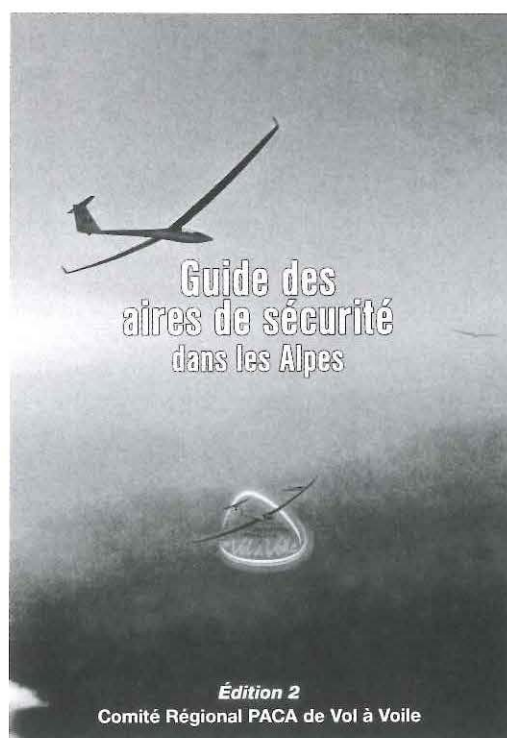
In november 1924 werd er voor het eerst gezweefd langs de hellingen van deze twee bergen door een zweefvlieggroep uit Wenen, die het vorige jaar op de Wasserkuppe aanwezig was en beschikte over twee zelfgebouwde zweefvliegtuigen van het type "Fröhe Welt". Beide toestellen werden echter bij de eerste vlucht al totaal vernield. De groep bouwde toen een Zögling en ging eerst trainen dichterbij huis, in Brück a.d. Leitha. Pas in 1929 kwamen ze terug. De Spitzerberg werd weldra het favoriete oefengebied voor de zweefvliegers in het Oosten van Oostenrijk. De vlakbij gelegen Hundsheimer Kogel gaf bij zuid- en westenwind gelegenheid om aan hellingvliegen te doen.

Talrijke vooroorlogse Oostenrijkse rekorden werden aan de Spitzerberg gevlogen. De eerste jaren waren de zweefvlieggampen letterlijk kampen, waarbij in tenten werd geleefd. Pas in 1936 kwam er een officieel zweefvliegveld inclusief loods met werkplaats en een clubhuis met slaapgelegenheden. Dat was natuurlijk een periode waarbij het clubleven moest wijken voor een pre-militaire opleiding, maar de eerste jaren bleef het nog vrij gemoedelijk. Er werden prototype zweefvliegtuigen ingevlogen (o.a. van Erwin Musger, waarvan na WOII de tweezitter Mg19 en de prestatie-éénzitter Mg23 in serie zouden gaan) nieuwe records gevestigd.

In 1938 werd Oostenrijk door Duitsland geannexeerd (dat was de "Anschluss") en werd het zweefvliegcentrum een "Reichssegelflugschule". De gebouwen werden ernstig uitgebreid en de opleiding gebeurde voortaan in uniform. De zweefvliegtuigen verloren hun OE-kentekens en droegen voortaan een Duitse registratie en het hakenkruis op het kielvlak. Er werd het ganse jaar door gevlogen, ook met sneeuw op de hellingen.

Na WOII was het centrum grotendeels verwoest. In 1949 werd het zweefvliegen in Oostenrijk weer toegelaten. De zweefvliegers konden echter in 1946 al een gebruiksverdrag ondertekenen voor het vliegveld en de ruïnes van de gebouwen. Pas in 1953 kon men werkelijk beginnen aan de restauratiewerken en de vliegactiviteiten hernemen. In 1998 heeft de Oostenrijkse Aeroclub het beheer van dit traditierijke vliegveld overgenomen van de lokale club. Daarmee ontstond het huidige "Flugsportzentrum Spitzerberg".

Een heel andere koek nu: een boekje dat, in één van zijn vele uitgaves, wellicht in het bezit is van al wie eens in de Franse Alpen gevlogen heeft: **COMITÉ RÉGIONAL PACA DE VOL À VOILE, *Guide des aires de sécurité dans les Alpes***, 2^{de} uitgave van de nieuwe presentatie, Saint-Auban 2017, 228 blz in kleur, multiringmap 14,5 x 21 cm, geen ISBN. Dit lijvig boekje bevat alle geregistreerde (buiten)landingsmogelijkheden van de Franse Alpen, tussen het Lemman-meer en de Middellandse Zee.



Vlaklandvliegers zijn gewoon hun buitenlandingsvelden te kiezen als ze die nodig hebben, en gezien de configuratie van die streken is dat meestal geen probleem. In de bergen liggen de zaken wel even anders: sommige valleien zijn gewoon onlandbaar, ander bieden slechts een paar mogelijkheden, met vaak een delicate inzweef. De plaatselijke zweefvliegers hebben dus een kwarteeuw geleden besloten om samen te werken aan het opstellen van een jaarlijks geüpdatete gegevensbank van land-

bare velden, waarbij soms verdragen werden gesloten met de pachter van het veld om een windzak te plaatsen en het gewas kort te houden. Het werd een boekje met coördinaten, uittreksels uit een stafkaart en foto's van de velden, en met gegevens over hoe het landingscircuit te vliegen en over de eventueel te verwachten problemen.

Sedert een paar jaar is de lay-out van het boekje compleet gewijzigd, ook de nummering van de velden is aangepast, en de bijhorende zweefvliegkaarten gebruiken nu ook deze nummering. De landingsmogelijkheden zijn nu ingedeeld in 7 regio's met elk een eigen kleurcode. Het eerste deel van het boek geeft een overzicht met officiële aanvliegkaarten van alle vliegvelden en zweefvliegvelden.

Het tweede deel is dan gewijd aan de echte buitenlandingsvelden die een bijkomende kleurcode krijgen in functie van de moeilijkheidsgraad: groen voor een veld zonder noemenswaardige problemen, oranje voor een veld met één of meerdere bijzonderheden, rood voor velden met ernstige beperkingen (te smal voor open klasse, vooraf bezichtigen te voet onmisbaar, beperkingen bij hoge gewassen, enz.), en zwart voor zeer moeilijk aan te vliegen velden met een hoog risico tot ernstige schade (enkel voor noodgevallen).

Een centraal hoofdstuk is gewijd aan de gebruiksaanwijzing van het boek, en bevat ook gegevens i.v.m. de luchtruimstructuur boven de Alpen en de bestaande "faciliteiten" in de nationale parken van de Ecrins en de Vanoise (de faciliteiten in de Mercantour werden jammer genoeg ingetrokken naar aanleiding van de talrijke inbreuken en de dood van een zeldzame roofvogel na een botsing met een zweefvliegtuig).

Voor wie het vroegere boekje gewoon was, vergt het nieuwe wel enige aanpassing, maar het is ontegensprekelijk een vooruitgang. De eerste uitgave bevatte veel fouten, die in deze tweede uitgave werden weggewerkt. Het blijft wel een probleem om dit lijvig ding ergens binnen handbereik te houden in sommige zweefvliegtuigen (à la LS-6 bijvoorbeeld).

Er werd ook al herhaaldelijk gevraagd om dit eerder als losse fiches op het internet te plaatsen. Maar er moet ergens geld in het laatje komen om de gegevens up to date te houden en bepaalde landbouwers te betalen voor hun medewerking. Je

kunt uiteindelijk zelf het boekje uit elkaar halen en de bladen meenemen in functie van het geplande circuit. Het is zwaar en glanzend papier dat tegen een stootje kan. Of je kunt ze inscannen en meenemen in een tablet of smartphone... Dit onmisbare boekje en de bijhorende kaarten zijn te verkrijgen in alle plaatselijke zweefvliegclubs.

Stéphane Vander Veken

Belgian Junior Gliding Team *The Australian dream*

Contact Ken Evens - ken.evens@icloud.com
for sponsoring or support proposals



BELGIAN GLIDING TEAM





- 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

OVERNAME AVIABEL, AUTOMATISCH OVERNOMMEN DE ZAKEN VAN AVIABEL, NIEUW NR. 0351 (M.B.-4/27/10/09) VAN 14/27/10/09

KBAC Sportcommissie en brevetten



VERSLAG van de vergadering van 28 maart 2018

Aanwezig:

J. Aerts - voorzitter, G. Van Pee,
L. Marenne, P. Pauwels,
J.P. Awouters, M. Dobbelaere,
E. Leurs

Verontschuldigd:

J. Servais

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 2017-11-29:

Het verslag wordt goedgekeurd

2. Records:

Geen records aangemeld.

3. Reglementen van wedstrijden 2018:

Er werden geen wedstrijd-
reglementen.

4. Resultaten:

Er werden geen wedstrijdresultaten
neergelegd.

5. Homologatie van prestaties:

Zweefvliegen: een dossier 300 km
werd definitief afgekeurd wegens
een luchtruim schending.

6. Allerlei:

6.1. Herziening formulier voor
indienen brevetten
zweefvliegen:

Het project uitgewerkt door
Eline Leurs werd geëvalueerd.
Met een paar kleine
aanpassingen kan het
ingevoerd worden, zodat
voortaan aanvragen
elektronisch ingediend
kunnen worden. Er wordt wel
geopteerd om eerst toch wat
ervaring op te doen en ook nog
papier aanvragen toe te
laten.

6.2. FAI-Sporting Code –

Update General Section:

In voege vanaf 01-01-2018.

6.3 Luchtruimbegrenzing :

Na het consulteren van een
aantal vertegenwoordigers van
de LVZC en de FCFVV en na
intern beraad heeft de
Sportcommissie het volgende
beslist:

*De Sportcommissie zal bij het
controleren van aanvragen
voor brevetten en records elke
proef afkeuren waarvoor een
schending van de van
toepassing zijnde luchtruim-
limieten kan aangetoond
worden. De Sportcommissie
kan geen enkele 'tolerantie' op
de luchtruim limieten toelaten,
want zij heeft daarvoor de
bevoegdheid niet!*

6.4. Resultaten examen voor

Sportcommissarissen
'Zweefvliegen' - 17-03-2018:

Alle kandidaten zijn geslaagd.

7. Volgende vergadering 2018:

woensdag 20 juni om 18u30

Omstreeks 21:00 u wordt de vergade-
ring gesloten.

J. AERTS, Voorzitter

HOMOLOGATIE van FAI-BREVETTEN LVZC

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst
TRAPPENIERS Roel
1987

1.2. 5 uren duurvlicht:
/

1.3. 50 km afstandsvlucht:
BERVOETS Dimitri
1984

1.4. Bekomen het zilveren
kenteken:
/

UREN**STARTS**

GROENE ZONE

JE HUIDIGE VliegCONDITIE IS GOED. MAAR KIJK UIT!

De ervaring leert ons dat het aantal basisfouten toeneemt naarmate je trainingsniveau daalt of lager is.

Zoals bv.

- slechte nadering
- slechte cockpitcheck
- slechte check na montage van het toestel
- je bent niet alert genoeg om een afgebroken start goed op te vangen.

VERGEET NIET: De zwaartekracht blijft ook steeds op jou werken!

GELE ZONE

Je huidige conditie is niet zo goed als je zelf vermoedt! Wees voorzichtig, zeker bij niet vertrouwde omstandigheden zoals:

- de eerste vlucht op een vreemd vliegveld;
- vliegen op een toestel waarmee je niet vertrouwd bent;
- bij een andere startwijze;
- en in 't bijzonder, bij moeilijke weersomstandigheden.

RODE ZONE

Je bent niet in staat om veilig te vliegen buiten je vertrouwde veld en/of toestel. Neem contact op met een instructeur van je club, zeker bij moeilijke weersomstandigheden.

WEERSTATION

Steen warm of heet	=	Zonnig
Steen vochtig of nat	=	Regen
Steen koud of ijskoud	=	Winter
Steen wit	=	Sneeuw
Steen beweegt zich	=	Storm
Steen is donker	=	Nacht
Steen is onzichtbaar	=	Mist
Steen ligt op de grond	=	Aardbeving
Steen is weg	=	Diefstal
Steen hangt omhoog	=	Einde van de wereld

