

LIGABLAD

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



25ste jaargang
oktober • november • december 2004

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

nummer **100**

P. 308893

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



25ste jaargang • nummer 100
oktober - november -
december 2004

**Hoofredactie, redactieadres
en verantwoordelijke uitgever:**

Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden
tel: 016/76 66 96
GSM: 0476/89 90 68

E-mail:

ligablad@dewouw.net

**Aan dit nummer werkten
verder mee:**

Karin Bonjean, Mattijs Cuppens, Yves
Geyskens, Paul Janssens, Sébastien
Mathieu, Patrick Pauwels, Norma Pouillon,
Dries Van Gestel, Lieven Van Roelenbosch,
Stéphane Vander Veken, Barbara Verdonck

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

Betalingen:

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

Druk en opmaak: Sintjoris nv

kantoor van afgifte Gent X

DEXIA

Bank

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.
Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 20 februari 2005 op het redactieadres.

Foto cover: de Franse Alpen, een paradijs voor de zweefvliegers (foto: P. Janssens)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
Wedstrijdkalender	3
De jeugd van tegenwoordig...	4
Het verjaardagscadeau	5
Zweefvliegtuignieuws	5
We deden het voor de eerste keer!	6
Het hoekje van de boekenvreter	8
Er was eens...	10
Te koop	11
Vier uur tussen hemel en aarde	12
Charron 2004	14
Sportcommissie	18

Woordje van de redactie

Bij de ontvangst van dit honderdste Ligablad zit ons vliegjaar er weer eens op. Einde oktober, begin november hebben wij nog enkele geschenken uit de hemel gekregen, of zoals de "ouderen" onder ons wel eens plegen te zeggen: "seizoenen bestaan er niet meer". Zweefvliegen tijdens de korte winterdagen heeft ook zijn charmes en kan soms heel romantisch zijn. Daarbij mogen wij ook het aspect veiligheid niet uit het oog verliezen. Regelmatig eens een vluchtje meepikken, draagt hier toe zeker bij. Deze activiteit moet zeker gestimuleerd worden in alle clubs.

In november heeft de Liga nieuwe statuten en een nieuwe Raad van Bestuur gekregen. Van die gelegenheid hebben wij eveneens gebruik gemaakt om deze statuten in een modern kleedje te steken. Dit was nodig omdat de nieuwe wet op vzw's ons ertoe verplichtte. In feite is er niet veel veranderd. Voor meer uitleg of inzage van deze tekst, kun je steeds terecht bij de Liga-afgevaardigde van je vereniging.

Het verwerken van de nieuwe EASA richtlijnen, aangaande het onderhoud van onze zweefstoellen, zal in 2005, veel van onze vrije tijd opsloppen. Na enkele overgangsjaren zullen alle toestellen in de Europese Gemeenschap, vanaf 01 januari 2008, moeten onderhouden en gecontroleerd

worden volgens de EASA. De grote krachtlijnen staan reeds op papier, maar de details moeten nog volgen. Een paar zaken staan vast, het gaat ons geld kosten en het wordt complexer, maar er is geen weg naast. In de schoot van de Belgische Zweefvliegfederatie trachten wij een nationale oplossing te vinden, maar eenvoudig is het niet. In elk geval is het de taak van de Liga om jullie op de hoogte te houden van de evolutie in dit dossier. Op 25 november 04 werd reeds een eerste vergadering gehouden met de technische controleurs. Spreek hen daar eens over.

Dit is dus de honderdste editie van ons Ligablad. Langs het Forum om heb ik gevraagd om mij foto's en/of teksten over te maken. Tot 22 november 2004 werd deze oproep 175 maal gelezen. Maar de werkelijke respons bleef heel miniem. Als lezers of gebruikers van dit blaadje moeten wij ons de vraag durven stellen: wensen wij nog wel een tijdschrift? Zo ja, dan moeten wij ervoor zorgen dat het regelmatig voedsel toegediend krijgt. Zo niet, zal het een langzame dood sterven. Dit zou ik persoonlijk jammer vinden.

Misschien moet het onder een andere vorm verschijnen, ik weet het niet. Laat het mij weten, zo kunnen wij eventueel bijsturen waar nodig.

Theo STOCKMANS

Nieuws van het secretariaat

Nieuwe statuten

De wet van 2 mei 2002 heeft de vertrouwde wet van 1921 gewijzigd met als gevolg dat alle vzw's hun statuten hiermee in overeenstemming moesten brengen voor 31-12-2004. De raad van beheer heeft van deze gelegenheid gebruik gemaakt om de bestaande statuten te actualiseren en aan te passen. Een belangrijke structurele aanpassing is de versmelting van de huidige raad van beheer (met één vertegenwoordiger per club) en het dagelijks bestuur tot één nieuwe afgeslankte raad van bestuur.

De buitengewone algemene vergadering heeft op 20 november ll. de wijzigingen met eenparigheid van stemmen goedgekeurd. De nieuwe statuten treden in werking op 1 januari 2005.

Nieuwe raad van bestuur

Met unanimitieit van stemmen benoemden de leden tijdens de buitengewone algemene vergadering de volgende kandidaten tot bestuurder voor een termijn van 3 jaar: Patrick Broos, Guido De Wilde, Bert Dierckx, Johan Franssen, Jan Hannes, Johan Lievens, Jan Speetjens, Theo Stockmans en Guy Van Pee. In onderling overleg hebben zij de functies als volgt toegewezen: Jan Speetjens, Guy Van Pee en Jan Hannes behouden respectievelijk de functies van voorzitter, ondervoorzitter en penningmeester. Johan Franssen wordt secretaris. Zij nemen hun mandaat op per 1 januari a.s. Patrick Pauwels werd benoemd als verantwoordelijke voor het dagelijks bestuur van de vereniging.

Bijdragen 2005

Tijdens de raad van beheer van 20 november ll. werd de begroting voor 2005, die door het dagelijks bestuur werd voorbereid, besproken. Deze zal uiteraard nog ter bekrachtiging worden voorgelegd aan de algemene vergadering in maart a.s. Gezien bepaalde opdrachten kunnen worden uitgevoerd binnen het werkingskader van de Vlaamse Cluster van Luchtsporten vzw, beïnvloedt dit de begroting van de LVZC in gunstige zin. Concreet: **de verlaagde individuele bijdrage voor 2004 kan ook in 2005 behouden blijven!**

De raad van beheer heeft aldus besloten om de bijdragen voor 2005 als volgt vast te leggen:

- vaste clubbijdrage: 300,00 Euro
- individuele bijdrage:
 - 115,00 Euro voor de leden jonger dan 65 jaar
 - 97,00 Euro voor de leden ouder dan 65 jaar

Nieuwe leden die toetreden na 1 augustus genieten een vermindering voor de bijdrage en verzekeringspremie en betalen respectievelijk 69,00 en 59,00 Euro.

Technische Controle

Eigenaars die hun toestel moeten laten keuren, kunnen bij de administratieve coördinator van hun club het noodzakelijke blauwe aanvraagformulier bekomen om een controleplan aan te vragen. De administratieve vergoeding hiervoor blijft nog behouden op 12,00 Euro.

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

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

In het kader van de nieuwe EU-wetgeving heeft EASA tal van procedures gepubliceerd die thans zullen worden opgevolgd. Dit zal voor iedereen ernstige aanpassingen vergen. Leden die een toestel willen aankopen of verkopen worden geadviseerd het secretariaat te raadplegen.

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken hadden de volgende initiatieven plaats:

- 18 september: Bespreking examinatoren
- 16 oktober: Praktisch examen technisch controleur

- 21 november: Jaarlijkse studiedag van de Raad van Instructeurs
- 25 november: Informatieavond over EASA voor de technische controleurs

FAI-Sportcode

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

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

Er wordt een vormingsavond gepland voor alle sportcommissarissen in februari a.s.

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

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

In 2005 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 15 maart, 15 juni, 15 september en 15 november.

Symposium 2005

Het jaarlijkse symposium zal plaats hebben op zaterdag 5 februari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle met een boeiend programma voor alle leden. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeursconferentie plaats. Zie de aankondiging verder in dit nummer. Alle instructeurs ontvangen hiervoor een persoonlijke uitnodiging en agenda.



Op terugweg (foto P. Janssens)

EASA

De NPA 2/2004 betreffende de ' Essential Requirements for Licensing & Operations' zit thans in de eindfase. EASA ontving ruim 1600 reacties op de enquête die eind april werd uitgestuurd. Dit alles werd verwerkt in een 'Comment Responce Document' met het finale voorstel van de essential requirements dat einde september werd gepubliceerd voor consultatie. Belangrijk is de stelling van EASA dat er duidelijk onderscheid moet zijn tussen commerciële en non-profit piloten en operaties. Zo stelt EASA voor om een beperkte vliegvergunning (PPL) in te voeren voor de recreatieve en sportvliegerij, zelfs met vereenvoudigde medische criteria. Ook moet de licensing-administratie kunnen uitgevoerd worden door een 'organisatie', bv. aëroclub/federatie. Anderzins kan een beperkte vergunning bepaalde operationele restricties inhouden. De EGU heeft dit document opnieuw nauwgezet bestudeerd en heeft opnieuw opmerkingen en voorstellen overgemaakt aan EASA.

In de laatste week van november worden de definitieve teksten opgemaakt en overgemaakt aan de Europese Commissie. Dus binnen enkele weken zullen we de definitieve uitkomst kennen.

Op 18 november II. had de "3rd EASA Industry Meeting" plaats te Keulen, waar sedert begin november het EASA-hoofdkwartier is gevestigd. De zweefvlieggemeenschap was ruim vertegenwoordigd (naast de EGU, waren er ook vertegenwoordigers van de Belgische, Duitse, Deense, Engelse en Scandinavische federaties, alsook vanwege de constructeurs) en is ondertussen ook goed gekend door de EASA-top! Er werd uitgebreid informatie verstrekt en antwoorden gegeven op veel gestelde vragen. De aanwezigen / gebruikers kregen ook de kans om zelf vragen te stellen.

Belangrijk voor de zweefvliegsport was de openlijke oproep vanuit EASA tot nauwe samenwerking.

De heer Cl. Probst, Director Rulemaking, stelde dat men er zich terdege van bewust is dat binnen Part M er een "passende en aanvaardbare" oplossing moet komen voor de zweefvliegsport. Zo bevestigde ook dr. Lohl, Director Certification, alsook zijn rechterhand, de heer Y. Morier, dat er binnen Part 21 een oplossing moet worden gevonden voor het 'sportive equipment', dat wordt gebruikt in de zweefvliegsport. Vanuit het Luftfahrt Bundesamt werd door de heer H. Fendt reeds een eerste aanzet gegeven. Binnen de EGU zijn de nodige medewerkers bezig om voorstellen uit te schrijven ter voorbereiding van de komende besprekingen.

Eveneens belangrijk is de 'Regulatory Impact Assesment' studie over Part M (Continuing Airworthiness, of onderhoud) die zich al-



Vliegveld en clubhuis van Castricum (foto: M. Cuppens)

leen richt naar de 'non-commercial activities'. Euro AirSafe, het hiertoe opgerichte studiebureau, moet tegen midden februari 2005 zijn onderzoek klaarhebben. In maart volgt dan een nieuwe NPA en consulatieronde. Op 28 september 2005 zou de aangepaste regelgeving van kracht moeten worden. Zoals Raymond van Het Groenewoud het zingt, "het gaat verduiveld vlug vooruit!"

Zweefvliegkalender 2005

Zoals de voorbije jaren is de verspreiding ook dit jaar met succes verlopen. Er resten nog enkele exemplaren ... reageer snel a.u.b. 22,50 Euro/stuk afgehaald op het secretariaat.

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen 18,- € (21,-) *
- Veilig Zweefvliegen 7,50 € (10,50)
- Elementaire Vliegopleiding 5,- € (6,20)
- Voortgezette Vliegopleiding 6,20 € (8,70)
- Vliegboekje 2,50 € (3,50)
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (2,50)

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

FAI-IGC-promotievideo

De werkgroep "Membership" binnen de International Gliding Commission, heeft

een 14 min. durende promotietape laten maken door de producenten van de films "Wind Born" en "Champions of the Wave" (regelmatig te zien op de commerciële TV-stations).

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

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

Dank

Vanwege het secretariaat aan alle medewerkers, clubsecretarissen, commissieleden en leden voor het vlotte verloop van dit werkingsjaar. Wij zijn ervan overtuigd dat we met een positieve houding zoals in het verleden - naast de CB's van financiële en reglementaire aard - ook de nodige Cu's zullen vinden om er een veilig, sportief en succesvol vliegseizoen van te maken in 2005!

Uiteraard ook onze oprechte dank aan de bedrijven die onze werking hebben gesteund, nl. **Aviabel, Ethias, Messe Friedrichshafen, AVI-Benelux, True Track Pilot Shop, Ostend Air College, Werbestudio-Temlitz en Dexia-Bank.**

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



Ostend Air College

B/FTO-001

Geïntegreerde opleiding tot lijnpiloot

ATPL (A)

059 31 4 281

www.o-a-c.be

WEDSTRIJDKALENDER 2005

Datum	Wedstrijd / plaats	Contact
5 - 8 mei	Kempen Cup Vliegveld Weelde Kempische Aero Club	Luc Van Camp Zittaart 26 2275 Poederlee Tel. 014/21 43 10
	Victor Boin - Voorbehouden aan de Open- en 15-meterklasse In combinatie met de Kempen Cup of Benelux wedstrijd	
14 - 16 mei	Kiewit Cup Vliegveld Hasselt/Kiewit Albatros Zweefvliegclub	Johan Metten Holsteenweg 29A 3520 Zonhoven Tel. 011/81 68 09
(nog niet bepaald)	Kaiser - wedstrijd (Ka 8-6-7-13) Vliegveld Zwartberg Limburgse Vleugels	Patrick Albert Slagmolenweg 99/1 3600 Genk Tel. 089/30 60 94
30 juli - 6 aug.	Benelux / Keiheuvel Wedstrijd Vliegveld Keiheuvel/Balen Aero Club Keiheuvel	Rudy Jennen 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan 8 2490 Balen Tel. 014/81 25 21

Nationale kampioenschappen:

30 april - 7 mei	N.K. Clubklasse Vliegveld St.-Hubert	GLUB/CNVV
14 - 22 mei	N.K. Standaard/15-meter/18-meter/Openklasse Vliegveld St.-Hubert	FCFV / CNVV

Internationale kampioenschappen:

31 juli-20 aug.	4th World Junior Gliding Championship Club- en standaardklasse	Husbunds Bosborth (UK)
3-17 juli	13h European Gliding Championship 15m en openklasse	Rayskala (FIN)
9-24 juli	13th European Gliding Championship Standaard, 18m en clubklasse	Nitra (SLK)

De jeugd van tegenwoordig ...

Het was 25 september, een zaterdagmorgend. Een wakker ging veel te vroeg, voor een zaterdag toch, af. Het weer was ook niet al te schitterend (what's new) en het zweefvliegseizoen zat er ook al enkele weken op. Maar het was die dag juniorenmeeting in Brasschaat en ik moest Jelle en Linde nog oppikken in Leefdaal. Naar goede gewoonte liet ik weer op mij wachten, even nog wat slaapzakken en matrassen inladen en we konden vertrekken richting Brasschaat.

De tweede juniorenmeeting vond net zoals vorig jaar dus in Brasschaat plaats, georganiseerd door de junioren van ACB. Het concept was ten opzichte van de vorige editie lichtjes gewijzigd. De juniorenmeeting werd herleid tot 1 dag, maar wel met echte BBQ en fuif 's avonds. Overdag zou er weer gelierd kunnen worden op EBBT.

Tegen de vroege middag kwamen we uiteindelijk aan op het vliegveld van Brasschaat. Fille was er al en had Hanne, Nathalie en Wouter meegenomen. Samen met Jelle, Linde, Yven (of was het nu Nicola ;)) konden we dus toch een delegatie van 8 personen afleveren op deze juniorenmeeting. Het bleek dat we een van de eerste gasten ginder waren. En na een drankje en korte kennismaking met de junioren van ACB begaven we ons naar de piste. Alle zweefers stonden al in piste. Daar kregen we van de hoofdinstruuteur een kleine briefing over de lierstart. Zij die geen lierstart ervaring hadden konden met Blaniks vliegen, diegene die wel al lierstart ervaring hadden

konden met de Ask-21 of Janus cT vliegen. Tegelijk werd er ook een doellanding wedstrijd georganiseerd; de bedoeling was om de zwever zo kort mogelijk met de neus van het toestel bij de rode vlag te doen stoppen. Uiteraard zonder de wielrem te gebruiken. Het weer viel ook nog heel goed mee gezien de voorspellingen. Er hingen zelfs enkel Cu boven Brasschaat.

Ik mocht de spits afbijten; parachute aantrekken, instappen in de front seat van de Super Blanik, kabel strak en 30 seconden later zaten we op 500 meter AGL. Even nog een Cu afzoeken, een klein beetje stijgen maar al te lang konden we niet blijven hangen want op grond stonden nog genoeg junioren te wachten op hun lierstart. Landen dan maar, en de doellanding niet vergeten! Uiteindelijk stond ik 14,5m van de vlag stil, het had beter gekund maar ik had mij laten vangen door het windhaaneffect ...

Wat mij opviel was de ruimte die beschikbaar is op het vliegveld. De betonpiste was volledig ter beschikking van de motorvliegers, terwijl de zweefers alle plaats hebben om te landen op de zeer ruime grasvlakte die zich voor en naast de betonpiste bevindt. En het grasveld op zich is op basis van comfort ook al niet te vergelijken met de grasstroken op Goetsenhoven, die dan echt wel patattenvelden lijken. Fille had ook al enkele verschillen met Goetsenhoven opgemerkt. Maar ja, het gras zal op een ander altijd wel beter zijn dan op uw eigen veld ... Slechte uitdrukking trouwens in dit geval,

want het gras is op EBBT effectief een pak beter dan op Goetsenhoven.

Intussen waren er al meer junioren aangekomen: van Kiewit, Weelde en Keiheuvel. De lierstarts en doellandingen volgden elkaar goed op. De resultaten van de doellandingen met wisselend success;afstanden van tussen 20 meter en 2,30 meter werden opgemeten. Sommigen hadden echter het concept van deze doellandingen ietsjes anders opgevat wat resulteerde in het rammen van het arme vlagje met bijhorende resultaten van 72 tot 90 meter. Rond 17 uur begon het dan toch lichtjes te regenen en gezien iedereen die wou één of meer starts had gedaan werd besloten de zweefers in de hangaar te zetten.

De slaapzakken en matrassen werden geïnstalleerd in het leslokaal in het clubhuis. Tegen 19 uur werd de BBQ aangevat en aansluitend werd de fuif op gang getrokken. Voor de gelegenheid was één van de hangaars tot eet-en fuifzaal omgetoverd. De BBQ was dik in orde en zeer gezellig en op de fuif nadien was het volk, de vaten bier en DJ, die tegelijk als dansact fungeerde, present. Een geslaagde avond want kennismaken met junioren van andere clubs was toch de hoofdprijs en dat is zeker gelukt.

In de vroege uurtjes konden de achterblijvers in het leslokaal zich te slapen leggen. Althans dat was de bedoeling toch, want juniorenmeeting en slapen bleek niet zo een schitterende combinatie. 's Morgens, of maak er maar eerder 's middags van, konden we rekenen op een overvloed aan koffiekoeken als ontbijt.

De juniorenmeeting tweede editie zat er op, en we zagen en voelden dat het goed geweest was. Alleen was het verschikkelijk spijtig dat enkelen het nodig vonden om het ACB clublogo te stelen en te beschadigen. Dergelijke incidenten kunnen enkel tot gevolg hebben dat de organisatoren niet meer gemotiveerd zijn om een juniorenmeeting te organiseren of dat ze gewoonweg de toestemming niet meer krijgen van hun clubbestuur. Gelukkig werd het logo enkele weken later teruggevonden.

Het einde van deze tweede editie van de juniorenmeeting betekent ook het begin van de herfst en wintermaanden, met korte vluchtjes en onderhoud aan zweefers. Maar daarna kan een nieuw zweefseizoen weer op gang getrokken worden, zodat we op het einde daarvan weer veel te vertellen kunnen hebben op de derde editie van de juniorenmeeting!

Sébastien Mathieu



Even op adem komen (foto: S. Mathieu)

Het verjaardagscadeau

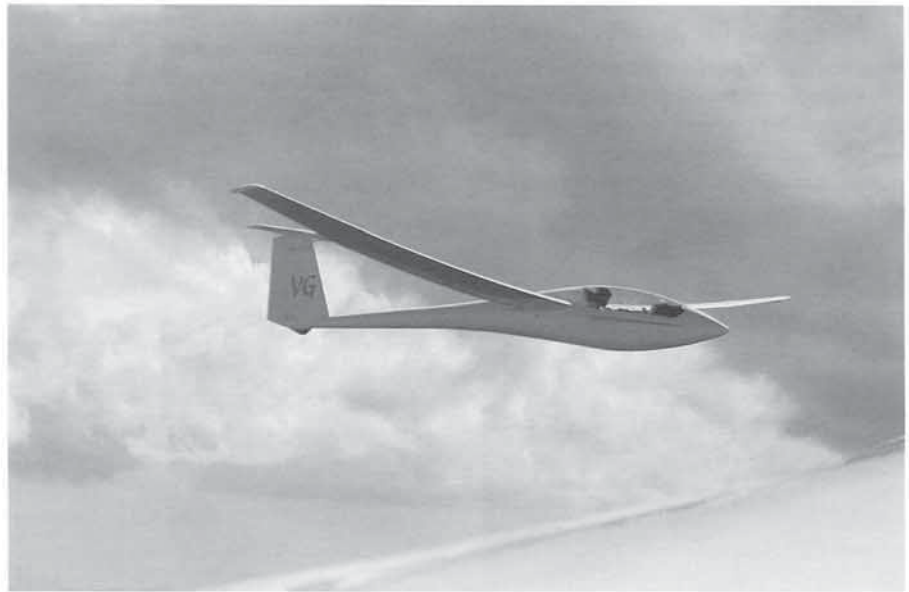
Hallo beste zwevers,

Nooit in mijn leven heb ik zoveel naar de wolken gekeken als de voorbije twee weken. Dit alles heeft te maken met het feit dat ik een nieuwe hobby heb. Niet zo maar een hobby, neen, zweefvliegen, hetgeen niet alledaags te noemen is.

Het begon allemaal op zondag 6 juni 2004. Mijn vader had een kleine verrassing in petto voor mijn 35ste verjaardag. En ja hoor, verrast was ik zeker! Hij had een ticket gekocht om een doopvlucht mee te maken in vliegclub de Wouw. Omstreeks 12 uur waren mijn man, ouders en dochttertje reeds paraat. Vol spanning keken we uit naar de vlucht. Voor we aan de vlucht begonnen werd er meer uitleg gegeven over wat "thermiekvliegen" eigenlijk betekende. Ook werd er uitgelegd wat we op de instrumenten konden aflezen en in 't slechtste geval wat we moesten doen als het grondig fout liep, namelijk de parachute openen.

Na de grondige check konden Rudy, de instructeur, en ik plaats nemen in de zwever. De kap ging dicht en Rudy gaf me nog wat moed, hihhi. Ik stak mijn duim in de lucht en de tiploper gaf het signaal door aan de sleeppiloot. Yoehoe!!! Daar gingen we dan!

Na een tijdje (500 meter hoogte) gaf de sleeppiloot het signaal om los te koppelen. Ik vond dit alles zeer spannend. Rudy vertelde wat we allemaal gingen doen. We gingen in thermiek maar na een tijdje voelde ik me behoorlijk misselijk worden.



Bijna zoals een vogel (foto: P. Janssens)

Rudy bleef maar "tetteren" tot hij plots door had dat ik een beetje onwel was. Ik begon aan mijn hoofd te voelen, wreef wat door mijn haar en ik kreeg het behoorlijk warm... Rudy bleef maar vragen stellen en ik dacht waarom praat die nu zoveel? Ondertussen weet ik wel waarom, natuurlijk.

Na 45 minuten zijn we terug geland, hetgeen ik ook spectaculair vond. Niettegenstaande de misselijkheid had ik heel erg genoten van de vlucht en ik had zoiets van, wouw, dit wil ik ook kunnen. Van het één kwam het ander. Diezelfde week ben ik op internet

een kijkje gaan nemen en het weekend nadien zijn we terug gegaan om de sfeer op te snuiven en om info in te winnen.

Sinds 20 juni hebben wij, mijn man en ik, dan beslist om ons in te schrijven in de club met als doel zelf zweefvliegpiloot te worden.

De vleugeltjes lijken soms nog ver weg, maar stap voor stap, of beter gezegd vlucht na vlucht naderen we ons doel.

CU @ RWY!

Karin Borjean

Zweefvliegtuignieuws

BPB

Toen het voormalige staatsbedrijf PZL op de klippen ging en opgesplitst werd, gingen de zweefvliegtuigen van PZL Bielsko over naar Allstar PZL Glider Ltd. De ingenieur-ontwerper Bogumil Beres kocht echter de rechten en productiemiddelen over voor zijn geesteskind Diana (SZD-56) en stichtte een eigen bedrijf. Een beperkte productie werd



De nieuwe vleugel (bedrijfsfoto)

gestart, maar tegelijk dacht Beres aan een tweede generatie, met voornamelijk een totaal nieuwe vleugel. De eerste vleugels van de Diana 2 zijn onlangs uit de mallen gekomen. Elke vleugelhelft weegt slechts 44 kg en kan 120 l waterballast bevatten. Beres is vast overtuigd een gemeten glijhoek van 1:52 te kunnen halen. De eerste vluchten van het prototype zouden rond deze tijd moeten plaatsgevonden hebben. Eerste leveringen voorzien voor 2005.

DG Flugzeugbau

Op 2004-10-15 rolde de eerste LS-8 uit DG-productie van de band. Er was heel wat vertraging omwille van de slechte toestand van de originele LS-mallen. Het bestelboek voor dit type bij DG is nu vol tot midden 2005.

Verder werd er besloten om de Göbler-Hirth-motor van de turboversie van de DG-1000 T



De ingebouwde Solo-motor (bedrijfsfoto)

te vervangen door een Solo-motor 2 350 C, om een beter klimvermogen te bekomen.

De eerste vlucht met de nieuwe aandrijving vond plaats op 2004-10-28. De productie draai reeds op volle toeren, gezien de forse vraag.

HP Aircraft

Het bedrijf van wijlen Dick Schreder verkoopt nog steeds plannen en bouwdozen voor onderdelen van de HP-14 en HP-18, maar heeft nu ook een HP-24 op touw gezet, een kunststof ren/18meterklasser bouwdoos. De vleugel zal geleverd worden met ingekleefde ligger en dichtgekleefde schaal. De mallen voor romp en stabilo zijn klaar en een eerste exemplaar van elk onderdeel werd al geproduceerd. De positieve mallen voor de vleugels zijn eveneens klaar, nu moeten de negatieve mallen nog gemaakt worden. Te volgen op <http://www.hpaircraft.com/hp-24/>



De romp van de HP-28 (bedrijfsfoto)

Lange Flugzeugbau

Er zijn steeds meer piloten die op de Antares-demonstrator gevlogen hebben, de commentaren zijn ruim positief. Voor 20 m spanwijdte is de elektrozeveer blijkbaar bijzonder wendbaar, de ergonomie van de cockpit is goed doordacht, de motorbediening buitengewoon eenvoudig. De glijhoek zou 1:56 bedragen. Vooral de snelvluchtpolaire lijkt interessant: bij 170 km/h zou de daalsnelheid slechts 1,2m/s zijn! Prijzen? Een naakte Antares kost 125 000 €, maar alvo-

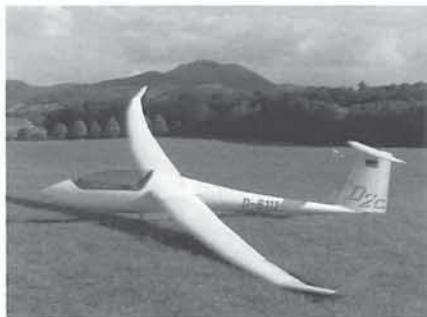
rens het toestel volledig uitgerust is, moet men minstens op 161 000 € rekenen. Zo moet de radio een Becker AR 4201 zijn, want het is de enige die compatibel is met de vluchtcomputer en diens elektronische stem. Er zijn op dit ogenblik 40 vaste bestellingen.

Scaled Composites

Rutan heeft zijn slag thuisgehaald: zijn ruimtemotorzwever SpaceShip One heeft de Ansari X Prize gewonnen door twee opeenvolgende bemande ruimtevuchten uit te voeren binnen de twee weken. Het toestel kwam telkens in glijvlucht landen. Nu wordt er onder impuls van Richard Branson een commerciële operatie gestart om geregelde ruimtevuchten te organiseren voor een "breder" (maar nog altijd zééér begoed) publiek. Het bedrijf noemt *Virgin Galactic!*

Schempp-Hirth

Op 2004-09-16 heeft Helmut Treiber op de Hahnweide de eerste vlucht met de Discus-2c uitgevoerd. De nieuwe buitenvleugel van



De Discus-2c (bedrijfsfoto)

deze 18 m versie beschikt over Maughmer-winglets. De vleugelbelasting kan variëren tussen 30 en 50 kg/m².

Schleicher

Met de G van Michael Greiner wordt een nieuw tijdperk ingeluid bij Schleicher. De ASG-29 wordt een 15/18 m toestel specifiek ontwikkeld om met een thuisbrenger ("turbo") uitgerust te worden. De vleugeldeling gebeurt op 5,5 meter van de langas. Het glijgetal wordt aangegeven als 50 in 15 m en 52 in 18 m. Het vliegklare leeggewicht in 18 zou slechts 280 kg bedragen, wat een minimale vleugelbelasting van 33 kg/m² betekent, en een maximum met volle ballast (160 l in de vleugel en 35 in de romp) tot 54,7 kg/m². Voor de 15 m zijn de cijfers resp. 36 en 55,4 kg/m². De motor is een Solo 2350 tweetakt met 18 pk. Het prototype zou in de loop van 2005 moeten opstijgen, de productie zou gestart worden begin 2006.



Ontwerptekening van de ASG-29 (bedrijfsdocument)

Bij Schleicher is verder onlangs de 25ste ASH-25 van de band gerold, een zelfstarter Mi model bestemd voor Steve Fosset (het is zijn tweede exemplaar).

We deden het voor de eerste keer!

(en daar zal het niet bij blijven)

De doop

Karin kreeg een cadeautje voor haar verjaardag: een vlucht met een zweefvliegtuig. Waauw, dit wou ik ook wel eens meemaken. En zo gebeurde het...

Op 06 juni 2004 deden we het voor de eerste keer. We stapten in een niet al te nieuw toestel (ASK 13) en we gingen zweven. We kregen onze doop van Rudi en nadien waren we een klein beetje onwel. Ik weet niet of er een verband is tussen deze twee vaststellingen, maar nadien zijn we nooit meer onwel geworden.

Rudi profiteerde van de «pompkes» en ik kreeg af en toe het gevoel op een paardenmolen te zitten. We bleven respectievelijk 30 en 45 minuten in de lucht. Karin had uiteraard

de langste vlucht hetgeen waarschijnlijk geen toeval is, want tot op heden bleef zij altijd langer zweven. Het zal aan uw gewicht liggen kreeg ik eens als opmerking. Maar dit is niet correct want Karin heeft dit bewezen door eens extra gewicht mee te nemen. :-)

Het was fijn, de sfeer zat er goed in. Rudi en Co zwansden er op los. Er kroop er ene van de club in een blits toestel met een fietswiel (gemonteerd aan een vleugel?) en die zei dat hij naar Duitsland ging. Het is de voorzitter zeiden ze, let er maar niet op. Een zekere Luc ging voor de eerste keer alleen van de grond en een zekere Yves was de sferemaker van dienst.

Het zweefvirus

Het was tof. Zelfs zo tof dat we de week nadien nog eens gingen kijken. Kijken? Ja,

maar daar bleef het niet bij. Diezelfde dag gingen lieten we ons zeer snel overhalen om nogmaals mee te vliegen.

Nu hadden we het goed te pakken. We maakten ons lid van de club.

Het virus was toegeslagen te huize Geyskens. Sindsdien zijn alle weekends gefocust op zweven. Gedaan met lang uitslapen op zondag! Ook gedaan met 's zondags de auto te wassen... 't zijn zweefvliegers die nu gekuist worden, tot groot verdriet van onze wagen.

Een verschijnsel van het virus is dat je al wandelend over straat altijd aan het turen ben naar wolkenformaties. Je moet uitkijken dat je hierbij niet onder een auto loopt! Nooit gedacht ik zoveel interesse zou krijgen voor weerkunde, aërodynamica, navigatie en hippe hoedjes...

De opleiding

Een woordje over onze eerste ervaringen als student. Het lijkt allemaal gemakkelijk als je de piloten ziet zweven, maar dat valt lelijk tegen op het moment dat je dat zelf moet doen. Vooral de sleep en de landing, maar ook de momenten daartussen (alles dus) lopen aanvankelijk niet van een leien dakje, vooral niet met die loodzware (J) vliegers.

Ondertussen hebben we er een twintigtal vluchten opzitten (dd. 01/09/2004) en daar zal het niet bij blijven. Zullen we solo gaan op 30 of 130 vluchten? Afhankelijk van de prestatie van de dag varieert mijn voorspelling tussen deze uitersten. Elke zweefpilot zal zich ooit wel die vraag gesteld hebben.

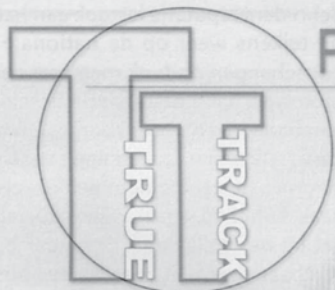
Een pluim voor de instructeurs

Vooraleer ik dit artikel afsluit willen we, ikzelf en Karin, de instructeurs bedanken voor hun inzet en geduld. We hebben zeer goede ervaringen met hen. De vaardigheden van het vliegen krijg je niet na enkele lessen en we zijn blij dat ze dat nog zo goed weten. Chapeau!

Yves Geyskens



En enkele maanden later maakte Yves zijn eerste solovlucht (foto: T. Stockmans)



PILOT SHOP

www.TTpilotShop.be
dè webshop in België

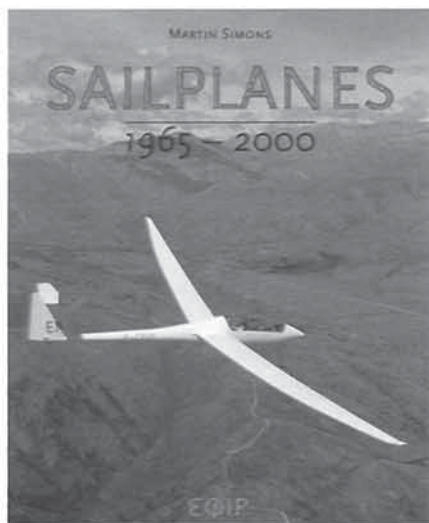
**GPS
Kaarten
Headsets
(Studie-)boeken
Airplane models
Pilot-accessoires
Flight simulation
PDA Aviation solutions
Receivers - Transceivers**

homefield EBLE; Op verzoek ook bij U op uw vliegveld
Tel.: 03/285.66.56 • Fax: 03/285.66.57

Email: Info@ttpilotshop.be

Web: www.ttpilotshop.be

Het hoekje van de boekenvreter



Martin SIMONS besluit zijn trilogie *Sailplanes* met het deel 1965-2000 (Equip, Königswinter, 2004, 272 blz. 25 x 30,5 cm, talrijke Z.-W. en kleurfoto's, ingekleurde driezijdenaanzichten van alle types). Hoewel de meeste vliegtuigen uit deze periode nog heel regelmatig op onze vliegvelden te zien zijn, is Simons er toch weer in geslaagd enkele echt originele toestellen op te nemen.

In tegenstelling met het vorige werk deelt Simons ditmaal het boek niet in volgens de stand van de techniek, maar wel volgens land en constructeur. Als referentiewerk voor modelreeksen is het daardoor beter geschikt, maar minder goed om de technische vooruitgang te volgen. Kwestie van smaak en interesse, maar het doet een beetje afbreuk aan de uniformiteit van de trilogie.

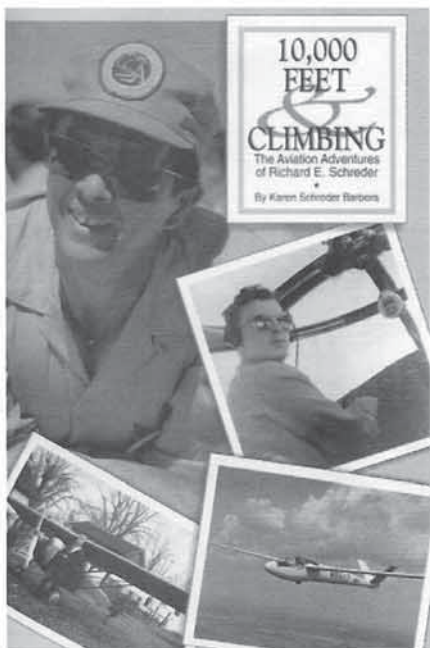
De 272 blz. zitten weer boordevol interessante informatie, en zijn rijk geïllustreerd met foto's, nu meestal in kleur (ook voor periodefoto's). Bij de exotische types vinden we ditmaal o.a. de Australische Platypus side-by-side tweezitter van Schneider, de Braziliaanse CB-2 Minuano, de Engelse Sigma (wellicht destijds het meest besproken superzweverproject), de Hongaarse KM-400, de Japanse LAD SS-2, de Amerikaanse Applebay Aero-Tek Zuni...

Maar natuurlijk is het grootste deel van het boek gewijd aan de talrijke Duitse toestellen, van Standard Libelle tot Eta. Ook Polen krijgt een mooie brok uit de koek toebedeeld. Maar behalve enkele Akafliëg-types zijn al deze toestellen welbekend en vliegen ook bij ons in aanzienlijke aantallen rond.

Zoals gewoonlijk zijn de driezijdenaanzichten op paginaformaat, met talrijke detailtekeningen over profielen, spanten, beslagen, montagesystemen, enz., bijzonder nauwkeurig, net wat nodig is voor schaalmodelbouwers bijvoorbeeld. Bijna allen zijn afgeleid van de originele bouwtekeningen, op computer verwerkt en ingekleurd. En

daar zit voor mij ditmaal een ernstige schoonheidsfout: ik had al bedenkingen bij de inkleurconventies van de vorige delen (zilver voor metaal, bruin voor hout, beige voor doek, blauw voor plexiglas, enz.), maar hier gaat Simons voor mij nu ernstig over de schreef: onze mooie witte kunststoftoestellen geeft hij een beige/grijs uiterlijk, dat allesbehalve in de smaak valt en ook helemaal niet met de realiteit klopt. Jammer!

Maar natuurlijk neemt dit niets weg van de documentaire waarde van het werk. Het is evenals de twee vorige delen een onmisbaar onderdeel van ieders zweefvliegbibliotheek.



Het is alweer een tijdje geleden dat we een zweefvliegerbiografie mochten lezen. Met *10,000 feet & climbing* (Express Press, USA, 2001, 2de uitgave 2003, ISBN 0-7880-1633-4, 253 blz., 13,7 x 21,4 cm, talrijke z/w foto's) schetst Karen SCHREDER BARBERA een treffend portret van haar vader Richard E. "Dick" Schreder, een van de markante figuren van de Amerikaanse zweefvliegwereld in de jaren '60, '70 en '80.

Schreder, geboren in 1915, begon zijn carrière als loopjongen in zijn vaders kruidenierswinkel, maar hij droomde alleen van vliegen. Daarom verliet hij het ouderlijke huis om te gaan studeren. Terwijl hij zijn ingenieursstudies bekostigde door vertegenwoordiger te spelen, ging hij ook de zelfbouw van een eenzits motorvliegtuig aan. Pas afgestudeerd werd hij gemonsterd als marinevlieger op Mariner watervliegtuigen, en onderscheidde zich weldra door het kelderen van een U-boot, de eerste die vanuit de lucht ooit tot zinken werd gebracht.

Na de oorlog verdiende hij de kost met de productie van plastic meetlatten, teken-

driehoeken e.d., en begon zijn carrière als wedstrijdpiloot en zelfbouwer van zweefvliegtuigen. Sommige van zijn brouwsels waren in de zestiger jaren echt succesvol, maar Moffat schreef ooit over hem: "Dick is zelf de grootse vijand van zijn toestellen, want wanneer hij met zo'n ding weer eens keigoede resultaten haalt, kan niemand weten of het aan hem ligt of aan het zweefvliegtuig. Hij deed het al niet slecht met zijn Baby Bowlus!" Van sommige toestellen zijn er wel ganse reeksen gebouwd, op plan of via bouwdozen. Schreder werd nationaal kampioen in 1958, 1960 en 1966, en deed mee aan de WK in 1960, 1963, 1965 en 1968.

Schreder was een groot voorstander van metaalbouw, nadat hij zelf een aantal ongevallen had overleefd dank zij de structurele bescherming die een metalen schaalconstructie biedt. Hij werd ook de voorvechter van 90°-flaps als landingshulp i.p.v. remkleppen, omdat die veel steilere en tragere aanvluichten toelieten dan wat toen gebruikelijk was met Schempp-Hirthkleppen. Hij overtuigde eerst de SSA, en dan de IGC (toen nog CIVV) om welvingskleppen toe te laten in de standaardklasse. Dit leidde tot een jarenlange strijd tussen voor- en tegenstanders rond de standaardklassedefinitie, en uiteindelijk volgde een opsplitsing in de huidige standaard- en renklassen.

Schreders reputatie lag ook aan het feit dat hij telkens weer op de nationale kampioenschappen opdook met weer een nieuw prototype, dat meestal slecht enkele uren op voorhand min of meer klaargestoomd bleek. De eerste vluchten verliepen vaak met tragikomische problemen: geblokkeerde lierhaak, flutter op lage hoogte, gebarsten vleugel bij het ballasten... Schreder beschikte blijkbaar over een zeer actieve beschermengel, want hij ontsnapte herhaaldelijk op het nippertje aan de dood. Zijn avonturen waren zo "overdreven" dat wie hem niet kende hem wel voor een aartsleugenaar kon aanschouwen... tot hij onafhankelijke getuigen tegenkwam. Zo heeft Schreder bij de WK 1960 in Keulen een soort wereldrecord gebroken, die van de snelste vrijlating uit Oost-Duitse gevangenschap, toen hij aan de verkeerde kant van het Ijzeren Gordijn landde: minder dan 24 uur!

Van zijn toestellen zijn vooral de HP-14 (metaal) gekend, waarvan de serieproductie even bij Slingsby in Engeland werd ondernomen, en de HP-18 (metaal, kunststof voorromp), waarvan nog steeds plannen en onderdeelbouwdozen verkocht worden. Schreder overleed in 2002, maar zijn bedrijf, HP Aircraft, werkt nu aan een nieuw kunststof bouwdoestoel onder leiding van Bob Kuykendall. Zie <http://www.hpairspace.com/hp-24/>

Stéphane Vander Veken

AVI BENELUX**Bert de Wijs***Benelux importeur van DG*

Industrieweg 3
 5111 ND Baarle-Nassau
 tel. +31-13-507.9601
 fax +31-13-507.8787
 email: avi@baarle.org

DG-1000 2-zitter**2 spanwijdtes, 18m en 20m**

- hoge effectieve remkleppen
- 2- delige kap, sterker, betersluitend
- geluidsarm op alle snelheden
- wiel bediening achterin zelfstandig
- gewichtbox in staartvlak
- uitstekende zit (ook voor lange mensen)
- super geveerd wiel
- kunstvluchten toegestaan

AVI BENELUX**Bert de Wijs***Benelux importeur van DG*

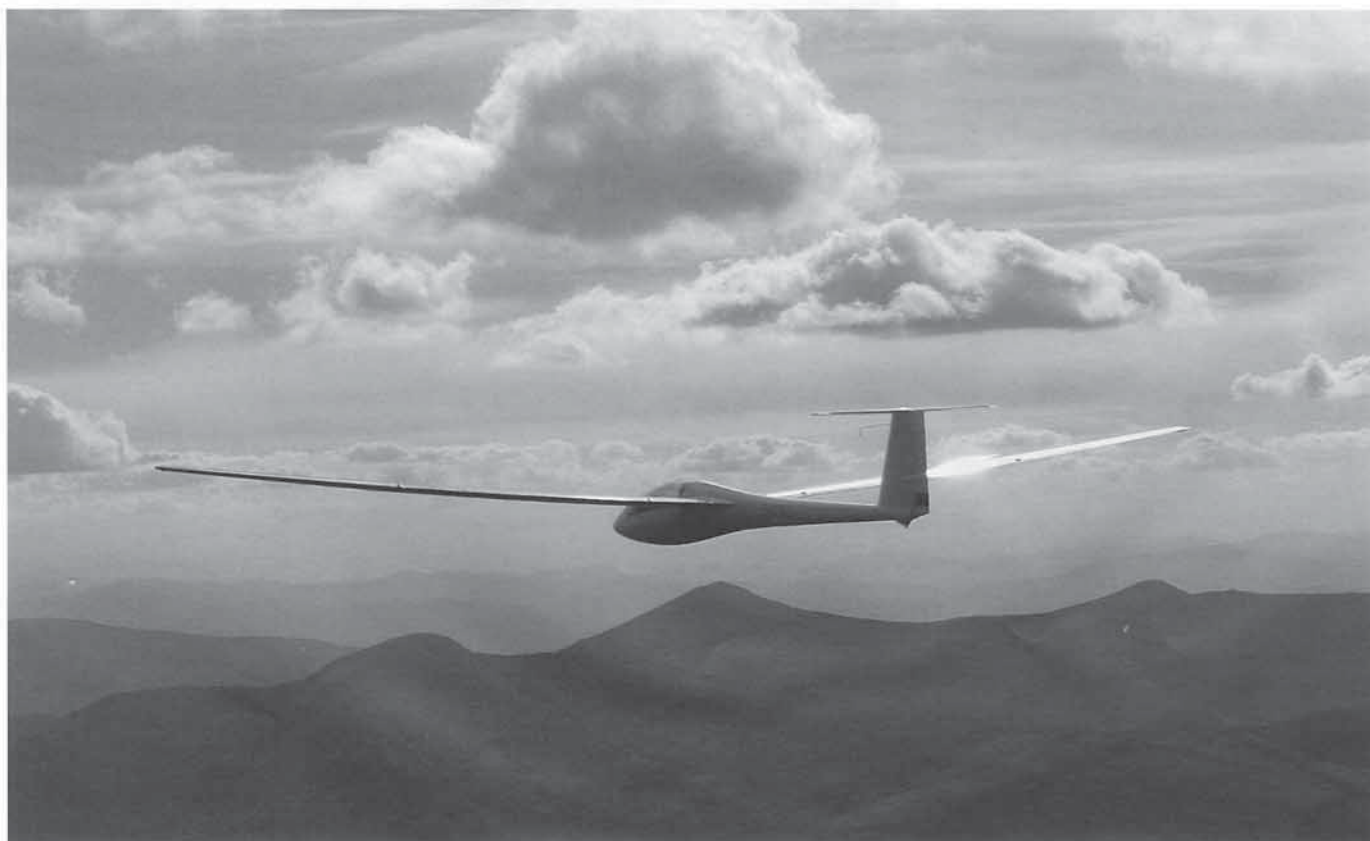
Industrieweg 3
 5111 ND Baarle-Nassau
 tel. +31-13-507.9601
 fax +31-13-507.8787
 email: avi@baarle.org

motor zwever?

DG-808B**15m en 18m spanwijdte**

- veruit de lichtste, 335 kg "all in"
- geweldige klimmer in thermiek
- absoluut veiligste motorbediening
- meest automatische motorbediening
- meeste ervaring met uitklapmotoren
- vele andere ongeëvenaarde voordelen

Gezocht: partners voor aanschaf van een DG-808B motorzwever. Wij krijgen regelmatig klanten, die een DG-808B willen kopen, maar daarbij ook 1 of 2 partner(s) zoeken.



Een zoemertje na een geslaagde overlandvlucht (foto: P. Janssens)

Er was eens ...

Verslag zweefvliegstage 2004



door: Barbara Verdonck

Overgenomen uit 'De Stick' het clubblad van de KAC WEELDE

Kom kleine zwevertjes van mij, schuif eens allemaal wat

dichterbij, dan vertel ik jullie een verhaal. Een waar gebeurd sprookje dat plaatsvond tussen 5 en 16 juli, maar al zo lang, lang geleden lijkt.

Er was eens, diep verborgen in de bossen, een lange weg van wel driiiiiieeee km lang. En de buren keken vaak geïrriteerd naar die bossen want vanuit de bossen kwam er al van 's morgens vroeg lawaai, niet overdreven veel lawaai maar het viel toch op, nietwaar. En van 's morgens vroeg tot 's avonds laat hoorden ze het geluid van zwaar laabeur. Dit bos werd Weelde vliegveld genoemd.

Zalig makende pint

Maar laat ik beginnen bij de start en proberen mij niet te overhaasten. Want haast en spoed is zelden goed, buiten als ge (je voor de hollanders onder ons) de grond af moet. Het begon allemaal op een nogal bewolkte zondagavond. We zaten samen, de oudgedienden, te genieten van een zalig makende pint. Kenmerkend aan avonden is dat de zon aan het zakken is en het moeilijk wordt personen te herkennen. Zo ge-



Linde Van den Beek doet op een heel bijzondere wijze een smeekbede aan Koen Biesmans. Beide zijn van de K.V. de Wouw.



Sanne krijgt van Koen Van Rooy de laatste aanwijzingen. Links Linde Van den Beek. Foto: Lieven Van Roelenbosch.

beurde het dat ik als doorgewinterde veteraan (van 5 jaar die van alles al had meegemaakt en de badge kan tonen die nu al lang niet meer aan de nieuwe solo's wordt uitgereikt, dit geheel terzijde natuurlijk) een kortharige gast uit een rode koets zag stappen zonder hem te herkennen. Kristof Wuyts maakte de opmerking "daar kunnen we nog wel iets aan hebben, hij lijkt sociaal" toen Calders al wuivend dichterbij kwam.

Aan al de oudgedienden een tip: Verwittig de mensen bij grote veranderingen aan je uiterlijk dan kunnen wij hierop anticiperen.

Gevecht tegen de weergoden

Van anticiperen gesproken, probeer ook elk jaar opnieuw een strategische plaats te vinden om je tent te zetten, dat vermijdt grote graafwerken. De woensdag versloegen we namelijk de Chinezen in het graven van dijken en grachten. Met verenigde kracht, en ik die een paraplu vasthield, sloegen we grote gaten in de bodem om de tenten te vrijwaren van watersnood. Helaas, tegen de "evil laughing wizard" Filip, die deze stortbuien over ons stuurde (achternaam onbekend, maar bemind door heel het kilosierra team), was geen kruit opgewassen en al snel kwam het water tot aan onze oren. We waren niet bestand (we werden afgedroogd) tegen de 4 elementen, (regen, gietende regen, echt wel harde regen en verschrikkelijke stortregen). Zo waren we verschillende dagen overgeleverd aan de grillen van de goden en al snel overnachtten, Dennis, 2x Kristof, en Filip Calders (niet te verwarren met de wizard) in het Hilton. Dit hotel was niet zomaar een oord, verscholen achter het struikgewas.



Alle instructeurs worden door Leen Martens bedankt voor hun inzet. Foto: Norma Pouillon.

Het was de Olympische berg waar de goden hun grote motorvogels laten rusten wanneer de zon onder gaat. Grote humeurige vogels die volgens de legendes de windrichting bepalen en wanneer ze echt slecht gehumeurd zijn ons helemaal de o7 opsturen (ni lief).

Kwade belgeesten

Ja beste kindertjes, maar dat was niet het enige gevaar dat op ons loerde want 's morgens vroeg, wanneer de haan nog sliep en het zonnetje nog maar juist over de einder was komen piepen, kwamen de kwade belgeesten spoken rond de tenten. Al snel joegen de verantwoordelijken (ik inclusief natuurlijk) het werkvolk de piste op om onze zwanen buiten te zetten, klaar voor een nieuwe start.

En dan kwamen ze, de grote helden, onze instructeurs. De machtigste van al, die het magische gele toverhoedje bezat, vertelde ons wat de weergoden beslist hadden en of we de lucht in konden. Deze goedaardige reus leerde ons de magie van het zweven, de kunst van het warmzien en het vlijtig omhoog draaien. Samen met deze goedaardig reus en de "evil Laughing wizard" beleefden we veel spannende avonturen. Dank aan al de verantwoordelijken, instructeurs, keukenpersoneel, koks, barmannen, boskabouters, tuinstoelen, logistiek, goden en degene die ik vergeten ben voor het prachtige kamp.

Kom kindertjes ga nu maar slapen dan vertel ik morgen verder over de grote avonturen.

Getekend,
Kleine, met steun van het kilosierra team.



Gie Meeuwis wordt tot zweefvliegpiloot gedoopt. Foto: Norma Pouillon.



Een 5-tal deelnemers aan de zomerstage kijken geamuseerd naar de 'doopplechtigheid'. Foto: Norma Pouillon.

Te koop

Ka 6 CR

bouwjaar 1964
Basisinstrumenten - open aanhanger
Tel.: 014/677922

ASW 15B

bouwjaar 1975 - privaat gevlogen
Gesloten aanhanger - basisinstrumenten + radio
Vraagprijs: 8.000,- €
Tel.: 02/4654776 of 016/290191

Ka 6 E

Basisinstrumenten - gesloten aanhanger
Vraagprijs: 4200,- €
Mattijs@dewouw.net

Ka 6 CR

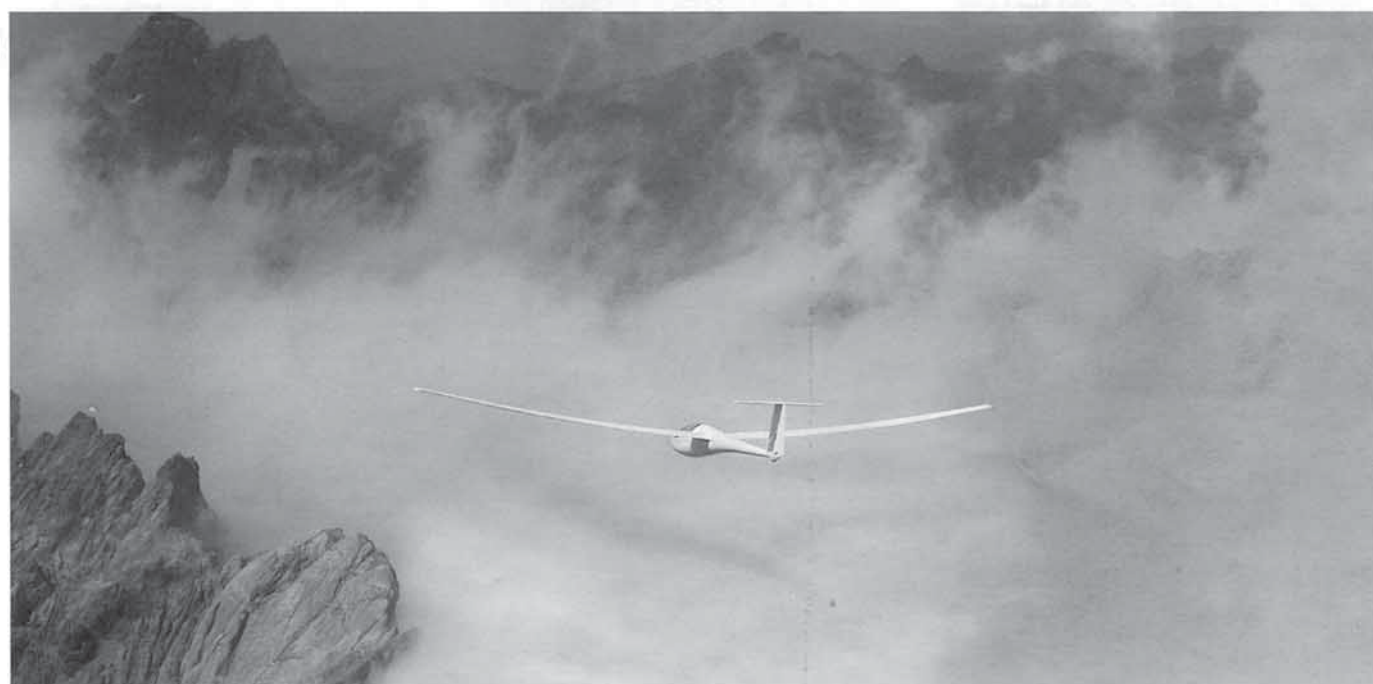
bouwjaar 1962
Basisinstrumenten - open aanhanger
Vraagprijs: 3000,- €
Mattijs@dewouw.net

SF 34

gesloten aanhanger
Serienummer 5105 - bouwjaar 1981
Aantal uren: 1900
Vraagprijs: 24000,- €
Mattijs@dewouw.net



Een zalige landing (foto: S. Mathieu)



Proef er ook eens van (foto: P. Janssens)

Vier uur tussen hemel en aarde

Verslag van mijn eerste overlandvlucht



door: Dries Van Gestel

Overgenomen uit 'De Stick' het clubblad van de KAC WEELDE

Verslag van zijn 50 km vlucht van Weelde naar Zwartberg. Uit dit artikel blijkt weer dat een goede voorbereiding van je eerste 50 km erg belangrijk is, en dat het geen superweer hoeft te zijn. Blijf echter vragen stellen aan je clubgenoten zodat je op alles voorbereid bent.

.....Zo kan ik denk ik het best mijn eerste 50 km omschrijven. Langs de ene kant de hemel, omdat zweven me in vervoering brengt, rust geeft en er maar niet genoeg van krijg. Langs de andere kant de aarde omdat je niet kan ontsnappen aan de werkelijkheid, je hoofd erbij moet houden maar ook omdat je vroeg of laat terug aan de grond staat.

Een goede voorbereiding is essentieel

Telkens als ik mensen vol overtuiging vertel over het zweefvliegen, kunnen ze niet geloven dat je zonder motor in zo'n wit ding honderden kilometers kan afleggen. Honderden kilometers is NOG niet aan mijn besteed, maar mijn eerste honderd heb ik wel binnen sinds zaterdag 24 juli. Spijtig genoeg toen pas, ik voelde me immers al van voor het zweefvliegseizoen van start ging klaar om op te stijgen. Kaarten ingekleurd, mogelijke vliegrouden vele malen bekeken, gelezen over overlandvliegen, laten zien dat ik kan doellanden, telefoonnummers bij elkaar gezocht, handleiding van de volkslogger op de trein gelezen... maar dit was niet genoeg. 3 trouwfeesten midden in het seizoen waardoor ik de volgende dag niet fris was alsook de bijbehorende vrijgezellen feestjes, het slechte weer, andere verplichten,.... deden me steeds naast een mogelijk

overlandtrip grijpen. Ondertussen zag ik enkele andere jonge goden (knipoog) van onze club voor hun 50 km avontuur vertrekken.

Wel ben ik er nu van overtuigd dat je beter het goede moment afwacht, dan al drukmakend perse te willen vertrekken. Het goede moment betekent in mijn ogen echter niet perse het beste weer, wel het moment dat je er mentaal klaar voor bent!!! Dat ik er mentaal klaar voor was voelde ik vorig jaar toen ik vrij plots een klik voelde. Ik vertelde daarna tegen mijn papa dat het vanaf toen aanvoelde alsof ik van het vliegveld weg durfde te vliegen en er van overtuigd was dat ik de nodige thermiek zou vinden en ook nog zou kunnen benutten.

Route verkend met motorzwever

Iets wat ook kan bijdragen aan vertrouwen is een vlucht met een motorzwever over het uitgestippelde traject. Ook de lange en kortere gesprekken op het veld en in de bar met meer ervaren piloten zijn zeker een aanrader. De meeste zijn ook vol over hun hobby en zien je vragen zeker niet als tijdrovend maar meer als een voldoening. Mijn eerste overland was ontspannen maar soms ook opwindend en spannend, en dan komt alle bagage van pas.

Die bewuste zaterdag was ik eigenlijk niet echt van plan om overland te gaan, maar had toch maar voor de zekerheid een iets of wat opgeladen GSM en wat lakens, die bij een eventueel buitenlanding de vlieger op de aanhangwagen moeten beschermen, meegenomen. Niet al te vroeg op het vliegveld aangekomen vroeg/zei Laurent Claessens me dat het misschien wel een goede overland dag kon worden. En, gelukkig voor mij, kon hij met zijn auto ophaalploeg zijn. Ik beschik immers niet over een auto met trekhaak die ik kan uitlenen aan mijn ophaalploeg. Je kan nooit genoeg ophalers hebben, dus als er nog mensen zich geroepen voelen: mijn gegevens vind je op de ledensectie van onze site ;). Vermits ik iets later op het vliegveld was, stak ik mijn langevlucht-ticket na een ander roze kaartje. In het uur dat de Ka-6 weg was, zag ik meerdere piloten met duidelijke teleurstelling op hun gezicht één of meerdere keren landen na een vlucht die zo lang had geduurd als één in de winter. Het ideale overlandweer was het dus ook niet echt.

Sommige bekeken me dan ook raar als ik hen vertelde dat ik toch maar mijn 50 km ging proberen. Zoals al eerder vermeld voelde ik me mentaal klaar en dan hoeft het in mijn ogen niet perse bangelijk weer

te zijn. En zoals ze bij ons zeggen: wie niet waagt, blijft maagd!

EBWE verdween die dag voorgoed uit het zicht, spijtig

Om iets na 15.00 uur koos oo-ZBW dus het luchtruim. Ik werd afgezet in een pomp en kon direct stijgen tot ongeveer 1300m, wat voor mij het teken was om ervoor te gaan. Het duurde niet lang of ik vloog zo goed als boven vliegveld Oud-Turnhout, mijn eerste van drie steunpilaren tussen Weelde en Zwartberg. Daar in de buurt vond ik een pomp tot 1329m waardoor ik met een reservehoogte van 200m een glijgetal van 16.6 moest bereiken om veilig mijn tweede steunpilaar te bereiken: vliegveld Keiheuvel. Dus neus richting Balen en afwachten wat er zich onderweg zou aanbieden, door die bewuste pomp was ik immers lokaal EBKH. Toen verdween EBWE gelukkig maar ook spijtig genoeg voor goed die dag uit het zicht.

Veel kwam ik niet tegen op mijn glijvlucht richting Keiheuvel. Uiteindelijk kwam ik uit op een kleine 600m voorbij het water. Het zou toch niet waar zijn, Keiheuvel werd steeds groter, en ik had totaal nog geen zin om te stoppen! Gelukkig vond ik daar de volgende pomp richting 1040m, op naar laatste steunpilaar: Sanicol. De tweede poging daar was raak en even later zat ik bijna in de wolken op 1550m. Toen voelde ik voor de eerste keer die vlucht toch wel een scheut euforie door me heen gaan: ik ga Zwartberg halen, dat pakken ze mij niet meer af!! Als de logger zou uitvallen kon ik nog altijd ginder landen, maar dat was niet mijn plan. Een glijvlucht van 10 min om op 700m aan te komen in Genk. Het charron-programma zou me later vertellen dat ik dit eerste been (57.8km) van mijn eerste solo overland had afgelegd met een gemiddelde snelheid van 41km/h.

Ginder was er geen blauw te bekennen en ook niet de mooie bloemkoolwolken. Wel bovenbewolking met wat donkerdere plukken. Voor de tweede keer dacht ik dat mijn avontuur zou eindigen en bereidde ik me een beetje voor op een landing op EBZW. In Zwartberg konden ze me immers terug slepen en dan was ik in geen geval mijn ophaalploeg ten laste. Maar toen had ik iets van: nu ben ik bezig, ik ga er gewoon voor.

Daar ging mijn droom om Weelde te halen

Volgende doel was terug vliegveld Sanicol, wat na weer een relatief lange glijvlucht niet



zo moeilijk bleek te zijn. Maar toen begon het, ik had immers nog maar 370m over en het was ondertussen al half zes (later bleek dat om zes uur alles in Weelde binnen stond). Maar in landen op Sanicol had ik helemaal geen zin. Ik wist niet zeker of ze me daar een terugsleep konden geven, en dan zou het toch een eindje zijn geweest voor mijn ophaalploeg. Daarbij kwam dat Keiheuvel nog maar op 8km lag: de motivatie om te blijven vechten. Op dat moment kwamen enkele vluchten van vorig jaar goed van pas. Toen had ik me voorgenomen (als training) om zo lang mogelijk boven te blijven ook al betekende het dat ik steeds op hetzelfde punt op een nul zat.

Stijgen, zakken, terug stijgen naar 650m. Ik ging het er op wagen tot net voor het punt van 'no return' om daar desnoods terug te keren. Maar wie weet vond ik nog iets. Dit was het geval en 7 minuten later was ik terug op 1240m. Het voor mezelf opgestelde doel in Zwartberg om Keiheuvel te bereiken kon me ook niet meer afgenomen worden. Wel dacht ik daar weer even om de Ka-6 voor de zekerheid aan de grond te zetten. Dit zou echter betekenen dat ik de hoogte waar ik even daarvoor nog zo voor gevochten had, gewoon over boord zou moeten gooien. Dat vond ik een te grote verspilling. Dus om kwart na zes, met dezelfde ingesteldheid van daarvoor, neus richting Oud-Turnhout en afwachten of ik dit zou halen of dat het alsnog Keiheuvel zou worden.

Even later zou blijken dat Oud-Turnhout ook mathematisch in orde was. Spijtig genoeg gunde Arendonk industrie me maar 100m, en 550m zou betekenen dat ik een glijgetal van 42.8 moest halen. Dit is echter niet zo evident met een Ka-6 zonder echte thermiek, dus daar ging mijn droom om terug te landen in Weelde. Ondertussen was het kwart voor zeven en ik besloot dan maar om

vrij direct koers te zetten naar het vliegveld waar ik ooit nog met een parachute was geland. Zo zou ik nog genoeg hoogte overhouden om mijn circuit te kunnen vliegen.

Ik hunker naar verder, hoger en sneller

Even later stond ik zonder problemen stil in het gras naast de vroegere landingsbaan. Gelukkig had ik ooit de telefoonnummer van de boswachter genoteerd. Het oude vliegveld is immers afgesloten met een poort die op slot is. 2 telefoontjes later zat ik te wachten op mijn ophaalploeg en de boswachter, en drong het tot mij door dat ik mijn eerste 50km achter de rug had. Eigenlijk zelfs meer dan dat: een vlucht van 110 km. Ook al stond de zwever maar 9 km van de thuishaven, toch was ik meer dan voldaan.

Ginder het toestel afgebroken en in Weelde met de hulp van enkele andere terug opgebouwd, om daarna aan de bel te hangen. Terwijl de toen nog aanwezigen hun consumptie aan het nuttigen waren, kon ik het toch niet laten om eerst te gaan checken of de logger wel naar behoren had gewerkt. Dit bleek gelukkig het geval te zijn. Om 22.15 reed ik weg van het vliegveld na een dag waar ik zo lang naar had uitgekeken.

En zoals alles bij mij in het zweefvliegen, heeft deze vlucht er weer voor gezorgd dat ik nog meer hunker naar meer, verder, hoger, sneller,... Als het aan mij ligt, is dit zeker niet mijn laatste overland, en ben ik van plan om nog meer punten te pakken voor de Charronwedstrijd.

De analyse van de vlucht hoort er voor mij zeker ook bij en daar heb ik wel enkele zaken van opgestoken. Als ik mag samenvatten en mijn mening mag geven:

- opwindend, spannend, machtig maar ook rustgevend

- zeer zeker voor herhaling vatbaar
- mijn meest intense gevoel van zweefvliegen tot nu toe.
- maar...begin er pas aan als je er volledig van overtuigd bent dat je er mentaal klaar voor bent.
- een goede voorbereiding maakt de vlucht eens zo plezierig, een stuk eenvoudiger en natuurlijk ook veiliger.
- op sommige momenten zul je zelfs 0.1 m/s stijgen weten te appreciëren
- vraag zeker raad aan andere piloten, maar je hoeft niet op het vliegveld te zijn om je vlucht voor te bereiden, zelf het kleinste kamertje in huis is groot genoeg voor bijvoorbeeld de handleiding van de logger.
- en natuurlijk: wie niet waagt, die niet wint



Dries zit ontspannen klaar voor zijn eerste overlandvlucht naar Zwartberg.
Foto: Lieven Van Roelenbosch.

Ps Zweefvliegen blijft een teamsport en ook al vinden sommige dit melig toch bedankt aan zij die me hebben geholpen met deze vlucht.



Een Ka13, het ideale werkpaard in vele clubs (foto: ?)

Charron 2004

190 piloten, 1.114 proeven, 62.780,5 km opgegeven proef, 196.100,0 km vrije vlucht ...

CLUBKLASSE 2004

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	4317,3
2.	David SANNEN	KAZM	4013,4
3.	Peter BERTELS	ACB	3306,6
4.	Jelle VANDEBEECK	KVDW	3265
5.	René VROLIX	LV	3113,3
6.	Geert DE PALMENAER	VZP	3102,6
7.	Bart JANSSEN	LV	2959,6
8.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	2877,5
9.	Manu LAROSE	ACB	2129,5
10.	Koen CROMBEZ	DAC	2121,3
11.	Sébastien MATHIEU	KVDW	1817,9
12.	Yven MAUROO	KVDW	1771,4
13.	Eddy DANIELS	ALB	1734,3
14.	Edouard VALVEKENS	KVDW	1634,3
15.	Johnny FABRIE	KAC	1607,1
16.	Bavo LENS	DAC	1515,4
17.	Joost BERTELS	ACB	1465,6
18.	Kurt DIRCKX	ALB	1384,8
19.	Bart HUYGEN	KVDW	1377,3
20.	Joachim AERTS	DAC	1339,1
21.	Albert SCHRAEYEN	ALB	1322,1
22.	Bart WOLFS	ALB	1221,8
23.	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	1181,6
24.	Jan SPEETJENS	ALB	1136,4
25.	Marcel SNOEKX	ALB	1133,7
26.	Johan DETAILLE	ALB	1105,5
27.	Jurgen DECRAEMER	ACB	1097
28.	Benjamin HEYLEN	ACK	1095,5
29.	Koen VEREST	KFC	1059,7
30.	Wim NAVEAU	ACK	1040,2
31.	Guillaume DE SWERT	KAZM	1007,9
32.	Ewald HOUBRECHTS	ALB	1007,2
33.	Filip DE CORTE	ALB	953,8
34.	Stephane PEETERS	KAZM	908,3
35.	Walter VERBINNEN	ACB	906,8
36.	Florent CEULEMANS	ALB	878,7
37.	Dries VAN GESTEL	KAC	826,7
38.	Patrick MICHIELS	ACK	822,2
39.	Kris VAN DAM	KAZM	753,7
40.	Eric COLBRANT	ACK	753,7
41.	Nick ADRIAENSEN	KAZM	738
42.	Thomas BAATEN	KAC	730,8
43.	Elke SANGELEER	ACK	718,7
44.	Sven ABELS	KVDW	714,9
45.	Jos WILLEMS	ACK	656,1
46.	Anton BUYSE	ACK	617,4
47.	Dirk VANDENBOSSCHE	VZP	585,3
48.	Stijn VANDEN BOER	ALB	578
49.	Michaël DEHERT	Kvdw	570,9

STANDAARDKLASSE 2004

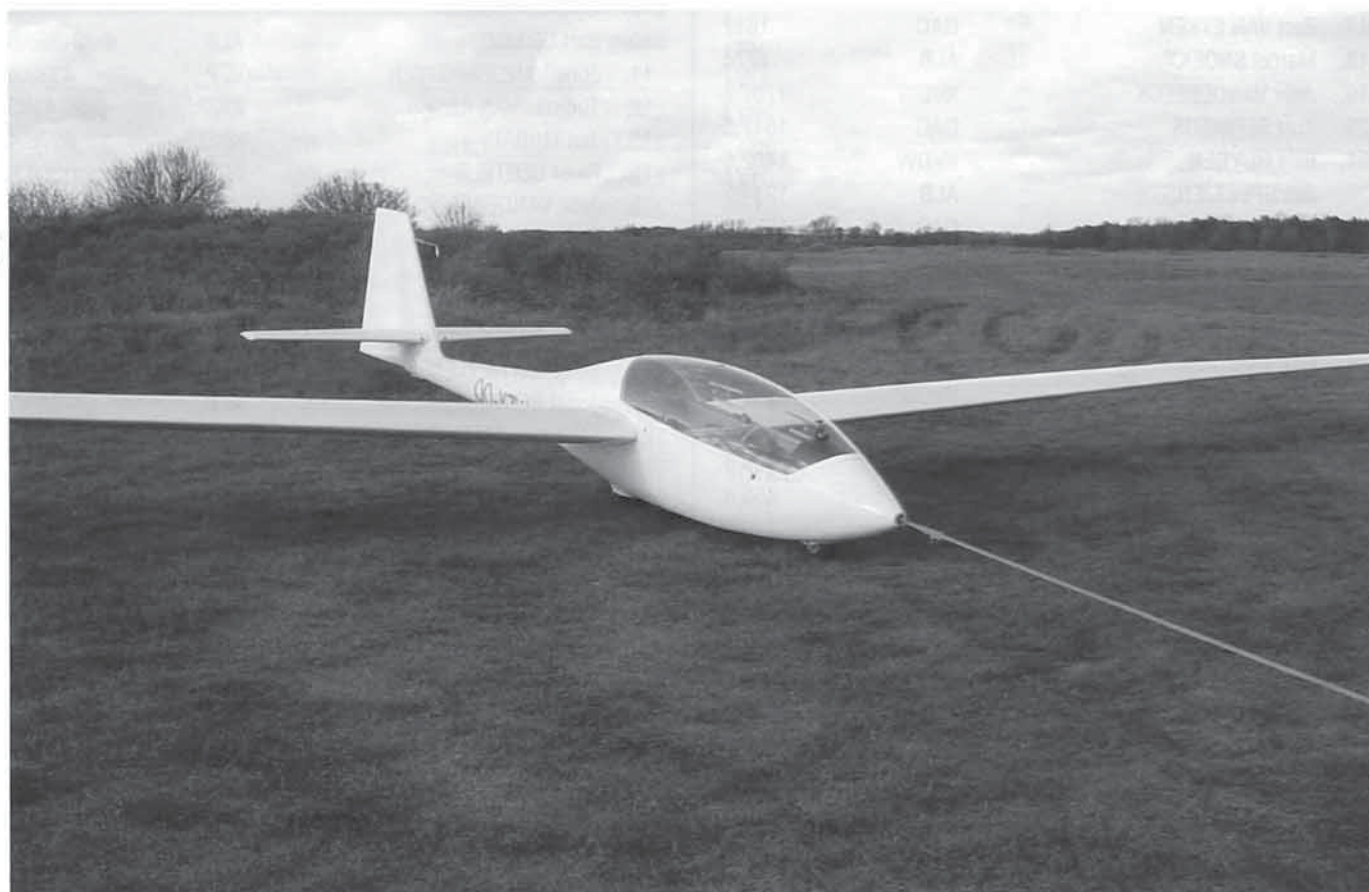
#	Piloot	Club	Totaal
1.	Bert VAN EYKEN	DAC	7141,5
2.	Dennis HUYBRECKX	ACK	6669
3.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	5983,7
4.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	5803,5
5.	Eddy DE CONINCK	KAC	5349
6.	Emiel BUKENBERGS	ACK	5027,6
7.	Joachim AERTS	DAC	5006
8.	Wim AKKERMANS	ACB	4837,3
9.	Bart DE KROCK	ALB	4368,8
10.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	4339,6
11.	Jan VANDENBERGHE	KFC	4308,2
12.	Stefaan BOVIN	LUAC	4281
13.	Yves RUYMEN	KVDW	4161,8
14.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	4126,1
15.	Jan THIBAU	KAZM	3976,4
16.	Guy PICCART	DAC	3923,6
17.	Frank VAN PUTTEN	KAZM	3844,3
18.	Kurt SERMEUS	DAC	3783,4
19.	Willy BAEKEN	LV	3609,8
20.	Guy LAUWERS	KAC	3472,5
21.	Eddy DE REYS	KVDW	3379,1
22.	Danny VERHEYEN	ALB	3368
23.	Hugo JANSEN	KAC	3346,7
24.	Luc VAN CAMP	KAC	3314,5
25.	Jan VERCAMMEN	KAZM	3284,1
26.	Ronald HERMANS	DAC	3150,3
27.	Guillaume DE SWERT	KAZM	3129,6
28.	Robert VERVOORT	ACB	3107,2
29.	Godfried DONDEERS	ACB	3031,2
30.	Jody VERBOOMEN	DAC	2997,7
31.	David VAN DE WINCKEL	ALB	2901,5
32.	Nico VANLOMMEL	DAC	2821
33.	Ivo MEYERS	ALB	2796,8
34.	Wim REYNDERS	KAZM	2694,9
35.	Peter BERTELS	ACB	2595,1
36.	Jelle VANDEBEECK	KVDW	2507,6
37.	Andre VAN DEUN	KAC	2409,2
38.	Hugo THIBAU	KAZM	2404,3
39.	Rudi COOMANS	KVDW	2345,5
40.	Patrick GOVERS	ACK	2303,7
41.	Tim HUYBRECKX	ACK	2083,6
42.	Diederik NAEYAERT	VZP	2061,7
43.	Benjamin HEYLEN	ACK	1992,9
44.	Peter APPELTANS	ALB	1979,6
45.	Gilbert VERBOOMEN	DAC	1969,8
46.	Guy VAN PEE	ALB	1958,6
47.	Joost BERTELS	ACB	1860,2
48.	Franz VAN AUTREVE	KFC	1721
49.	Dirk VAN DEN BORNE	KAC	1698,4
50.	Luc VANDEBEECK	KVDW	1517,8
51.	Bart HUYGEN	KVDW	1505,1

52.	Manu KIMPE	ACK	1415,7
53.	Marcel SNOEKX	ALB	1387,7
54.	Jan WAUMANS	KVDW	1385,7
55.	Jan VAN DER AUWERA	KAZM	1343,5
56.	Peter VERHOEVEN	ACK	1156,6
57.	Leon CLAEYS	GAC	1117,4
58.	Philip VERBEECK	KVDW	1113
59.	Rudy DE BIE	KAC	1105
60.	Alfons CEULEMANS	KAZM	1057,7
61.	Danny DE WINTER	VZP	1030,2
62.	David JANSSEN	LV	1016,7
63.	Michel BAERTS	ALB	955,7
64.	Herman SCHRAUWEN	KAZM	863,8
65.	Vincent MERTENS DE WILMARS	KAZM	846,5
66.	Jan SPEETJENS	ALB	810,2
67.	Ronald VAN CAMP	KAZM	798,6
68.	Nick ADRIAENSEN	KAZM	797,2
69.	Christophe LAENEN	ACK	690,2
70.	Guy BEERSAERTS	KVDW	616,7
71.	Paul HERMANS	KAZM	595,2
72.	Jeff THIELEMANS	KAC	562
73.	Johan METTEN	ALB	560,8
74.	Stijn JANSEN	ACK	553,6

OPEN/RENKLASSE 2004

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Paul JANSSENS	ACK	8431,8
2.	Herman PEERAER	KAC	7905
3.	Wim AKKERMANS	ACB	7104,8

4.	Jan - Bart VAN ERCK	KAZM	5389,7
5.	Guy TEEUWEN	KAZM	5173,6
6.	Theo STOCKMANS	KVDW	4986,2
7.	Constant TAEYMANS	KAC	4973,3
8.	Dominique HAYEN	KAZM	4938,2
9.	Hugo MERTENS	ALB	4587,1
10.	Thomas VAN ERCK	KAZM	4185
11.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	4178,5
12.	Louis VAN BAELEN	ACK	4175
13.	Chris COUSSEE	KFC	4159,4
14.	Ad KENNES	KAC	3876,2
15.	Hubert DE BUSSEER	ACK	3683,3
16.	André RUYMEN	KVDW	3583,0
17.	Gunter VERREYD	ACK	3333,9
18.	Jozef SZEKER	DAC	2834,4
19.	Jody VERBOOMEN	DAC	2728,1
20.	Kris VAN DAM	KAZM	2666,7
21.	Kurt SERMEUS	DAC	2644,8
22.	Willy TEEUWEN	KAZM	2637,6
23.	Joachim AERTS	DAC	2621,3
24.	Alfons JANSSENS	ACK	2596
25.	Daan SPRUYT	VZP	2563,4
26.	Tom GEENEN	KAC	2357,9
27.	Ludo VRANCKEN	DAC	2296,4
28.	Bert VAN EYKEN	DAC	2276,7
29.	Dirk ROGGEMAN	KFC	2241,4
30.	Wilfried GORREBEECK	KAZM	2207,5
31.	Peter NARINX	LV	2109,6
32.	Willy VEKEMANS	KAZM	1902,5



Een SF 34 klaar om te vertrekken? (foto: M. Cuppens)

33.	Paul NAVEAU	ACK	1860,2
34.	Peter DOBBELEIR	KFC	1830,5
35.	Michel BLUEKENS	ACK	1533,5
36.	Filip MEERTS	KAC	1239,5
37.	Franz VAN AUTREVE	KFC	1149,4
38.	Filiep GHEYSEN	KFC	1072,6
39.	Frans TAEYMANS	ACK	865,8
40.	Harry TUYAERTS	KAZM	864,1
41.	Frank OP T EIJNDE	KAZM	741,9
42.	Ronald HERMANS	DAC	680
43.	Rudy DE BIE	KAC	630,6

TWEEZITTERKLASSE 2004

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Bert SCHMELZER	ACK	5403,5
2.	Paul JANSSENS	ACK	5183,2
3.	Robert LOBBENS	KFC	3913,9
4.	Jozef SZEKER	DAC	3825,9
5.	Patrick GOVERS	ACK	3022,1
6.	David JANSSEN	LV	2846,3
7.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	2716
8.	Guido SERGEANT	KFC	2706,7
9.	Ludwig VAN HOVEN	VZP	2500,4
10.	Jan PEETERS	ACB	2452,6
11.	Joachim AERTS	DAC	2173,1
12.	Bart DE KROCK	ALB	2151,9
13.	Koen VAN ROOY	KAC	2060,3
14.	Stijn JANSEN	ACK	1981,9
15.	Filip MEERTS	KAC	1932,5
16.	Ad KENNES	KAC	1815,4
17.	Bert VAN EYKEN	DAC	1812
18.	Marcel SNOEKX	ALB	1774
19.	Jelle VANDEBEECK	KVDW	1707,7
20.	Kurt SERMEUS	DAC	1547,5
21.	Bart HUYGEN	KVDW	1402,6
22.	Jan SPEETJENS	ALB	1234,5
23.	Hedwig DEMUNTER	DAC	1067,2
24.	Ludo VRANCKEN	DAC	1041,8
25.	Peter APPELTANS	ALB	1031
26.	Patrick ALBERT	LV	952,6
27.	Dirk VAN DONINCK	ACK	905,4
28.	Mattijs CUPPENS	KVDW	797,7
29.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	693,5
30.	Jacky VAN HOUTTE	ALB	588,5
31.	Jan WAUMANS	KVDW	559,5
32.	Eric COLBRANT	ACK	558,6
33.	Constant TAEYMANS	KAC	555,8

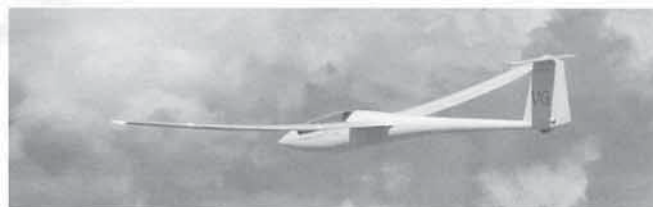
MOTORKLASSE 2004

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Tim HUYBRECKX	ACK	7001,4
2.	Bert DE WIJS	KAC	6907,2
3.	Pierre DE BROQUEVILLE	ACK	6824,1
4.	Jozef KELL	ACB	6191,8
5.	Jo SCHOETERS	ACK	6163,1
6.	Paul VAN DINGENEN	ACK	5653,5
7.	Luc BEERTS	DAC	5491,3

8.	Marc RUYMEN	KVDW	5030,8
9.	Mark HUYBRECKX	ACK	4995,1
10.	Tijl SCHMELZER	ACK	4993,5
11.	Johan LIEVENS	VZP	4888,4
12.	Bert SCHMELZER	ACK	4522,8
13.	Johan LUYCKX	ALB	4256,8
14.	Fernand GEUENS	ACK	4064,1
15.	Paul WOUTERS	ACB	3923,3
16.	Walter GEENEN	KAC	3743,8
17.	Louis BRASPENNING	ACB	3690,5
18.	Ken EVENS	ALB	3336,1
19.	Bart BOLLEN	LV	2870,9
20.	Guy GILDEMYN	GAC	2807,7
21.	Marc TEUGELS	KAZM	2729,2
22.	Marc SURINX	DAC	2640
23.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	1962,2
24.	Franz VAN AUTREVE	KFC	1667,5
25.	Jan EVENS	ALB	1623,5
26.	Jan PEETERS	ACB	505,5

JUNIORENBEEKER 2004

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Bert VAN EYKEN	DAC	7141,5
2.	Wim AKKERMANS	ACB	7104,8
3.	Tim HUYBRECKX	ACK	7001,4
4.	Dennis HUYBRECKX	ACK	6669
5.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	5983,7
6.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	5803,5
7.	Jan - Bart VAN ERCK	KAZM	5389,7
8.	Joachim AERTS	DAC	5006
9.	Tijl SCHMELZER	ACK	4993,5
10.	Bart DE KROCK	ALB	4368,8
11.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	4339,6
12.	Thomas VAN ERCK	KAZM	4185
13.	Jan THIBAU	KAZM	3976,4
14.	Peter BERTELS	ACB	3306,6
15.	Jelle VANDEBEECK	KVDW	3265
16.	Jody VERBOOMEN	DAC	2997,7
17.	Nico VANLOMMEL	DAC	2821
18.	Daan SPRUYT	VZP	2563,4
19.	Manu LAROSE	ACB	2129,5
20.	Benjamin HEYLEN	ACK	1992,9
21.	Joost BERTELS	ACB	1860,2
22.	Sébastien MATHIEU	KVDW	1817,9
23.	Yven MAUROO	KVDW	1771,4
24.	Bavo LENS	DAC	1515,4
25.	Jurgen DECRAEMER	ACB	1097
26.	Wim NAVEAU	ACK	1040,2
27.	Dries VAN GESTEL	KAC	826,7
28.	Thomas BAATEN	KAC	730,8
29.	Elke SANGELEER	ACK	718,7
30.	Stijn VANDEN BOER	ALB	578



**BEKER GASTON PEETERS
(GROOTSTE VRIJE VLUCHT) 2004**

#	Piloot	Club	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Wim AKKERMANS	ACB	644,80 km	597,04 km
2.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	506,70 km	517,04 km
3.	Emiel BUKENBERGS	ACK	512,90 km	483,87 km
4.	Bert VAN EYKEN	DAC	471,60 km	481,22 km
5.	Peter DOBBELEIR	KFC	521,70 km	457,63 km
6.	Herman PEERAER	KAC	502,50 km	456,82 km
7.	Dennis HUYBRECKX	ACK	477,70 km	442,31 km
8.	Jelle VANDEBEECK	KVDW	333,00 km	426,92 km
9.	Constant TAEYMANS	KAC	448,70 km	423,30 km
10.	Louis VAN BAELEN	ACK	460,10 km	418,27 km

BEKER GROOTSTE OPGEGEVEN PROEF 2004

#	Piloot	Club	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Dennis HUYBRECKX	ACK	619,90 km	573,98 km
2.	Herman PEERAER	KAC	619,90 km	563,54 km
3.	Joachim AERTS	DAC	520,00 km	490,57 km
4.	Bert VAN EYKEN	DAC	478,30 km	488,06 km
5.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	474,90 km	474,90 km
6.	Eddy DE CONINCK	KAC	481,10 km	462,60 km
7.	Thomas VAN ERCK	KAZM	402,30 km	365,73 km
8.	Theo STOCKMANS	KVDW	423,70 km	353,08 km
9.	Dominique HAYEN	KAZM	391,50 km	349,55 km
10.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	341,40 km	348,37 km

CLUBRANGSCHIKKING 2004

#	Club	Aantal piloten	Gemiddelde/piloot	Punten
1.	ACK	40	3077,9	123114,2
2.	DAC	26	2748,1	71449,6
3.	KAZM	30	2255,8	67675
4.	KAC	24	2772,7	66545,5
5.	ALB	30	1804,2	54127,4
6.	ACB	16	3012,8	48205
7.	KVDW	23	2076,2	47751,5
8.	VZP	12	2898,5	34782,1
9.	KFC	13	2529,7	32886,3
10.	LV	8	2434,9	19478,8
11.	LUAC	1	4281	4281
12.	GAC	2	1962,5	3925,1

**VERTREKPLAATSEN PROEVEN
BINNEN-EN BUITENLAND**

Vertrekplaats	Aantal	Land	Totaal	%
EBAM	16			
EBBT	21			
EBDT	56			
EBGG	15			
EBKH	140			
EBKT	1			
EBNM	8			
EBSU	32			
EBTN	64			
EBTY	3			
EBWE	134			
EBZH	91			
EBZR	28			
EBZW	41	België	650	58,35
EDKM	2			
EDKV	1			
EDZZ	6	Duitsland	9	0,81
EHEH	2			
EHSB	1			
EHWO	4	Nederland	7	0,63
LEFM	5			
LEZZ	1	Spanje	6	0,54
LFDW	65			
LFEK	89			
LFGP	18			
LFJT	5			
LFMR	10			
LFMX	3			
LFNF	76			
LFNS	58			
LFTP	2			
LFYR	7			
LFZZ	3	Frankrijk	336	30,16
NZOA	21	Nieuw Zeeland	21	1,89
YCOR	2			
YTOC	17	Australië	19	1,71
Onbekend			66	5,92
TOTAAL			1114	



Fascinerend... (foto: P. Janssens)

Sportcommissie

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 29 SEPTEMBER 2004

Aanwezig:

G. Van Pee, voorzitter, J. Servais, F. Dauw, M. Litt, L. Van Geyte J.P. Awouters, E. Lecloux, R. De Coninck P. Pauwels

Verontschuldigd:

G. Michiels

Om 18:30 u opent de voorzitter de vergadering. Hij verwelkomt de aanwezige vertegenwoordigers en alvorens over te gaan tot de dagorde, vraagt hij de vergadering een ogenblik van stilte in acht te nemen ter herinnering van Michel Van de Steene die in juli overleden is ingevolge een ongeval.

Vervolgens wordt de heer Eric Lecloux van harte verwelkomd. Hij is door de FCFVV voorgedragen als opvolger van M. Van de Steene.

1. Aanvaarding Verslag van de vergadering van 24-06-2004 :

De voorzitter meldt dat omwille van het wegvallen van Michel er geen Franstalige versie van het verslag werd verspreid. J. Servais is bereid om in de toekomst voor de vertaling te zorgen.

Het verslag wordt goedgekeurd, mits spellingcorrectie.

2. Homologatie van de zweefvliegprestaties :

Alle dossiers worden aanvaard behalve :

- J. Kell - 500 km vrije afstand: niet conform sportcode par. 2.0.1. (piloot moet alleen aan boord zijn)
- D. De Duve - 300 km vrije afstand: onvolledig dossier, een niet opgegeven keerpunt aangevlogen
- St. Cohard - 50 km afstand: niet conform sportcode - niet goedgekeurde FR gebruikt
- L. Marenne - 3000 m hoogtewinst: onvolledig dossier - geen calibratie van FR

3. Homologatie van records

Er werden geen dossiers ontvangen.

4. Resultaten van wedstrijden 2004:

De resultaten van de volgende zweefvliegwedstrijden werden ontvangen:

- Nationale kampioenschap clubklasse
- Coupe Mosane Int'l (Temploux)
- Beneluxwedstrijd (Keiheuvel)
- Kaiser-Wedstrijd (Zwartberg)

5. Reglementen voor wedstrijden in 2004 :

Er werden geen reglementen ingediend.

6. Allerlei

6.1. Reglement zweefvliegen - medische criteria

Op verzoek van de B.Z.F. bekrachtigt de vergadering een nieuwe versie van de medische vereisten voor het zweefvliegen.

De bestaande criteria werden geactualiseerd door de Dr. M.A. Polet en Dr. E. Verhulst., de respectievelijke medische verantwoordelijken van de FCFV en de LVZC. (J. Servais meldt dat Dr. Polet thans is aangesteld als hoofd van het Aero Medical Center te Brussel)

Het secretariaat zal de nieuwe nota verspreiden naar de erkende geneesheren met het verzoek om ontvangst te bevestigen (is tevens bevestiging dat zij actief willen blijven als keuringsarts).

Kopie wordt via e-mail verstuurd naar BAC, FCFVV en LVZC.

6.2. Erkenning geneesheren zweefvliegen:

op verzoek van de B.Z.F. /LVZC worden de volgende geneesheren erkend voor het onderzoeken van zweefvliegpiloten:

Dr. E. Van den Eede en Dr. K. Peers beiden actief in het Sportmedisch Adviescentrum van de K.U.L.

6.3. FAI - CASI

P. Pauwels meldt dat op 30/09 de CASI vergadert en dat tal van definities in de General Section van de Sporting Code ter bespreking staan.

De vergadering verwacht dan ook dat per 1 januari 2005 een nieuwe versie van kracht zal worden.

6.4. Wijzigingen Sporting Code - Section 3

F. Dauw toont een nota met melding van enkele aanpassingen die per 1 oktober van kracht zouden worden. Secretariaat zal dit nagaan.

6.5. Organisatie van een examen voor sportcommissaris

Zoals reeds vorige vergadering werd aangekondigd, wordt er voor de modelluchtvaart een examen georganiseerd in januari 2005 te Brussel. Eventuele kandidaten voor de ballonvaart kunnen eveneens deelnemen. (L. Van Geyte stemt af met J.P. Awouters)

G. Michiels heeft bevestigd dat eerstdaags een geactualiseerde vragenlijst voor de modelluchtvaart beschikbaar is.

De voorzitter vraagt om de inschrijvingsprocedure correct te volgen.

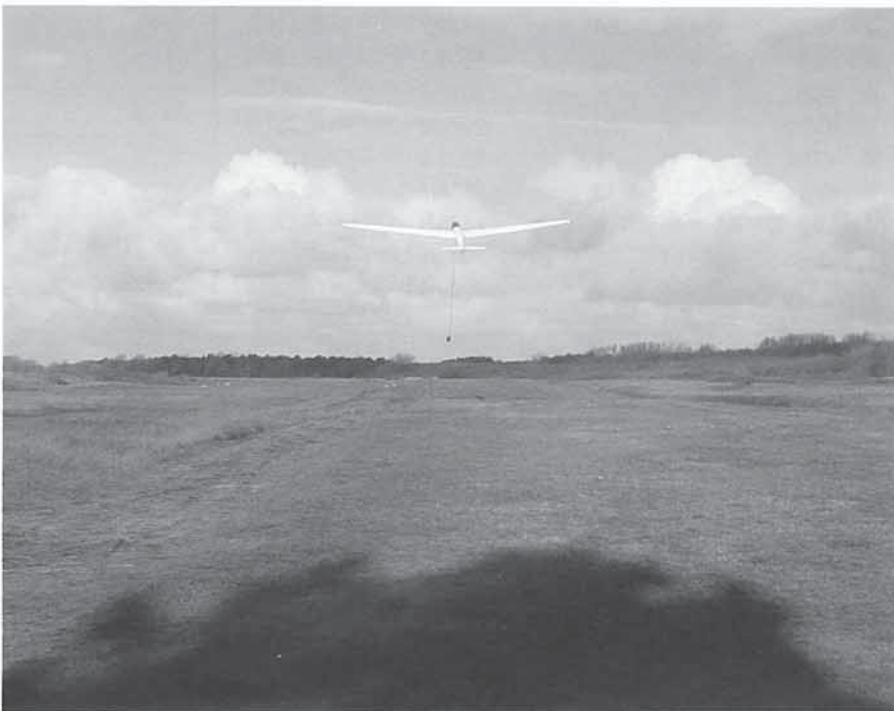
6.6. Voorzitterschap van de commissie

Voorzitter meldt dat zijn 4-jarig mandaat in december ten einde loopt. Hij roept de leden op om hun eventueel kandidatuur in te dienen op het secretariaat tegen einde november a.s.

Omstreeks 19:30 u sluit de voorzitter het algemeen gedeelte van de vergadering en volgt nog de detailcontrole van enkele zweefvliegdossiers.

Volgende vergadering: 1 december a.s. om 18:30 u

P. PAUWELS
verslaggever



Lierstart op Castricum (foto M. Cuppens)



Herman Peeraer met zijn ASW 20 (foto: P. Janssens)

VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretische examens

BIESMANS Koen
HINSKENS Ervé
VAN GEFFEN Rob
VAN VLERKEN Matthias
WALBERS Roy

b. Vergunning Zweefvliegpiloot

BIESMANS Koen
BOUDRY Hjalmar
GRAVEMAKER Leo
HINSKENS Ervé
HOFMANS Kevin
VAN BOGAERT Pieter
VANDEN BOER Stijn
VANDERHOYDONCK Remi
VAN GEFFEN Rob
VANVLERKEN Matthias
WALBERS Roy

c. Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

ALMEIRA FERNANDES Ricar
BIESMANS Koen
BOYDENS Stephan
BROUX Jan
DE CORTE Filip
REBRY Pieter
SCHOLLAERT Jean-Pierre
VAN GESTEL Dries
VAN ROELBOSCH Lieven
VARGA Istvan
WOLFS Bart

d. Theoretisch examen voor 'Hulp-Instructeur'

BECKX Pieter
GERITS Marcel

NARINX Peter
SERMEUS Kurt
THIBAU Jan

e. Bevoegdverklaring 'Hulp-Instructeur'

GERITS Marcel
NARINX Peter
SANNEN David
SERMEUS Kurt
THIBAU Jan
VAN LOVEN Steven

f. Bevoegdverklaring 'Instructeur'

JANSEN Stijn
MEERTS Filip

F.A.I.-BREVETTEN

1. D-BREVET

a. 1000 m hoogtewinst
CLAESSENS Dirk
DEROO Jan
REBRY Pieter

c. 5 uren duurvlicht

BECKX Pieter
CRAEYE Bert
DE ROO Jan
FRANSEN Johan
HANSENS Jörn
HINSKENS Ervé
KEYMIS Jean-Paul
OP 'T EIJNDE Jean
WALBERS Roy

b. 50 km afstand

BAATEN Thomas
DE CORTE Filip

DEHERT Michaël
DESCHACHT Heikki
GEUDENS Kris

d. Bekomen het zilveren kenteken:

BECKX Pieter
DEHERT Michaël
DESCHACHT Heikki
FRANSEN Johan

2. E-BREVET

a. 3000 m hoogtewinst

–

b. 300 km afstand

–

c. Bekomen het gouden kenteken:

–

3. F-BREVET

a. 5000 m hoogtewinst

–

b. 300 km doelvlicht

–

c. 500 km afstandsvlucht

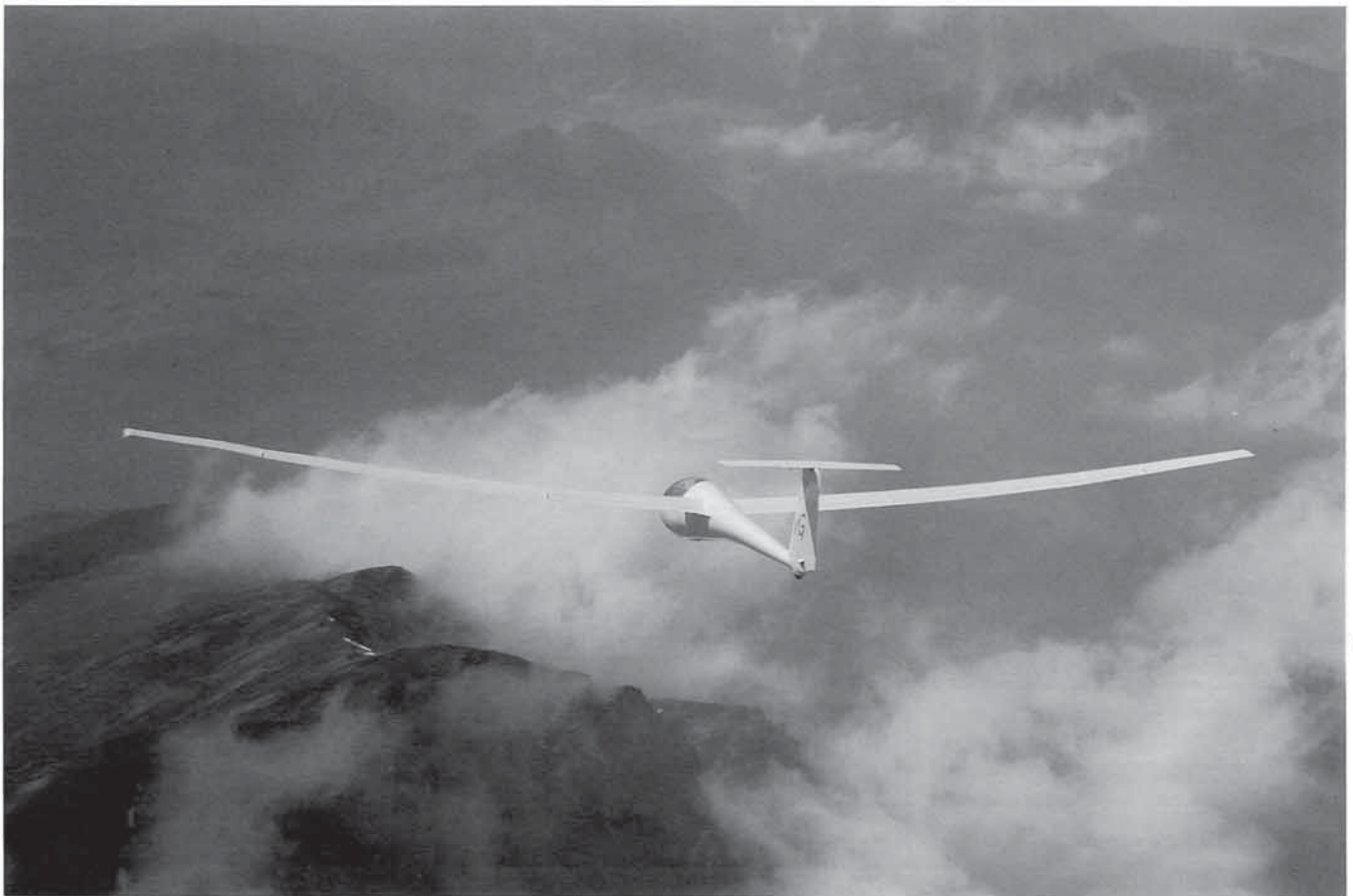
DIERCKX Albert

d. Bekomen het diamanten-kenteken

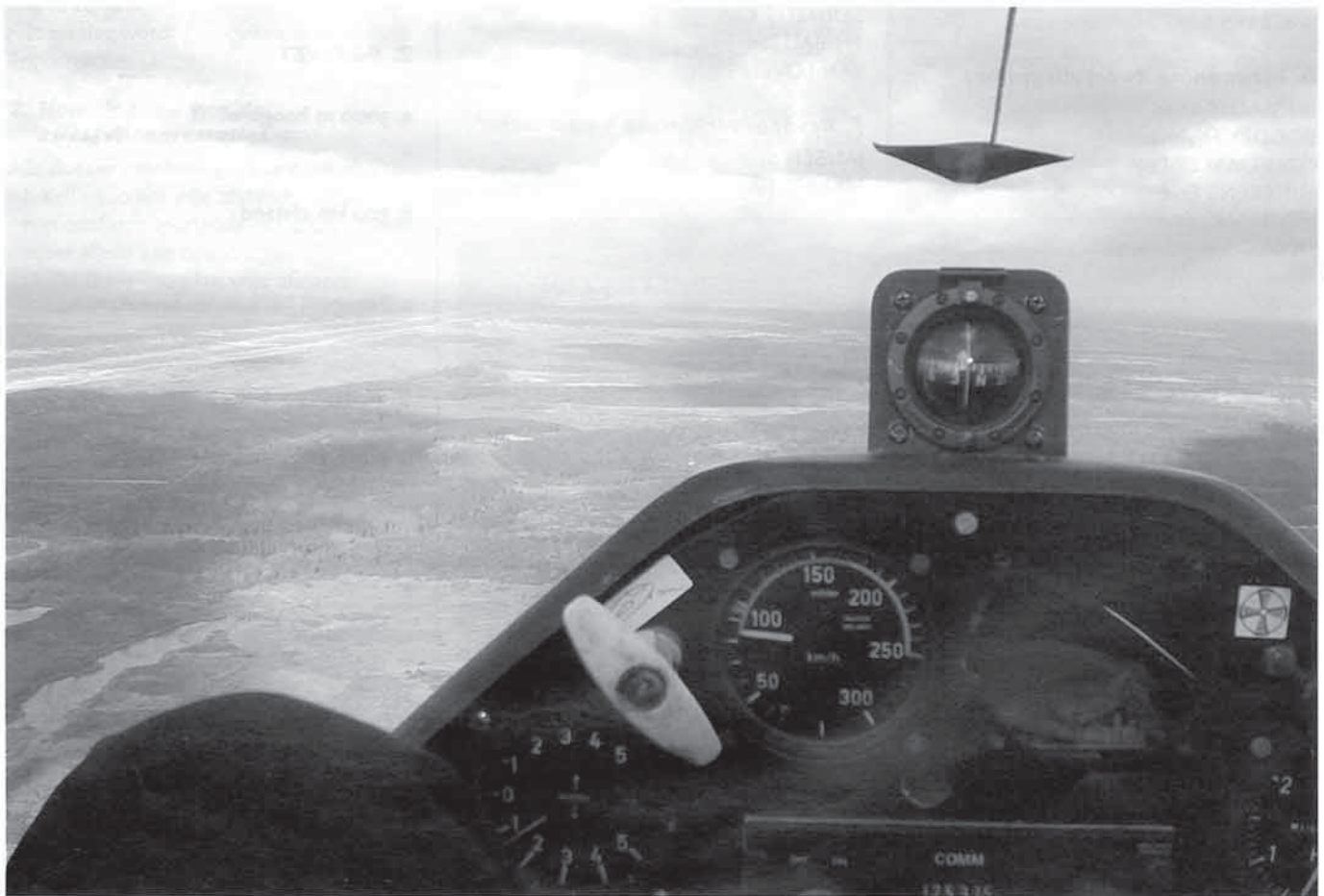
–

4. 1000 KM - BREVET

–



Zalig slalommen tussen de wolken (foto: P. Janssens)



Het vliegveld van Castricum (NL) ligt op slechts enkele km van de Noordzee (foto: M. Cuppens)

Gezien het succes van vorig jaar, is de alom gekende

Segelflug-Bildkalender 2005

weer verkrijgbaar via het LVZC-secretariaat.

Deze 36ste uitgave telt 13 prachtige kleurenfoto's van groot formaat (48 x 29 cm)

Prijs: 22,50 € afgehaald op het secretariaat
24,70 € toegezonden per post

Betaling door overschrijving of storting op rekeningnummer

068-2033341-54 t.n.v. L.V.Z.C. vzw, 2530 Boechout

Maak gebruik van de inschrijvingslijst in je club !

Symposium 2005

EASA

Een overzicht van de regelgeving van het European Aviation Safety Agency en de gevolgen voor de zweefvliegsport

BIGGS ...

Vliegen met zweefvliegtuigen op schaal 1/1 of 1/3?
Martin Picqueur verduidelijkt de verschillen en de gelijkenissen.

Zweefvliegen Down-under

Een reis- en fotoverslag van Jo Aerts en Bert Van Eyken over hun vliegervaringen in Australië en Nieuw-Zeeland

Wave-Camp in Noorwegen

Het relaas van Guy Gildemyn over hoogtevluchten en het vliegen van op bevroren meren in Noorwegen

Hierbij aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de "Charron-wisselbekers 2004", de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.

Eveneens worden de prijzen overhandigd aan de winnaars van de fotowedstrijd 2004

ZATERDAG 5 FEBRUARI 2005 om 14.00 uur

Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

ALLE LEDEN ZIJN VAN HARTE WELKOM