

LIGABLAD

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



*29^{ste} jaargang
juli • augustus • september 2008
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

nummer

115

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



29ste jaargang • nummer 115
juli - aug. - sept. 2008

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:

ligablad@skynet.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Matthijs Cuppens (KVDW) • Joeri Cools
(KACK) • Dirk De Quick (VZP) • Stijn
Jansen (KACK) • Patrick Pauwels (LVZC) •
Louis Van Baelen (KACK) • Kris Van Dam
(KAZM) • Paul Van Den Borne (KAC) •
Stéphane Vanderveken (KFC) • Henry Van
Gael (KAZM) • Hans Van Laethem (KAZM)

Abonnementen:

Voor leden inclusief jaarbijdrage, niet-leden
nemen contact op met het secretariaat.

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

Termikkelaan 9 • 2530 Boechout
tel.: (03) 454 33 34
fax: (03) 454 33 88
e-mail: info@lvzc.be
internet homepage:
<http://www.zweefvliegen.be> of
<http://www.lvzc.be>

Betalingen:

Op bankrekeningnummer
068-203341-54 ten name van v.z.w.
Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

Druk en opmaak:

Sintjoris NV

kantoor van afgifte Gent X



Bank

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.
Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 22 november 2008 op het redactieadres.

Foto cover: Vooruit achteruit, nog ne kilometer - Kris Van Dam (KAZM)

Back cover foto: 'on top' - redactie Ligablad

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het Secretariaat	1
Keiheuvel Cup 2008	2
Zweefvliegen in de bergen: stages in de Alpes d'Hautes Provence	2
Zweefvliegtuignieuws	4
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: de luchtcadetten	5
Réunie Oud-Luchtcadetten (Overboelare 9 augustus)	7
Wedstrijduitslagen	8
Het hoekje van de boekenvreter	10
Fotowedstrijd 2008	11
Euroglide 2008	11
Wat is een transponder?	15
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden	16

Woordje van de redactie

Nog enkele weken en het doek valt over een geslaagd vliegseizoen 2008. Soms vielen de weekends tegen maar wie ook in de week kon starten heeft prachtige vluchten kunnen maken. Een groot aantal vluchten op onze COL bevestigt dat er ook in de week mooie vluchten mogelijk zijn in België. Tijdens de week vliegen vraagt echter een grondige vluchtvoorbereiding en een goede kennis van het luchttruim. Ondanks de beperkte mogelijkheden zien we dit jaar een aanzienlijk hoger aantal weekvluchten. Blijkbaar slagen een groot aantal piloten erin hun job af te stemmen op hun hobby. De tweede seizoenshelft probeert men zich in het noorden van het land aan te passen aan de transponderplicht. Een kleine groep heeft inmiddels gekozen voor de aankoop van een mode S. Een grotere groep beperkt zich voorlopig tot het Belgische luchttruim en gaat vooral jojo vliegen op de as Weelde-Zutendaal. Deze as is meteen één van de drukste zweefvliegroutes van België met een vrij hoog head-on verkeer. Positief is dat vele noordelijke clubs en privé eigenaars recent geïnvesteerd hebben om hun toestellen te voorzien van Flarm. Een investering die onder de huidige omstandigheden zeker lonend is. Niet alle toestellen zijn echter uitgerust met deze look-out assistant en het mag zeker de eigen look-out niet afzwakken of vervangen. Uitkijken is dus meer dan ooit de boodschap!

Oktober-november zijn de maanden waarin de clubs naar wat herfstentertainment op de grasstrook zoeken. Gastvliegen en vooral

doellandingswedstrijden zijn hier bijzonder populair. Door de deelname open te stellen voor andere clubs word aan deze de mogelijkheid geboden om op een vreemd veld te starten, te vliegen met een ander type toestel of gewoon een praatje te maken en vriendschapsbanden te leggen met andere zweefvliegers. Om deel te nemen hoef je geen ervaren piloot te zijn en vaak is de uitslag totaal ondergeschikt aan de gezelligheid. In dezelfde groep van activiteiten hoort ook het juniorenweekend thuis. Na enkele succesvolle edities zijn de junioren van de KACB op zoek gegaan naar een groep enthousiastelingen die de organisatie konden overnemen. De DAC-Junioren hebben de handschoen opgenomen en zijn in ijtempo de organisatie van het juniorenweekend 2008 gestart. Bij het ter perse gaan is de themazine "Pimp my flight" gekend en lijkt men druk bezig met de uitwerking. Hopelijk krijgen we in het volgende ligablad een uitgebreid verslag om van te watertanden. Ook van andere gebeurtenissen of ervaringen krijgen wij graag een artikel toegestuurd. Het hoeft daarom zeker geen werk van +1000 woorden te zijn. Alles wat iets met onze hobby te maken heeft, komt in aanmerking. Waarom zou je het niet eens proberen? Op het symposium ontvangt iedereen die iets instuurde een leuke attentie en maakt hij/zij bovendien kans om uitgeloot te worden en een bijkomend cadeau te ontvangen.

Geniet van uw najaarsvluchten en veel moed voor het komende winterwerk.

Geert

Nieuws van het secretariaat

VCL

Begin juli kregen we via het BLOSO het bericht dat de Minister van Sport het werkingsverslag en de afrekening over 2007, het zesde werkingsjaar van de Vlaamse Cluster van Luchtsporten, heeft goedgekeurd. Ondertussen werd het dossier ingediend om de erkenning als 'organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding' te behouden.

EU-regelgeving

Zoals reeds meermaals werd meegedeeld, bepaalt de Europese regelgeving steeds meer het doen en laten van onze sport.

Tijdens de voorbije maanden hebben vertegenwoordigers van Europe Air Sport/European Gliding Union deelgenomen aan tal van besprekingen over de toekomstige licensing in het EASA-hoofdkwartier te Keulen.

Ondertussen is NPA 2008-17 gepubliceerd, dat het concept bevat over de toekomstige licensing (een document van 800 pagina's!). Je kan het volledige document downloaden via http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_npa.php

Het concept voorziet twee systemen voor de luchtsporten, nl. een standaard Private Pilot's Licence, volledig conform met de ICAO-vereisten, en een "Leisure Pilot's Licence" die op bepaalde punten afwijkt van de ICAO-vereisten, een andere medische controle voorziet maar also de instapdrempel verlaagt.

De LPL zou alleen geldig zijn binnen de EU. Voor de zweefvliegsport zouden we spreken over een 'Sailplane Pilot Licence' en een 'Leisure Pilot's Licence-Sailplane'. De opleidingscriteria lopen volledig parallel en zijn ICAO-conform, enkel de medische controle is verschillend. Er wordt een aantekening voorzien voor de startwijze (sleep, lier of self-launching) en het gebruik van een TMG wordt mogelijk mits een bijkomende opleiding. Eveneens zijn er bevoegdverklaringen voor instructeurs en examinatoren. De recente ervaring van de laatste 90 dagen zal steeds in rekening worden genomen en een 6-jaarlijkse 'prof-check' wordt aan iedereen opgelegd. De huidige KBAC-vereisten voldoen aan de voorgestelde eisen qua vliegreizen/starts etc.

(De hoofdinstructeurs hebben hierover alle info ontvangen)

De grootste aanpassingen zullen te verwachten zijn in de structuren of de 'Management Systemen', nl. hoe de opleiding, de examinering en de administratie moeten worden georganiseerd.

Eerstdaags wordt hierover een nieuwe NPA verwacht.

Op 16 juli jl. heeft de EU-Commissie het finale voorstel van EASA tot aanpassing van Part M (de regels voor onderhoud en permanente luchtwaardigheid) besproken. Naar verluidt, werden er toch nog enkele

aanpassingen doorgevoerd. Na de publicatie (midden september ?) van de officiële teksten zullen we eindelijk weten waar we aan toe zijn. Gezien de zeer korte tijd voor de omzetting van 28 september zullen er bijzondere transitieafspraken nodig. Er worden infovergaderingen gepland voor onze technische controleurs van zodra meer details gekend zijn.

Symposium 2009

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op **zaterdag 31 januari** in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeurconferentie plaats, in de namiddag is er een boeiend programma voor alle leden. Het volledige programma volgt in het nummer van december.

Kadervorming

Op 19 oktober a.s. heeft de jaarlijkse studiedag plaats van de Raad van Instructeurs. Alle betrokkenen ontvangen rechtstreeks de nodige informatie.

Voor de technische controleurs zullen speciale vormingsactiviteiten worden georganiseerd in het kader van de omschakeling naar de nieuwe EASA-regelgeving voor onderhoud en luchtwaardigheid.

Promotie

Overeenkomstig de beslissing van de algemene vergadering om meer aandacht en middelen vrij te maken voor promotie van onze sport, heeft de raad van bestuur de krijtlijnen uitgetekend voor de opstart van een nieuwe commissie "Promotie Zweefvliegen". Na een uitgebreide consultatieronde werd Heikki Deschacht (KFC) bereid gevonden om het voortouw te nemen. Concept uitwerken en plannen ontwikkelen, en het zoeken naar medewerkers zijn gestart. Meer info in het volge Ligablad.

Ondertussen werden 'beach flags' aangemaakt om onze activiteitsplaatsen toch al wat beter zichtbaar te maken. Naast de diverse lokale open-deur-dagen van de clubs werd op 7 september ook weer deelgenomen aan de BLOSO klassieker 'De Gordel'.

Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas af en toe geconfronteerd met incidenten en soms met een accident. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren aan de hand van de beschikbaar gestelde formulieren (ter beschikking in de clubs of via de website). Mogen we er nogmaals de aandacht op vestigen dat het rapporteren een belangrijk element is in het voorkomingbeleid. Schaamte en gemakzucht zijn adjectieven

die hier niet op hun plaats zijn. Alleen door het onderzoeken en bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de opleiding en procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen.

FAI/IGC

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

FAI-Sporting Code

Vanaf 1 oktober is de nieuwe "Section 3 – gliders & motorgliders" van kracht. Een pdf-versie is beschikbaar op de FAI-website (http://www.fai.org/glidering/sporting_code) of via het secretariaat.

Zweefvliegkalender 2009

Gezien het succes van de eerste LVZC-kalender in 2008, werd besloten dit initiatief verder te zetten. Het productieteam is volop bezig met de voorbereidingen voor een nieuwe kalender. De kostprijs blijft behouden op 16,00 €. De clubsecretarissen ontvangen eerstdaags de praktische schikkingen omtrent de distributie.

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat tegen de volgende ledenprijs:

- Theorie van het zweefvliegen 18,00 € (22,00) *
- Veilig Zweefvliegen 7,50 € (11,50)
- Elementaire Vliegopleiding 5,00 € (7,00)
- Vliegboekje 2,50 € (4,00)
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (3 stuks: 5,00 €/toegestuurd 6,00 €)

* toegestuurd per post, na ontvangst van de betaling

Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen, PR-acties zijn beschikbaar:

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

ONZEKER OVER DOPING?

Wat doet doping met je lichaam?
Kan je van koffie positief testen?
Mag een sporter neusdruppels gebruiken?
Wat mag wel en wat mag niet?

Bel de DOPINGLIJN: **02/553 35 20**
of kijk op www.dopinglijn.be

Hier kan je terecht voor gratis informatie en krijg je een antwoord op elke vraag.
Wie sport moet weten waar de lijn ligt!

Keiheuvel Cup 2008



Briefing in hangaar (foto: Louis van Baelen)

Dinsdag 12 augustus: wat een slecht weer,... gaan we kunnen vliegen op de 2^{de} Keiheuvel Cup,....

Woensdag 13 augustus: aha.... WetterJetzt toont beterschap, enkele deelnemers melden zich nog extra aan via de website.

Vrijdag 15 augustus: Feestdag, verlengd weekend, mooi weer, maar geen wedstrijddag. Reden is de motorcross op Keiheuvel met zijn duizenden bezoekers, motorcrossgeluid en uren file-rijden om het vliegveld te bereiken. Voor de geïnteresseerde leden en enkele bezoekende piloten wordt een opdrachtje gemaakt, dit ook al ter oefening voor de wedstrijdleiding en de meteodienst.

Zaterdag 16 augustus: met 40 deelnemers beginnen we de briefing, de meteo ziet er goed uit. Rekening houdend met afscherming in de late namiddag krijgt de Clubklasse 114,9km en de Sport+Open

192,1km, de opdrachten verlopen over Belgisch grondgebied gezien de wedstrijd volledig transponder-vrij is georganiseerd. Om 13u de eerste start, 4 sleepvliegtuigen brengen de hele vloot snel in de lucht, de clubklasse is eerst geplaatst omdat deze klasse vorig jaar geen geldige dag heeft kunnen vliegen. Om 16u worden Hubert en ik opeens snel terug wakker geschud, de eerste clubtoestellen zijn in final, ... snel naar de finishlijn. De clubklasse heeft een moeilijk stuk gehad richting Weelde en daarna een super been Keiheuvel naar Hasselt, de eerste heeft een gemiddelde snelheid van 77km/h. Rond 17u beginnen de andere klassen aan te komen, relaas van de meeste piloten is dat de proef net groot genoeg was. Laatste binnenkomers kregen af te rekenen met de afscherming en een gedraaide runway. In de avond is er BBQ en een hangaar feestje.

Zondag 17 augustus: in de ochtend wat regen, de meteo voorspelt ons een venster om 14u. Maar gaat dit "gatje" groot genoeg zijn? We gokken erop, in de verte zien we cumulus.... Slepers activeren en de eerste start rond 14u met een minimale opdracht (Sport/Open 114km en club 74km). Na het optrekken van de 22 sportklassers wordt het slepen gestopt, er zijn al enkele doorzakkers en de blauwe lucht zien we stilaan verdwijnen. Lijn van de sportklasse wordt geopend en vanaf de grond maken we nu een wedstrijd visueel mee, van Dessel kanalen als start steken de deelnemers

over Keiheuvel door richting Hasselt. Sommige moeten na 1 steek gedwongen landen, andere zien we 10km verder op het been draaien onder die enkele cumulus. Op 5km na is door sommige Hasselt bijna gerond, verder op het been is er regen, maar met de harde rugwind geraakt iedereen die een poging waagde ook weer veilig thuis op Keiheuvel.

's Avonds wordt de tweede Keiheuvel Cup afgesloten met de prijsuitreiking, de eerste 3 deelnemers van elke klasse ontvangen de Emsens prijs geschonken door onze voorzitter, anderen krijgen een mooie attentie van een sponsor. De Albert Schmelzer beker voor beste junior is dit jaar naar Stijn Van Den Boer gegaan. Door de slechte weersvooruitzichten eerder in de week zijn we al heel blij met die ene mooie vliegtag. Ik zou zeggen tot volgend jaar!

Stijn Jansen (KACK)



Startplaats Keiheuvel cup 2008 (foto: Louis Van Baelen)

Zweefvliegen in de bergen: stages in de Alpes d'Hautes Provence



Zuid-Afrika, Australië, Namibië, ... na elk verhaal over de enorme vluchten in die lan-

den ga je aan het dromen. Maar er zijn ook wat minder leuke kanten aan deze dure vakanties. Zo moest een Duitse kennis een volle week wachten op een vliegvergunning in Windhoek. In Australië werd dezelfde Duitser met twee weken zwakke thermiek beloond.

Gelukkig zijn er ook dichterbij spectaculaire vluchten te maken. Op 'amper' 1100 km van hier, in de Alpes d'Hautes Provence kan je zonder veel formaliteiten en met een goeie kans op knalweer heel wat beleven. Bovendien biedt de regio zoveel dat je familie er ook een prettig verblijf heeft. Een week vliegen, een week genieten als toerist, het gaat er prima samen.

Omdat bergvliegen zo zijn bijzondere karakteristieken heeft is een lokale training een absolute must. Zo'n training leert je meer over hellingwinden, de lokale geografie en de buiten-landingsmogelijkheden.

Met wat geluk heb je ook enkele dagen flink wat noorderwind (die Mistral wordt als het ware door de Rhonevallei en de omliggende bergen gekanaliseerd waardoor de snelheid, als in een venturi, op grotere hoogte behoorlijk kan oplopen) en leer je ook hoe je de 'golf' kan benutten.

Met de bedoeling deze facetten van het zweefvliegen te beleven ging ik in juni 2006 en mei 2007 telkens voor elf dagen naar het Franse trainingscentrum in Saint-Auban. Na die ervaringen trok ik dit jaar van 9 tot 21 juni naar Vinon.

Telkens volgde ik een stage bergvliegen.

Vinon leverde mij 7 goeie vliegdagen op. Niet echt schitterend maar ook niet slecht: in de 3 weken vóór 9 juni was er slechts één dag gevlogen! Zo'n slechte periode in juni konden ze zich amper herinneren.

Voor wie interesse heeft in bergvliegen



volgt hier, op basis van mijn ervaringen, een vergelijking van de stages.

Instructie

In Vinon tref je enkele ervaren (vaak gepensioneerde) instructeurs aan. Uiteraard goeie piloten die de omgeving kennen en instructie geven op Duo Discus. De top-piloten (Lherm, Herbaud, ...) vliegen er op ASH25. Soms zijn er meer stagiairs dan instructeurs en dat is een minpunt.

En soms zijn er meer instructeurs dan stagiairs en ook dat heeft nadelen. Als ze je solo laten gaan (Pégase, LS4) staan zij zelf aan de grond ... en dat brengt dat minder in het laatje.

In Saint-Auban zijn de (meestal beroeps-) instructeurs allemaal wedstrijd-piloten. Ik vloog er met onder meer Jean-Marc Cailard (tweevoudig wereldkampioen) en Olivier Darose. Beiden hebben zoals hun collega's (onder meer Eric Napoléon) enorme ervaring in de internationale competities. Hier ligt de nadruk veel meer op strategie. Opleiding is hun job en in de voormiddag worden telkens enkele uren besteed aan theorie in een van de goed uitgeruste les-lokalen. Voor de analyse van de voorbije vlucht beschikt elke instructeur er over een eigen bureel. Met maximum 2 'stagiaires' per instructeur wordt met de nodige PC uitrusting de voorbije vlucht geanalyseerd. Deze instructeurs vliegen sowieso gratis. Ook als zij geen stagiair hebben. Welk toestel je er vliegt maakt ook niets uit: het zit in je weekforfait van 440 euro voor de huur van de toestellen. In duo of solo, het maakt voor de inkomsten van het centrum niets uit.

Uiteraard wordt er in de golf gevlogen als de kans zich voordoet. Voor een 5000 meter hoogtewinst echter moet je zelf over zuurstofapparatuur beschikken. Die wordt niet door het centrum verstrekt aan bezoekers.

Infrastructuur

In Vinon staat een nieuw gebouw met mooie keuken en tv-eetzaal. Overnachten in een ander gebouw kan aan 7 euro (sanitair is 80 meter verder op de camping) maar vaak zijn deze kamers bezet. Lakens moet je zelf meebrengen. Een caravan huren kan ook.

Heb je een geschikte pc dan kan je gratis draadloos internetten. Het zwembad wordt in juli gevuld en er is een grote camping met goed sanitair. Vinon zelf is op 2,5 kilometer. Een Casino supermarkt vind je er ook (3 km). Op 1200 meter kan je in La Clape overnachten in mooie kamers voor 2. Met eenvoudig ontbijt kost dat 50 euro (45 als je meer dan 3 nachten blijft). Het Olivier hotel, ook op zo'n 1200 meter, is wat duurder en heeft een restaurant.

In Saint-Auban betaal je 32 euro voor een ruime hotelkamer met privé sanitair en ontbijt (49 euro voor 2 personen). Het hotel staat naast het vliegveld en de infrastructuur is modern en goed: je beschikt er over een ruime nette keuken met eetzaal, enkele pc's met internet (gratis) in de TV-zaal, tennisveld, goed zwembad (wordt gevuld in juni), terras om buiten te eten ... Er is een self-service restaurant voor het middagmaal en er zijn prima leslokalen. Voor wie dat wil is er een camping. Daar zijn ook enkele grotere bungalows te huur. Ideaal voor groepen of families. Op 500 meter is het mooie stedelijk openlucht zwembad en de winkels zijn op 1 (kleine winkel) en op 3 km (supermarkt) afstand.

Belangrijke verschillen:

- beginners zijn ook welkom in Vinon en vliegen er lokaal op ASK21. In Saint-Auban worden enkel stages voor piloten met overland ervaring georganiseerd;
- in Vinon moet je wel een basiskennis Frans hebben terwijl je in Saint-Auban ook enkele instructeurs met een goede kennis van het Engels hebt;
- privé toestellen zijn welkom in Vinon. In Saint-Auban wordt maar een beperkt aantal privé toestellen toegelaten. Eigenaars daarvan hoeven natuurlijk niet de stages te volgen maar kunnen wel de dagelijkse meteo briefings bijwonen.

Ik ging telkens met het vliegtuig (Marseille, dan bus naar Aix-en-Provence en trein naar Saint-Auban. Vliegveld is recht tegenover het treinstation (helling opklimmen). De TGV tot Aix is ook een goeie optie. Vinon is 15 km van het treinstation in Manosque. Voor dit verblijf huurde ik een auto aan de luchthaven in Marseille.

Vliegen

Vanuit Vinon bleek het soms moeilijker om in de bergen te geraken. Saint-Auban is beter gelegen, je zit er al snel in de bergen. Idem ook voor het golfvliegen. Het vliegen met stagiairs begon telkens tussen 12 en 13 uur (zowel in Vinon als in Saint-Auban) maar privé toestellen worden natuurlijk vroeger opgesleept als ze dat wensen. Beide centra gebruiken vooral de DuoDiscus. Typische vluchten met de Duo zijn er 200 - 400 km. Wie met flaps ervaring heeft kan bij de ASH25 en dergelijke worden ingedeeld.

De instructeurs in Saint-Auban ronden de dag wel graag af om 18.00. Vliegen is hun beroep en daarna volgt het familieleven. Ze zijn in zekere zin werknemers. Tijdens het weekend vlieg je er dan ook voornamelijk solo. Een 'beperkte' bezetting van enkele instructeurs coördineren dan alles. De anderen genieten thuis van hun weekend. Doe je het goed dan ga je in Saint-Auban vlot solo (Pégase, LS4). Wie er meermaals komt gaat verder op LS6, LS8, ASW24, Discus ... Saint-Auban heeft werkelijk topmateriaal ter beschikking.

In dat stadium word je door de instructeurs mee de bergen in genomen. Volgen maar en let op: dat is behoorlijk werken!

In beide centra mag je maximaal 6 opeenvolgende dagen vliegen. Een rustdag is dan verplicht.



Kosten

Kosten voor starts, lidmaatschap en verzekering in de twee centra zijn vergelijkbaar. Het verschil zit hem in de huur van de toestellen. In Vinon betaal je per uur (36 euro voor de DuoDiscus, 20 voor de LS4). Slecht weer? Weinig gevlogen? Weinig te betalen uiteraard.

In Saint-Auban betaal je een 5-dagen forfait: 440 euro dekken al je uren ongeacht in welk toestel. Mijn facturen vergelijken leert me dat dit forfait zeer voordelig was voor mij. Ik vloog tijdens elk verblijf meer dan 20 uren. Vinon bleek veel duurder uit te komen per gevlogen uur dan Saint-Auban. In Saint-Auban kreeg ik ook 1 uur motorvliegen gratis (Lambada) om de omgeving en de buitenlandingssterreinen te verkennen.

Reken als vuistregel voor een 20 – 28 uren stage in Saint-Auban op 1000 euro aan pure vlieggkosten (slepen, lidmaatschap, toestelhuur, verzekering, instructie). Dat is op zich niet goedkoop maar voor dat geld krijg je wel de mooiste vliegguren in

een indrukwekkend decor van bergen op amper één dag van hier.

Alternatieven

Sisteron, Saint Crepin, Seyne, Briançon, Barcelonnette, Aspres ... er zijn heel wat terreinen in de regio. Sommige terreinen hebben enkel een lier of een eerder beperkte keuze van toestellen. Met deze clubs heb ik echter geen ervaring.

Puimoisson en Sisteron zijn zeker goed gelegen. Sisteron bezocht ik een keer. De club heeft een mooie infrastructuur, prima restaurant en ligt op 14 km van de stad.

Puimoisson organiseert (nog) geen stages en focust meer op de privé piloot. Meer info kan je lezen op <http://ffvv.org/>

Voor de niet vliegende medereizigers zijn er prachtige dagtochten te doen. Een tocht naar de top van de Pic de Morgon of de Dormillouse biedt stappers een schitterend zicht op het Lac de Serre-Ponçon. Van op deze toppen kijk je (vooral tussen 14 en 17 uur) recht in de cockpits van de voorbij scherende zweefvliegers.

Wanneer?

November tot januari zijn maanden die door niemand worden aangeraden. April-mei geven de beste kansen voor hoogtestappen maar grijs weer is dan ook vaak van de partij. Juli en augustus zijn voor de thermiek topmaanden. Het is dan wel enorm druk. Bovendien zijn er dan ook heel wat parapentes actief. Sommige bergketens lijken dan wel zweefvlieg-autostrades.

Dat de meeste clubs toestellen zonder Flarm weigeren is dan ook logisch.

Nogal wat piloten stellen als vuistregel dat een sneeuw-arme winter garant staat voor een goed jaar (sneeuwvrije rotsen warmen sneller op).

Je raadt het al: mijn voorkeur voor een bergstage gaat uit naar Saint-Auban. Maar ook elders zijn de vluchten in de Franse Alpen zo spectaculair dat dit voor elke zweefvlieger een absolute must is.

Henry Van Gael (KAZM)

Zweefvliegtuignieuws

Binder

De nieuwe Binder EB28 heeft begin juni de EASA-goedkeuring ontvangen. De zesdelige vleugel heeft 28 m spanwijdte, de slankheid bedraagt 46,7, de glijhoek 65. De zelfstartende tweezitter (60 pk Solo 2635 motor) heeft een nuttig laadvermogen van ca. 280 kg voor een hoogst toegelaten vlieggewicht van 850 kg. De vleugelbelasting kan variëren tussen 40 en 50,5 kg/m².

DG Flugzeugbau

Bij DG werd een patent genomen op een afzuigopening waarlangs de overdruk in de romp, veroorzaakt door de verluchting, efficiënt kan worden afgevoerd, in plaats van zich een uitweg te zoeken langs allerlei spleten waar dan weerstand ontstaat door turbulentie. De afzuiging werd ontworpen door Clemens Mandtl. Volgens DG werd er bij de LS-10 een verbetering van twee punten voor de glijhoek vastgesteld bij 160 km/h.



Flarm

De (beperkte) goedkeuring van Flarm als IGC-logger is binnen, oudere types (vanaf



2005) kunnen via een upgrade conform gemaakt worden, eventueel met motorsensor.

Er blijven ook accessoires bijkomen van andere producenten, zoals het Butterfly display, die o.a. toelaat om een grafisch beeld te krijgen van alle obstakels en "geflarmde" toestellen in de omgeving, niet alleen van de meest dreigende. Bij echte dreiging springt het display automatisch om op de "dreigingspagina".

Grob Aerospace

De voormalige zweefvliegtuigbouwer heeft zopas de boeken neergelegd en zich insolvent verklaard. De benarde financiële situatie is het gevolg van vertragingen in de ontwikkeling van de Grob lichte bizjet, waarvan een tijd geleden een prototype neerstortte. De proefvluchten gaan door met de andere prototypes, en er zijn plannen voor samenwerking met Learjet (Bombardier). Maar de geldschietster zag het niet meer zitten. Er wordt gehoopt op een overnemer, gezien het goed gevulde orderboek.

Zopas was bekendgemaakt dat Grob de verantwoordelijkheid voor de verdere luchtwaardigheid van alle Grob één- en tweezitters (inclusief de Twin III SL, maar zonder de TMG 109) vanaf midden 2009 zou overgedragen aan de bekende onderhoudsfirmas Lindner. Deze beheert reeds de stock wisselstukken voor deze toestellen en is ook in staat ontbrekende onderdelen te vervaardigen (<http://www.ltb-lindner.com>).

IGC Loggers

De IGC heeft zopas weer een paar nieuwe loggers goedgekeurd: de Erix V1.0 van IMI Gliding Equipment, Electronic Devices Section, Tsjechië (www.imi-gliding.com) en de ECW100F van EDIATec GmbH, Zwitserland (www.ediatec.ch). Dit brengt het totaal op 41 types van 16 fabrikanten. Voor een volledige lijst, zie: http://www.fai.org/gliding/system/files/igc_approved_frs.pdf.

Schempp-Hirth

Op 23 april vloog voor het eerst de Ventus-2cxa van Werner Meuser met een straalmotor als thuisbrenger. Swen Lehner voerde de vlucht uit en begon meteen met de tests omtrent het starten in vlucht en de stijgsnelheid. De op maximale prestatie ontworpen A-romp werd zodanig verlengd, dat nu ook piloten tot 1,90 m er in passen, door ze 2 cm te verbreden en de lengte voor de benen te vergroten. Maar in de smalle romp paste geen klassieke ontploffingsmotor, alleen de kleine Olympus straalmotor van AMT. Het ganse sys-



teem weegt slechts 18 kg, waarvan 8 kg in de romp voor motor, romptank (8 liter) en klapsysteem, en de rest in de vleugels voor 2 brandstoftanks van elk 10 liter. De motor verbruikt 0,6 tot 0,8 l/min. De bediening is probleemloos.

SPOT



SPOT is een systeem om de positie van personen of voertuigen te volgen via satelliet. Oorspronkelijk ontwikkeld als antidielstelsysteem voor vrachtwagens en huurwagens, bestaat het nu in een handig draagbaar formaat, en wordt aangeboden in de vliegerij als alternatief op de klassieke ELT. Het bevat een GPS en een module voor satelliettelefoon via Globalstar. Naargelang het

type abonnement kan men nood-SMS'jes zenden, kunnen verwanten op elk ogenblik de positie van de zender bekijken op Google Maps, wordt een tracking-functie actief, of wordt bij noodzaak een wereldwijd netwerk voor noodoproepen gearmeerd. De tracking-functie voldoet niet voor het volgen van wedstrijden (trackinterval 10 minuten), maar misschien komt hier wel dra verandering in, want de vertegenwoordiger voor Duitsland is StrePla, die hierover onderhandelt met SPOT (<http://www.navigadget.com/index.php/2007/11/02/spot-personal-gps-tracking-device>).

Winter

Een klein maar goed doordacht hulpmiddel voor al wie met een 80 mm Winter fijn/grove hoogtemeter (in meter) onderweg is, en toch de vluchtniveaus wil aflezen. De FLS-Disk is een transparante schijf met FL-schaal die op de hoogtemeter wordt gemonteerd, en directe FL-aflezing toelaat



als men met QNH vliegt. De schijf werd ontwikkeld door wiskundige Jan L. De Jong. De precisie ligt in de grootteorde van 20 m, dus beter dan de afleesfout.

Stéphane Vander Veken
Alle foto's: bedrijfsfoto's

Onder de vleugel bij de vliegende reporters: De luchtcadetten



Het is een mistige dag als we 's ochtends in Weelde aankomen bij de Luchtcadetten. De briefing gaat zo beginnen maar we krijgen eerst nog een lekker kopje koffie om tijdens dit dagelijkse ritueel te nuttigen. Zoals altijd met slecht weer kan er tijdens een briefing meer tijd gemaakt worden voor minder belangrijke dingen en kan er al eens grapje gemaakt worden. Bij de militaire afdeling van het zweefvliegen is dit niet anders...

Na de briefing zetten we ons apart met Lt. Kol.VI (res) Jaques de Kroes. 300 zweefvliegers staan er in zijn vliegboek, maar ook 3500 uren jet, vooral Alphajet en Mirage. Vandaag is hij de sleeppiloot van dienst, dus 350 uren Piper cup staan ook nog ergens neergepend.

Sinds wanneer bent u bij de Luchtcadetten?

Ik was zelf cadet in 1968. en deed mijn eerste vlucht in 1970. In die periode was de



Weelde, startplaats zomerstage 2008
(foto: vliegende reporters)

grondopleiding nog gespreid over twee jaar. Sindsdien ben ik binnen de beweging verschillende perioden actief geweest, doch het is vooral vanaf mijn opruststelling bij de Luchtmacht dat dit op een regelmatige basis kan gebeuren.

Heeft u veel zien veranderen in al die jaren?

Wat de cadetten zelf betreft is het vooral de mentaliteit die anders geworden is, maar dit is een heel normaal gebeuren, de jeugd in het algemeen is veranderd. Bij de cadetten zal de komst van de meisjes hier zeker ook toe bijgedragen hebben. Op de 75 aspiranten die jaarlijks beginnen zijn er 8 à 10 meisjes bij.

Aspiranten zijn nieuwe Luchtcadetten?

Dat klopt, ze beginnen als 15 of 16 jarige met een paaskamp in Koksijde voor hun theorie. Het eindexamen daar is tevens de toelating om te beginnen met vliegen. Het aantal kandidaten dat zich jaarlijks aanbieden is wel gedaald, de normen om te slagen werden echter niet omlaag gebracht. Vermits de toelatingsproeven een wedstrijd zijn wordt nu een hoger % van de kandidaten aanvaard.

Na het eerste jaar worden de aspiranten "Flight cadet", dit statuut behouden ze de volgende twee jaar. Nadien kunnen ze eventueel nog tot hun 21 jaar in de vereniging blijven als "senior cadet" Daarvoor



Instr. Dominique Hayen verzorgt de briefing
(foto: vliegende reporters)

moeten ze echter eerst geselecteerd worden en nadien jaarlijks een positieve beoordeling meekrijgen..

De normale opleidingsyllabus voorziet een maximaal aantal starts alvorens iemand "solo" gelost wordt.. Er wordt op dat gebied een strikte lijn gevolgd. We zijn misschien iets strenger dan in de burgerluchtvaart, we hebben dan ook uitsluitend jeugd in opleiding, dat maakt het kader waarin we werken toch sterk verschillend van dit van een burgerclub. Defensie wil piloten rekruteren, de luchtcadetten zijn hier een ideale voorbereiding. Een iets strenger opleidingsklimaat is hier dan ook op zijn plaats. Maar niet alleen defensie heeft daar baat bij, ook als er iemand later in de burgerluchtvaart terecht komt moet die goed opgeleid zijn. Uiteindelijk is dat een beetje onze doelstel-

ling, luchtvaart open stellen voor alle lagen van de bevolking met het oog op een carrière in de luchtvaart.

Hoeveel kaderleden hebben de Luchtcadetten?

Ongeveer 150 à 200, deze zijn effectieve militairen, reserve militairen en burgers. Ook de Oprichter van de cadetten, de heer Detremmerie zetelt nog altijd bij de algemene vergaderingen.

Zijn er veel mensen die in de burgerluchtvaart terecht komen?

Ja, ook bijvoorbeeld als luchtverkeersleider, vliegtuigtechniekers, het zijn mensen die verder studeren na hun opleiding bij ons in Delft, Oostende...

Welke bekende namen zijn ooit luchtkadet geweest?

Wel, Yves Jeanmotte was luchtcadet en ook toen al een uitblinker. Natuurlijk mogen we Frank De Winne niet vergeten en Prins Filip, die later nog solo Mirage heeft gevlogen.

Zijn de sleeppiloten ook cadetten?

Neen, bepaalde functies mogen enkel door militairen in effectieve dienst of reservist uitgevoerd worden. Dit is het geval voor sleeppiloten, dit moeten actieve piloten of reservisten van Defensie zijn. Maar ook de liermannen, chauffeurs van militaire voertuigen ed... behoren tot deze categorie. De meerderheid op een kamp (zo'n 90%) is echter burger.



Twin in lierstart (foto: vliegende reporters)

Hoe is de verhouding Vlaams en Franstaligen?

Dat is steeds hetzelfde, 45 Vlamingen en 30 Waalse jongeren. Er worden elk jaar zes (zomer) stages georganiseerd, drie te Weelde en drie te Bertrix. Jammer genoeg is Oostmalle weggevalen wat toch wel enkele kaderleden heeft doen afhaken.

Hoeveel betaalt iemand die bij jullie komt vliegen?

De cadet betaalt enkel de basiskosten, dit zoals het eten en zo en ook een bijdrage aan de KABC. Jaarlijks zo'n 200 euro alles bij elkaar.

Vermits de kosten moeten gedrukt worden zullen de cadetten dan op een kamp van

20 dagen enkel dagen zonder vliegen moeten doorbrengen en de dagelijkse corvees op zich nemen!

Hoe zijn jullie vergunningen?

We volgen dezelfde regels en richtlijnen van de KBAC als jullie, doch de brevetten en vergunningen schrijven we zelf uit.

Wat is de belangrijkste evolutie van de laatste jaren?

Zoals bij de burgers zijn wij ook onze vloot aan het vernieuwen, de laatste K8 is twee jaar geleden verkocht. Onderhoud was de belangrijkste reden om over te gaan op plastic.

Dit gebeurt centraal in Goetsenhoven, daar staan 7 of 8 personen in voor het onderhoud van ongeveer 30 zwevers en een 5-tal Pipers.

En de EASA keuring?

Die is bij ons niet echt van toepassing. Anderzijds kan gesteld worden dat het militair onderhoud stelsel dat gevolgd wordt ruimschoots aan de EASA normen voldoet.

Wat gebeurt er nog buiten de kampen?

Verdienstelijke kaderleden die willen kunnen een zwever ontlenen voor een wedstrijd. Ze dien wel over voldoende ervaringte beschikken en met een aangepaste verzekering de organisatie van mogelijke schade en extra kosten vrijwaren.

De jaarlijkse uitwisseling met andere landen (IACE) zijn er ook nog maar daar wordt niet altijd evenveel gevlogen, dit is soms meer een culturele/sociale aangelegenheid.

Elk jaar worden er zo'n 17 à 20 cadetten geselecteerd op karakter, prestaties... Zij vormen dan de ambassadeurs van België op hun uitwisseling.

Elke uitwisseling is verschillend en heeft soms heel uiteenlopende voor- en nadelen



Debriefing door Cmdt. Vl. J.M. Mullenders (foto: vliegende reporters)

De uitwisseling met Zwitserland bijvoorbeeld is iets apart. Deze wordt elk jaar door een andere club georganiseerd. Zo, kregen onze cadetten het ene jaar kregen een Breitling uurwerk als geschenk aangeboden, het andere jaar moesten ze wel zelf hun potje koken (de hele uitwisseling...)! Verder nemen we ook elk jaar deel aan diverse PR activiteiten, het militaire defilé, static displays op Airshows ed...?

Voelen jullie ook de gevolgen van de dalende conjunctuur?

Uiteraard, we zullen wat moeten inkrimpen maar we gaan proberen aan onze basisopdracht te blijven voldoen, dit wil zeggen jongeren een basisopleiding geven. Het is niet omdat de middelen verminderen dat de hoofdoopdracht ook moet veranderd worden. In secundaire taken zullen we, zoals iedereen, in functie van de middelen (personeel en materieel) wel wat moeten afbouwen.

De voertuigen en Pipers mogen we ontlenen van defensie r. en zonder deze steun



Met de DG500 beschikken de cadetten over topmateriaal (foto: vliegende reporters)

zouden we ons moeten profileren als elke andere zweefclub. Je kan dus wel begrijpen dat de dalende conjunctuur ook bij ons zijn effect niet mist.

Ons gesprek vindt plaats tijdens een IP kamp. Dit heeft als doel de mensen voor te bereiden op het examen voor instructeur. Ook mensen die tijdens het kamp taken zoals chauffeur en lierman uitvoeren wordt, als compensatie voor hun inzet, de mogelijkheid geboden om te leren vliegen.

Een van de mensen die het examen gaan afleggen is Hans Schrauwen.

We vragen hem hoe hij het zover heeft gebracht.

Mijn vader is reeds lange tijd actief bij KAZM en de microbe is via hem op mij overgegaan.

Ik ben in 2000 bij de Cadetten gekomen en na 5 jaar heb ik mijn kandidatuur voor toetreding tot het kader aangevraagd.

Als kandidaat-hulpinstructeur doe je eerst een theoretisch examen, advanced training syllabus en IP-syllabus (de lessen leren geven in vlucht), van dit laatste doe je een praktisch examen.

Vervolgens vlieg je als hulpinstructeur

minimum twee kampen met flight-cadetten (duurt meestal twee jaar), daarna doe je een kamp met aspiranten, heb je deze gelost dan ben je instructeur.

Ik zit nu in dit laatste geval. Ik ben in 2006 hulpinstructeur geworden en heb deze zomer mijn aspiranten gelost.

We wensen je veel succes en danken jullie voor dit gesprek!

Met dank aan Cdt. Vl. J.M. Mullenders, Lt. Kol. Vl (res) Jaques de Kroes, Hulpinstr. Hans Schrauwen en Instr. Dominique Hayen.

Geert & Kris

Reünie Oud-Luchtcadetten (Overboelare 9 augustus)

"Once you have ever tasted flight, you will walk the earth with your eyes turned forever skyward, for there you have been and there you long to return". (Leonardo Da Vinci)

Het is in het verleden al diverse keren geprobeerd, een reünie van oud-Luchtcadetten organiseren, maar echt van de grond is het nooit gekomen. Gewoon omdat het niet zo eenvoudig is.



Zoersel anno 1973, Rhönlerches en SV4's

Toch zijn wij er aan begonnen. Wij, dat zijn een paar oud-Luchtcadetten van de promotie 1973. Ons doel was oud-luchtcadetten te verenigen, samen met (oud) instructeurs, tijdens de opendeurdagen van het Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix te Overboelare (VZP), op 9/8.

In tegenstelling met eerdere pogingen, waar het telkens om een bepaalde promotie ging, wilden wij ons richten tot alle promoties. Maar vooral ook tot het contingent instructeurs, waarvan sommigen al meer dan 40 jaar de dienst uitmaken.

Ook makkelijker gezegd dan gedaan. Het verzamelen van de adressen van de instructeurs ging nog vrij vlot. Dank zij de hulp van enkele instructeurs van VZP (waarvan ook enkele oud-luchtcadet zijn). Maar hoe konden we oud-Luchtcadetten bereiken?

De lijsten opvragen bij het Secretariaat van de Luchtcadetten leek een optie, en zou ook mogelijk geweest zijn. Alleen zaten we dan met honderden namen en adressen en begin die allemaal maar eens aan te schrijven.

Neen, we moesten het op een andere meer bescheiden manier aanpakken.

Dank zij Kolonel Peter Lepez verkregen we het dat een oproep werd gelanceerd op de site van de Aircomponent. Daarnaast kregen we ook de steun van het BAM (tijdschrift van het Luchtvaartmuseum in Brussel) en van BAHA (Belgian Aviation History Association).

En deze aanpak bleek te werken.

In minder dan geen tijd kregen we reacties van een 25 tal oud-Luchtcadetten. Oud-Luchtcadetten die behoorden tot de meest diverse promoties (van de jaren 60 tot de jaren 90).

Dat was de startbasis die we nodig hadden.

Er werd gemaild, getelefoneerd en brieven gestuurd.

Zelf de Stafchef van de Aircomponent, Generaal Van Caelenberge gaf op een bepaald ogenblik zijn steun aan het initiatief.

Hij dankte ons voor het mooie initiatief, en benadrukte dat de Luchtcadetten altijd al een belangrijke organisatie van de Luchtmacht zijn geweest (en nog zijn). En vooral dat de instructeurs daarin een belangrijke rol spelen. Hij feliciteerde de (oud) instructeurs dan ook voor al hun inspanningen. Van een riem onder het hart gesproken.

De vraag was natuurlijk wie er zou komen opdagen.

De oud-Luchtcadetten die al in de club VZP aangesloten waren zouden er sowieso zijn. Maar wie nog?

Van de instructeurs kregen we bemoedigend nieuws. De monumenten als Louis Slegers en vooral Marcel Van Der Zwalm bevestigden te komen. Een aantal zegden af omdat het Luchtcadetten kamp in Bertrix startte op 10/8. Er verbleven er enkele in het buitenland en sommigen hadden familiale verplichtingen.

Het was dus gewoon afwachten.

Het opendeurweekend van VZP startte veelbelovend op zaterdag 9/8. Er werden

een 25 tal oude toestellen verwacht, en de initiatievluchten zweefvliegen kwamen al voor de middag op gang.

In een hoek van de loods hadden we hoek ingericht om onze "gasten" te ontvangen. Een oud luchtcadetten uniform, flightsuit inclus. Wat memorabilia, affiches en dergelijke...

De eerste die zijn opwachting maakte was Louis Slegers. Intussen 74 maar nog steeds actief.

Van een weerzien na 35 jaar gesproken....



Oud instructeur Louis Slegers (foto: Dirk De Quick)

Hij kwam met een Piper Cub namens de vriendenkring van EBZR, voor een deel ook oud-Luchtcadetten, en was vergezeld van Bruno, ook al een oud-Luchtcadet. Buiten de kilootjes die er bij waren gekomen was Louis nog in niets veranderd. En toen Marcel Van Der Zwalm, intussen 82,



Marcel Van Der Zwalm klaar voor een tourtje met de falke (foto: Dirk De Quick)

kwam opdagen, samen met zijn Ginette, kon de pret niet meer op. Er werden anekdotes verteld, vliegboeken bovengehaald gelachen en gedronken.

Er is geen oud-Luchtcadet geweest die nooit heeft gevlogen met Marcel Van Der Zwalmen. (ne moeilijken om door gelost te worden bevestigde zijn vrouw.)

Marcel Van Der Zwalmen kreeg een vlucht in de motorzwever cadeau en kon zo nog eens boven zijn geboortestreek vliegen, en Louis Slegers toonde ons nog eens hoe je een navigatievlucht maakt met enkel een steekkaartje (gaan we hier niet uit de doeken doen).

We hoorden dat Oostmalle plaats heeft moeten ruimen voor Bertrix als vaste stek bij de luchtcadetten. Dat astronaut Frank De Winne als luchtcadet nog is gelost door Louis Slegers. Dat Marcel Van Der Zwalmen oorspronkelijk "bijoutier" was en al sinds 1946 bij de Luchtmacht als instru-

mentenhersteller, en dat ze al eens samen een pint durfden te verzetten (wie niet...)... We hoorden hoe de andere instructeurs vergaan was (Vierstraeten, Jeanmotte, Brimmel, Dauw, Smet, Krahy, Govaerts... en alle anderen).

En één na één maakten ook oud-Luchtcadetten hun opwachting.

Oud-Luchtcadetten die al decennia lang niet meer hebben gevlogen, anderen als Jean-Michel Legrand die met zijn Yak18 was afgekomen... Zelfs oud-Luchtcadetten die ons pas nadien meldden dat ze er waren maar zich niet hadden bekend gemaakt.

Toen we nadien de optelsom maakten, waren we toch met minstens 10 oud-Luchtcadetten geweest en 2 oud instructeurs.

Het lijkt weinig, maar samen met de contacten die we legden met andere oud-Luchtcadetten en instructeurs een dege-

lijke basis om hier ook de komende jaren een vervolg aan te breien.

En dat vervolg komt er zeker volgend jaar. Opnieuw op het vliegveld waar VZP operationeel is, het vliegveld van Overboelare EBGG. Op een datum die we nog zullen bepalen.

Oud-Luchtcadetten of (oud) instructeurs die dit lezen kunnen zich dan nu al aanmelden en hun gegevens doorspelen op het mailadres : sv-4b@telenet.be. Ze worden dan tijdig op de hoogte gehouden en verwittigd van een volgend treffen.

Met speciale dank aan allen die deze bijeenkomst mogelijk maakten.

Dirk De Quick (VZP)

Wedstrijduitslagen



30th FAI WORLD GLIDING CHAMPIONSHIP 2008 RIETI AIRPORT, ITALY (6 - 20 juli) WERELD - CLUB - STANDAARD

WORLD CLASS

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	EZ	Laurent COUTURE	FRA	PW5	9038
2.	MS	Mario SCHUPFER	AUT	PW5	9021
3.	EY	Gilles NAVAS	FRA	PW5	8948
4.	F1	Jedrzej SKLODOWSKI	POL	PW5	8816
5.	3A	Luciano AVANZINI	ITA	PW5	8530

CLUB CLASS

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	M4	Matthias STURM	GER	Hornet	8852
2.	C41	Killian WALBROU	FRA	Std. Cirrus 75	8817
3.	SN	Peter TEMPLE	AUS	Std. Cirrus	8671
4.	ED	Didier HAUSS	FRA	Std. Cirrus	8664
5.	MF	Jozef KOZAR	SWK	LS 1 f	8549
23.	MC	Tijl SCHMELZER	BEL	Discus bT	7428
26.	BSI	Patrick STOUFFS	BEL	LS 1 f	7306

STANDARD CLASS

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	Y4	Michael BUCHTHAL	GER	Discus IIa	9367
2.	AK	Mario KIEBLING	GER	Discus 2ax	9200
3.	PC	Peter HARTMANN	AUT	Discus2	9183
4.	Y	Giorgio GALETTO	ITA	Discus 2a	9046
5.	ET	Laurent LEJEUNE	FRA	Discus 2a	9023
22.	JH	José JAIME	BEL	LS8a	7738
30.	21	Bert SCHMELZER	BEL	Discus 2ax	6914



THE 30TH WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS WGC 2008 Lüsse-Berlin (2-16 aug) 15M - 18M - OPEN

15M

Rank	Sign	Name	Nat.	Type	Points
1	V8	Gulyas, György	HUN	Ventus 2a	6661
2	RP	Centka, Janusz	POL	Diana 2	6326
3	K1	Leeuwenburgh, Mark	NLD	Ventus 2a	6227
4	LE	Wells, Leigh	GBR	ASG 29 - 15	6200
5	VS	Ghiorzo, Stefano	ITA	Ventus 2a	6187
6	V	Colson, Jean-Luc	BEL	ASW 27	6150
23	MM	Litt, André-Emmanuel	BEL	Ventus 2bx	5315

18M CLASS

Rank	Sign	Name	Nat.	Type	Points
1	EW	Darroze, Olivier	FRA	ASG 29	6853
2	XTC	Termaat, Ronald	NLD	Ventus 2cxa	6755
3	PL	Staryszak, Karol	POL	ASG 29	6606
4	MS	Leucker, Hermann	GER	ASG 29	6315
5	RB	Brigliadori, Riccardo	ITA	Ventus 2cxa	6191
16	F2	Jeanmotte, Yves	BEL	Ventus 2cxt	5799
22	WE	Brialmont, Olivier	BEL	ASG 29	5520

OPEN CLASS

Rank	Sign	Name	Nat.	Type	Points
1	HM	Sommer, Michael	GER	ASW 22 BLE	7437
2	VB	Bode, Tassilo	GER	ASW 22 BLE	7345
3	ZX	Goudriaan, Laurens	RSA	ASW 22 BLE	7265
4	XXL	Aboulin, Laurent	FRA	ASW 22 BLE	7174
5	X	Karow, Holger	GER	Nimbus 4M	7165
26	IP	De Broqueville, Pierre	BEL	ASH 25 EB 28	5575

Nationale wedstrijden



KEIHEUVEL CUP 2008

Vliegveld Keiheuvel
(16 en 17 augustus 2008)

CLUB CLASS

Overall results after day 1

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	YW	Patrick Govers / Rik Jennen	KACK	G 103 Twin III	392
2.	OU	Simon Berx	ALB	Astir CS Jeans	317
3.	KB	Guy Lauwers / Filip Meers	KAC	ASK 21	309
4.	ET	Lode Vuegen / Tine Delcon	KACK	Ka 7	305
5.	M6	Rik Vanden Boer	ALB	Astir CS Jeans	296
6.	CK	Luc Stultjens	ALB	Ka 8	287
7.	J	Joris Van Doninck	KACK	SZD 51 Junior	235
8.	AW	Ward Gysemans	KACK	Ka 8	95
9.	KL	Bart Roosen / Bram Vanuytven	KACK	Twin Astir Trainer(FG)	63
10.	AO	Jos Willems	KACK	Ka 8	25

SPORT CLASS

Overall results after day 1

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	21	Bert Jr. Schmelzer	LSV Viersen - KACK	Discus 2	658
2.	CM	Eddy Huybreckx	KACK	LS 8	656
3.	TQ	Stijn Vanden Boer	ALB	LS 4	603
3.	KH	Jef Kell	KACK	LS 4	603
5.	SR	Robbie Seton	WBAC	LS 8	602
6.	KB	Beckx Pieter / Thomas De Bruyn	KACB	Janus C	600
7.	LC	Wim Akkermans	WBAC	LS 3	563
8.	AA	Jurgen Decraemer	ACB	Ventus 1	549
9.	ME	Eddy De Coninck	KAC	Pegase	539
10.	WM	Peter Bertels	KACB	Std. Jantar	535
11.	W4	Johan Lemmens	WBAC	LS 6	515
12.	FQ	Dirk Van Doninck / Gunter Verreyt	KACK	Janus C(FG)	483
13.	7M	Fons Janssens	KACK	PIK 20 D	443

14.	MC	Bert Sen. Schmelzer	LSV Viersen - KACK	Discus	441
15.	LT	Tim Huybreckx	KACK	LS 7	312
16.	G1	Peter Verhoeven	KACK	DG 300	264
17.	X89	Louis Van Baelen	KACK	ASW 20	170
18.	W4	Jan Seton	WBAC	DG 1000/20m	93
19.	EB	John Fabrie	KAC	PIK 20 D	79
20.	CNN	Gavin Short	LSV Viersen	Std. Cirrus	41
21.	ED	Emiel De Wachter	KACK	LS 8	-15

OPEN CLASS

Overall results after day 1

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	MW	Nand Geuens	KACK	DG 400/17	466
2.	LSJ	Norman van Dijk	WBAC	Nimbus 4M	451
3.	BB	Herman van Veen	ACvZ	ASH 26E	418
4.	VP	Guy Van Pee	ALB	Antares 20m	407
5.	3KC	Johan Metten	ALB	Discus 2C/18m	339
6.	HFJ	Hugo Mertens	ALB	Jantar 2	329
7.	E3	Stefan Bovin	LUAC	ASW 28/18m	234
8.	BL	Kris Van Dam / Paul Hermans	KAZM	DG 200/17	193
9.	U	Max van Bree	EACzc	Ventus 2cT/18m	109



KAISER WEDSTRIJD 2008

Vliegveld Zwartberg
(31 mei - 1 juni 2008)

#	Toestel	Imm	Piloot 1	Piloot 2	Afstand	Punten
1	Ka 8	PH372	Rutger van den Berg		66,1	1000,0
2	Ka 7	OO-ZET	Patrick Govers	Rik Jennen	36,1	560,5
3	ASK 13	OO-YDN	Bart Huygen	Vandebeeck	33,7	509,8
3	Ka 8	OO-ZIJ	Luc Stultjens		33,7	509,8
4	Ka 7	D-8274	Kevin Mooi	Mark Wijtvlit	17,0	264,0
5	Ka 7	OO-ZYF	Geert Callewaert	Jan Gillegot	11,3	175,5
6	Ka 8	OO-ZAU	Christiaan Bielen		10,9	164,9
7	ASK 13	OO-YJJ	Dirk Jacques	Jan Hoogsteyns	10,5	158,9
8	ASK 13	OO-ZBB	Bert Craege	Pieter Roelandt	9,1	137,7
9	ASK13	OO-ZKP	Jean Vangaal	Ritchie Rednag	8,1	122,5
10	Ka 7	OO-ZXJ	Frank Sangeleer	Davy Leppens	7,5	116,5
11	Ka 8	OO-ZCK	Stijn van den Boer		7,1	107,4



Het hoekje van de boekenvreter

Er bestaan een heleboel opleidingsboeken in het Duits, maar voor de instructeur is het eerder mager qua didactische wenken. Het kleine maar goed gevulde werk van de Zwitser **Markus Hösli**, *Methodik der Grundschulung im Segelflug* (2002, eigen uitgave, Winterthur, Zwitserland, 128 blz. 14,5 x 21 cm, slappe kaft, talrijke tabellen en z/w tekeningen en schema's, isbn 3-0344-0113-2) poogt aan dit tekort te verhelpen.



De bedoeling van het boek is:

1. de instructeur te helpen op een didactisch verantwoorde manier een zweefvliegles op te bouwen, rekening houdend met de persoonlijke opleidingsstand van de leerling,
2. voor elke stap in de opleiding een bruikbaar schema van de les aan te reiken, rekening gehouden met de minimale voorafgaande ervaringseisen.

Het werk biedt verder een uitgewerkte opleidingskaart tot eerste solo, een voorbeeld van uitwendige controle, en aanwijzingen voor het praktische examens.

Hösli geeft eerst een uitgebreide uitleg over de opbouw van een zweefvliegles, beginnend met de briefing, dan de drie fasen van de vliegles zelf (aanschouwelijke demonstratie, demonstratie/begeleiding van de handelingen, oefening door de leerling), en tenslotte de debriefing. Voor elke fase is er een kolom voor algemene analyse (leerdoel, voorkennis, organisatie, enz.), een kolom voor de handelingen van de instructeur en een kolom voor de leerling. Dit algemene schema wordt dan praktisch omgezet voor de diverse fasen van de opleiding, in casus 18 hoofdstukken, van de kennismakingsvlucht tot de tolvlucht.

De inhoud van het boek stemt vrij goed overeen met die van onze opleidingskaart tot eerste solo, en kan voor de beginnende instructeur zeker nuttig zijn om zich een aangepaste instructiemethode te vormen, volgens een klassiek didactisch patroon.

Uitgeverij Flying Pencil pakt nu ook uit met een werk over een ander verdwenen vliegveld: **Piet Dhaenens**, *Een eeuw luchtvaart boven Gent*. Het wordt een tweedelig werk, waarvan zopas *Deel I 1785-1939* is verschenen (2008, Uitgeverij Flying Pencil, Erembodegem, 240 blz. 22 x 29 cm, harde kaft, met talloze z/w en enkele kleurenfoto's, isbn 97-89078878049).

Uiteraard wordt er hier, gezien de begin datum, aangevangen met ballonvaren, een activiteit waarvan de Gentenaars voor WO I en tijdens het interbellum geregeld demonstraties zagen. Meestal werden die activiteiten georganiseerd door de "Aéroclub des Flandres". Vervolgens kwamen er reeds in 1908 vluchten met de "aeroplân" of "opvlieger", door Henry Farman uitgevoerd op het naar hem genaamde "Farmanplein" (daar ligt nu Port Arthur, een deel van de Gentse haven). Regelmatig uitstel van geprogrammeerde vluchten omwille van het slechte weer, toestand van de startbaan e.d., leverden de vliegenier weldra de spotnaam "Farceman" op.

Voor de Wereldtentoonstelling te Gent in 1913 werden er dan luchtpostvluchten ondernomen, met Henri Crombez op Deperdussin eendekker. Maar voor het einde van de tentoonstelling werd een apotheose voorzien: kunstvluchten door Adolphe Pégoud. Deze was in feite per toeval met kunstvliegen begonnen, nadat hij, bij een demonstratiesprong met valscherms uit een oude Bleriot, de tuimelingen had gade geslagen die het stuurloze vliegtuig uitvoerde alvorens neer te storten. Zijn specialiteit was "looping the loop" (toen werd hij als de eerste beschouwd die daarin slaagde, nu denkt men dat de Rus Nesterov hem voor was). De kunstvluchten van Pégoud vonden plaats op 3 november 1913 op het Sint-Denijsplein, een militair oefenplein vlakbij de paardenrenbaan aan de Kortrijksesteenweg. Het hoofdkwartier van het gebeuren was het café "De Derby". Een Gents volksliedje herinnert aan de kapriolen van de Franse waaghals.

Met het uitbreken van WO I was het uit met de pret, en het Sint-Denijsplein werd onder de Duitse bezetting uitgebouwd tot een heus vliegveld, waar onder andere de reuzenbommenwerpers Gotha IV werden



ingezet om Engeland te bombarderen. Interessant detail: één van de meteorologen die deze aanvallen moest voorbereiden, was Walter Georgii, later de geestelijke vader van de zweefvliegmeteorologie en bezieler van de ISTUS (Internationale Studienkommission für Segelflug, voorloper van de OSTIV). Het vliegveld was natuurlijk het doelwit van talrijke geallieerde bombardementen, wat heel wat slachtoffers eiste in de burgerbevolking van de nabijgelegen stadswijken en dorpen.

In de Gentse regio (Gontrode) waren er ook Zeppelins gelegerd, en een van de markante voorvallen was het neerhalen van de LZ37 door de Engelse vlieger Reginald Warneford. Het brandende gevaarte stortte neer op het Visitatieklooster en het kerkhof te Sint-Amandsberg, waarbij naast de bemanning ook een kloosterzuster omkwam. Slechts één bemanningslid ontsnapte aan de dood.

Na de oorlog werd het Sint-Denijsplein ingezet voor de burgerluchtvaart. De grens tussen commercieel en plezierluchtvaart was toen niet zo duidelijk als nu, en alle vormen van vliegerij konden gemakkelijk samen het vliegveld gebruiken. In 1931 werd de "Section Gantoise de Vol sans Moteur" opgericht binnen de "Aéroclub des Flandres". Hiermee brak het tijdperk van het zweefvliegen aan te Gent. Een Zögling werd met een sandow of autostart in de lucht gebracht.

De Section Gantoise kreeg er een Falke bij, en ging ook vaak op stage naar beter gelegen zweefvliegvelden, zoals Hébronval, waar aan de helling kon worden gevlogen. In 1932 kwamen er een Kassel 12 en een Grünau tweezitter. In 1933 bouwde de club een loods. In 1934 werd een BAC

Drone motorzwever gebouwd, twee anderen zouden volgen. Er kwamen ook heuse motorvliegtuigen bij, en op 13 oktober 1938 werd de vereniging omgedoopt tot "Ghent Aviation Club".

Gent organiseerde in het interbellum ook een aantal vliegmeetings, en plannen werden gesmeed om van het Sint-Denijsplein

een heuse luchthaven te maken, met uitbreiding tot aan het Sint-Pietersstation en een volledig nieuwe luchtvaartwijk. Maar WO II stond voor de deur en zou een heel andere vorm van uitbreiding meebrengen.

Hoewel slechts een klein deel van dit werk betrekking heeft op het zweefvliegen en het sportvliegen, biedt het toch een mooi

beeld van de ontstaansgeschiedenis van het voormalige Gentse vliegveld en van de rol die het speelde voor onze sport. We wachten met spanning uit op deel II, met hopelijk wat meer aandacht voor onze activiteiten.

Stéphane Vander Veken

Fotowedstrijd 2008

WEDSTRIJDREGLEMENT

Deelnemers

Iedereen die lid is van een club aangesloten bij de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs mag deelnemen aan de fotowedstrijd.

Onderwerp

Het onderwerp van de inzending moet zweefvliegen gerelateerd zijn. De inzendingen moeten origineel zijn en mogen niet eerder hebben deelgenomen aan een fotowedstrijd.

Inzending

DIGITALE FOTO'S Alle foto's moeten digitaal ingestuurd worden vóór 1 december 2008 op volgend adres: fotowedstrijd@lvzc.be of via www.zweefvliegen.be en dus is er geen afdruk nodig.

Van de digitale foto bezit de deelnemer het originele bestand met een minimale resolutie van 2 048 bij 1 536 pixels (dit is een volwaardige 3 megapixel).

Elke deelnemer kan maximaal 5 foto's insturen. Voor de uiterste inzenddatum kan een deelnemer zijn inzendingen aanvullen of omruilen.

Foto's die later toekomen nemen deel aan de wedstrijd van volgend jaar.

Beoordeling

De inzendingen zullen beoordeeld worden door een jury. De jury behoudt zich het recht voor om



'Chocolat' inzending 2007 (foto: Paul Janssens)

inzendingen die niet aan het reglement voldoen of van een te laag niveau zijn, te weren uit de wedstrijd.

De winnaars worden in januari 2009 persoonlijk verwittigd.

Informatie

Elke foto dient vergezeld te zijn van titel, plaats en datum van opname, naam, adres, telefoonnummer, eventueel email-adres, naam van je club.

Auteursrecht

De deelnemer verklaart auteur te zijn van de opname en de eventuele digitale bewerking. Hij kan dit aantonen met de originele bestanden (voor bewerking) en

negatieven, die hij op eenvoudige vraag kan voorleggen.

Al de ingezonden foto's mogen door de Liga gebruikt worden met vermelding van auteur voor o.a. promotionele doeleinden en publicatie in het Ligablad en op de website.

Door zijn deelname verklaart de inzender zich volledig akkoord met het reglement. Over de beslissing van de jury kan niet gecommuniceerd worden.

Tip: als je wijzigingen maakt op je foto's (bij trucage, verbeteren,...), sla je ze best op in een niet-gecomprimeerde vorm (tiff bijvoorbeeld) en niet in jpeg.

Euroglide 2008

Deze wedstrijd over 2175 kilometer werd gevlogen van 23 juni tot en met 5 juli 2008. Tony



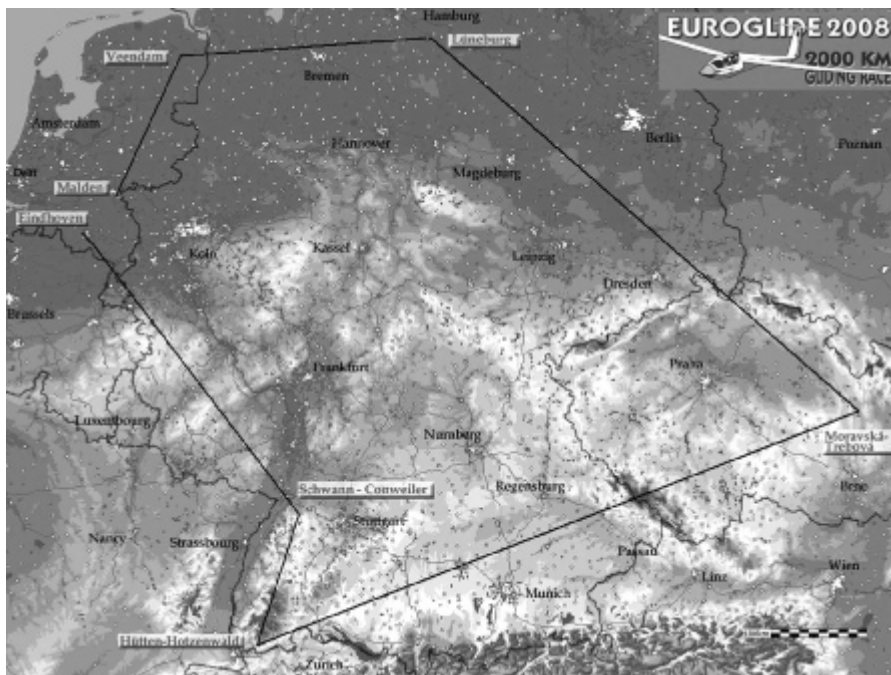
Willems, Paul van den Borne, Dirk van den Borne en Koen van Rooy doen met de Duo Discus T D-KFND mee aan deze wedstrijd.

Maandag 23 juni 2008

Na dagen en weken van voorbereiden was

het vandaag dan zover. Zondagavond nog de briefing bijgewoond, en maandagochtend om 7 uur afgesproken in Turnhout. Na nog wat technische interventies richting Eindhoven.

Daar nog het ontbijt meegepikt en dan opbouwen.



Om 10.00 nogmaals briefing, dit keer Meeteo, de draairichting van het parcours en de geplengenheden op Eindhoven vliegveld. Vlak voor de start schijnt de PDA niet te werken. Blijkt de kabel tussen de LX 7007 en de PDA stuk te zijn. Gelukkig hebben we een reserve bij en is het euvel in een mum van tijd opgelost. Intussen is de gehele supporting crew komen opdagen. Na 2 keer 8 kabels te hebben uitgereden is het onze beurt. Ik moet zeggen, dat doet iets met je, als je alles achterlaat voor een tijdje en niet wetende waar je s'avonds terecht zal komen. Met een basis van een goede 1000m vliegen we af op Eindhoven richting Leende het uitvliegpunt voor de CTR.

De thermiek is maar matig en er staat een strakke wind uit het Noordwesten. Als snel moeten we Beek Tower oproepen. Van daaruit gaat het over Eschweiler de Eifel in. Vanaf Eschweiler wordt het volledig blauw. We overvliegen dat mooie gebied met een matige thermiek. Vlak voor de CTR van Hahn wordt de lucht stabiel. We hangen dan nog een drie kwartier boven Traben-Trarbach, maar moeten ons uiteindelijk gewonnen geven. Daar we de CTR van Hahn nog moeten kruisen, besluiten we geen motor te gebruiken en te landen op Traben-Trarbach. Dit erg mooie veldje ligt boven op de Mont Royal aan de rand van de Moesel. Uiteindelijk landen 8 toestellen hier waarvan 7 tweezitters.

In principe is het veld en het clubhuis op maandag gesloten, maar al snel zitten we op het terras met een halve liter Weissenbier. Na een uurtje arriveren ook Koen en Dirk. De tentjes gaan uit de mobilhome en de Duo wordt vastgelegd. Een uurtje later zitten we aan de oever van de Moesel op restaurant. Na een korte stadswandeling

eindigen we, hoe kan het ook anders in een weinstube.

Een trocker Riesling lijkt ons ideaal om de avond af te sluiten. Het weer voor dinsdag ziet er niet al te best uit.

Dinsdag 24 juni 2008

MOEIZAAM

Vanochtend wakker geworden onder een bewolkte hemel. De nachtrust in Traber-Trarbach heeft ons allen deugd gedaan. Na een flink ontbijt aan de mobilhome en een frisse douche poetsen we de Duo. Het weer klaart op en het wordt helemaal blauw rond 11 uur. Toch maar de tentjes opruimen en alles de aanhanger in.

Helaas wordt het pas heel laat thermisch. Uiteindelijk starten we iets na drieën.

We hebben een Morane 180 als sleeper, op zich perfect, maar de sleeppiloot heeft nog nooit van een Duo Discus Turbo gehoord. Rond de 100 km/h trekt hij ons benedenwind het veld uit. Hij zal achteraf ook niet meer sneller slepen.

Omdat we toch een motorlooptest moeten doen, profiteren we van de situatie om even een paar 100 meter extra mee te pikken en een stukje door te klimmen naar de eerste cumulus. Met een klein metertje gaan we naar de 1500 meter. De transponder staat aan en we roepen Hahn op. Zonder al te veel problemen gaan we op weg. Het is echter vliegen van nearest airport naar nearest airport.

Op 1 km na vliegen we langs de CTR van Ramstein. We vliegen over het natuurpark Pfalzer wald wat toch een op een goeie 600m ligt. Na dit park houdt het echter helemaal op. We hebben de keuze tussen Spyerdorf of Landau.

Landau ligt echter recht op koers. Tevens krijgen we op de Euroglide babbelfrequen-

tie (122.25) te horen dat er daar de komende dagen startgelegenheid is vanwege de trainingsdagen vrouwenkampioenschap !!! De keuze is dus snel gemaakt. Rond 17.30 landen we op Landau. Recht voor het terras van het clubhuis komt de Duo tot stilstand. 3 minuten later staat een 50 cl Weissbier op ons te wachten. We worden hier vriendelijk ontvangen door de vrouwelijke havencommandant. Wederom is er een camping en douche beschikbaar en zelfs internet. Tony en Dirk arriveren rond een uur of zeven. Na een paar flammküchen (= zwaar op de maag liggende pizza met ajuin en room) zakken we af naar de mobilhome.

Bij een Maes pils worden nog enkele foto's geselecteerd en dit verslag geschreven voor de website. Intussen is het middernacht geworden. De temperatuur is nog ver boven de 20°C en de meteo geeft een "tropische nacht".

Helaas zijn de zweefvlieg voorspellingen niet goed.

Morgen (woensdag) is er om 10.00 hr een "wetter" briefing. Al kunnen we maar 100 km vliegen, starten zullen we. Nu nog één Maes pils en dan een verdiende nachtrust. Intussen speelt de radio hier "the walk of life" van de Dire Straits. Misschien zit daar wel wat in ...

Woensdag 25 juni 2008

Vanochtend wakker geworden onder een blauwe hemel. De heuvels rondom hullen zich echter in het redelijke slechte zicht. Na het gebruikelijke ontbijt en de verkwikkende douches gaan de jaxida's van de Duo aan.

Helaas zal het poetsen van de Duo achteraf één van de belangrijkste activiteiten van de dag blijken. Precies volgens voorspelling trekt rond de middag de hemel dicht.

Twee DG 800 zelfstarters zijn vertrokken. Achteraf zal blijken dat zij slechts een 35 tal kilometers hebben gevlogen. Te weinig volgens het reglement dat 50 km eist. De 35 km zal dus van hun krediet afgaan. Toestellen die oostelijker of zuidelijker van ons lagen, hebben flink wat kilometers kunnen maken. Wij zijn echter genoodzaakt de pyama van de Duo terug aan te trekken. Niet veel later gaan de hemelsluizen open. Dit geeft ons dan wel de mogelijkheid om de komende vluchten voor te bereiden. Tevens hebben we de lokale flightsimulator kunnen uitproberen (zie foto). De avond brengt ons naar de stad waar we de lang verwachte pfeffer steak bestellen. Het is erg rustig in de restaurants, de cafés daarentegen zitten overvol. Alles staat hier in het teken van het EK voetbal. (Duitsland-Turkije). Bij het schrijven van dit verslag knalt het vuurwerk rondom. Het feestgedruis van de stad klinkt tot op het veld. De Duitsers hebben gewonnen met 3-2.

Als we PC-met mogen geloven wordt het morgen (donderdag) een mooie dag. Be-

doeling is alleszins het Zwarte Woud over te steken (ca. 150 km) en een stuk richting Munchen-Bodensee te vliegen.

We gaan echter het vel van de beer niet verkopen voor die geschoten is. Morgenavond weten we meer!

Als het lukt sturen we jullie een filmpje van de eerste regenbui. Het uitgaand e-mail verkeer is echter helaas niet altijd even eenvoudig.

Donderdag 26 juni 2008

Vandaag vroeg uit de veren, de meteo heeft een mooie dag beloofd. Na het dagelijkse douche ritueel bakt Tony als een meesterkok "spek met eieren" voor de ganse crew. Om 09.10hr staat de Duo in piste. Tenten zijn dan reeds opgeruimd en de aanhanger staat startklaar. Teams die iets meer zuidelijker van ons lagen hebben gisteren kunnen vliegen. Ze staan een dag voor en we hebben dus wat goed te maken.

Om 11.30hr hangen we in de lucht. Moeizaam klimmen we naar een 1200m. Wanneer we afvliegen ontwikkelen er zich toch nog cumuli op koers. We vliegen recht over Karlsruhe naar het eerste keerpunt Schwanen-Conweiler. Van daaruit gaat het het zwarte woud in. De wolkenbasis is echter maar een 1500m. Wie het zwarte woud kent, kent ook ons probleem. Met een hoogte van soms maar een 200m à 300m boven de grond (AGL) zetten we onze reis verder. We hebben ons dan lokaal Musbach gezet. Musbach ligt op 697m MSL. Op 200m AGL komen we daar aan. Op de Euroglide babbelfrequentie horen we er net een zelfstarter vertrekken. Hij geeft wat info aan een Duo Discus (T12) die er even later zal landen. (Info was dat er drie paarden op het veld stonden en hij daar overheen moest!). Gezien hier geen startgelegenheid is starten we de motor. We vliegen verder richting Schramberg waar we dat ritueel nog eens zullen herhalen. Dit hele stuk is het 8/8 bewolkt.

Vanaf daar is het nog een goede 50km naar het tweede keerpunt Huetten Hotzenwald (bij Bazel). We moeten dus zeker al zwendend daar geraken om een geldige vlucht te maken. Via Reiselfingen vermijden we het hoge gedeelte van het zwarte woud. Sommige stukken zijn daar bijna 1600m hoog. Na het ronden van Huetten Hotzenwald



schijnt het iets beter te worden. Van Blumberg (698m) gaat het naar Neuhaussen ob Eck (807m). Zo passeren we ten noorden van de Bodensee. Bij Saulgau klimmen voor een laatste maal naar de basis. We glijden uit naar Ochsenhausen. Op een 200m komen we daar dan aan. Tot onze verbazing is het een wei waar zelfs geen hangar bij staat.

Ook hier gaat de motor (laag) aan en beslissen we naar Biberach an der Riss te vliegen, een stukje terug dus. We gingen er vanuit dat dit een puur motorvliegveld was. Bij het overvliegen zien we nu echter twee aanhangers staan. Het heeft een erg lange asfalt piste en een bemande toren. Wanneer we op de toren aankomen heeft die brave man reeds naar de voorzitter van de zweefvliegclub gebeld. Even later staat de voorzitter/sleeppiloot naast ons aan tafel, of beter gezegd naast onze Schitzel. Met trots laat hij ons nog het ganse vliegtuigpark zien. Hij zal ons morgen omhoog slepen met de Robin.

Morgen (vrijdag) mogelijk weer een vliegdag. We houden jullie op de hoogte!

Vrijdag 27 juni 2008

We waren van ochtend met z'n allen weer vroeg uit de veren. Het douche ritueel verliep vandaag enigszins anders dan de vorige dagen. Deze keer was het de gele tuinslang achter de mobilhome die als douche dienst deed. Het vliegveld en de cafetaria gaan pas om 10.00 hr open. Ook de voorzitter-sleeppiloot komt rond die tijd het veld opgereden, zoals afgesproken. Samen trekken we de Robin van stal, net dezelfde als we in Weelde hebben. Om 11.45hr gaan we de lucht in. De sleep verloopt met een flinke vaart (filmpje). De thermiek is nog jong en moeilijk. Relatief laag vliegen we weg van het veld. We gaan boven langs de TMA Munchen. Met een rugwind van een 30km/h snellen we richting Tsjechische grens. De bedoeling was vandaag om tot net voor de grens te komen, maar half de middag wordt duidelijk dat er meer in zit. Bij het Bayrischer Wald passeren we de grens. Ook hier weer hoge heuvels tot 1500m. Door de harde wind is het hier bijzonder turbulent. Na het woud krijgen we een minder stuk. We glijden uit tot een 250 meter AGL. Gelukkig plukken we een goede bel op en gaat het verder richting keerpunt.

Het is vrijdagmiddag en het ingewikkelde Tsjechische luchtruim met al zijn restricted area's is niet meer van toepassing. Op een 50 km van Moravska Trebova (3° keerpunt) gaan we in final glide met 400m boven glijpad. Wat we niet wisten is dat Moravska Trebova achter een heuvel ligt. Helaas moeten we de laatste paar kilometer motor gebruiken. We landen om 17.30 hr op Moravska.

Om 18.00 hr hebben we contact met de grondploeg. Zij moeten dan nog 480 km rijden. Het kan wel eens héél laat worden, en we nemen een kamer op het vliegveld. Buiten de kleren die we aanhebben hebben we niets bij. Om 1.30 hr hebben we nog contact met de ophalers. Zij zijn nog 80 km van Moravska Trebova en overnachten daar. Wij kruipen dan ook maar onder de wol ...

Zaterdag 28 juni 2008

Ondanks het erg late uur gisteren zijn we weer vroeg opgestaan. De ophaalploeg, Dirk en Koen, komen rond een uur of acht aangereden. Er is ontbijt geregeld voor alle Eurogliders vanaf half negen. Na het ontbijt gaat het allemaal in spoedtempo. Douchen, vliegtuig poetsen, batterijen laden, enz., enz.

Om 10.00 uur gaat de duo in piste, en voor 11.00hr hangen we weer in de lucht. Net op tijd, want de hemel trekt helemaal dicht achter ons. We hebben de LX op Jicin staan. Het veldje waar we jaren geleden met de club naar toe gingen. Het ligt op een 120 km van ons vandaan. Moeizaam kruipen we onder de donkere wolken van bel naar bel. We moeten minimum 50 km vliegen om een geldige vlucht te hebben. Het lijkt bijna onmogelijk, maar na een uur of twee strijden glijden we uit op Jicin. Hier is het afgelopen, tenminste dat dachten we. Op 300m AGL pikken we weer een bel op en de vlucht gaat verder. Uiteindelijk gaat de motor uit bij Hodkovice, vlak bij Liberec. We proberen nog verder te komen maar blijven, ondanks onze zware inspanningen onder glijpad naar Klix. We besluiten terug te vliegen naar Hodkovice waar de volgploeg ons al staat op te wachten. Net als de andere teams die hier staan, besluiten we een verplaatsing te maken per auto. Rond een uur of acht 's avonds zijn we ter plaatsen. Morgen weer meer vliegweer...



De obligatoire nabespreking



Luxueus tafelen

Zondag 29 juni 2008

Klix - Lünenburg - Höpen - Höya.

Het begint een beetje op werken te gelijken. Vanochtend weer vroeg uit de veren. Douchen, naar de bakker rijden enkele dorpen verderop, ontbijten, opbouwen, tenten opruimen en Duo in piste brengen.

Het vraagt allemaal zijn tijd, maar om 11.30 hangen we na een korte lierstart in de lucht. We klimmen direct door tot de basis, een 1200m. Er is geen tijd te verliezen en we gaan direct op pad. We hebben een kopwind van meer dan 30km/hr. Weeral werken dus Gelukkig klimt de basis in de loop van de dag naar een 1600m. Via Stendal en Luesse gaat het naar Lünenburg (keerpunt), waar we rond 17.30hr aankomen. We hebben dan een 350 km gevlogen. Gezien de ruime hoogte die we hier nog hebben, besluiten we door te vliegen naar een veld op koers. Een 50 tal km verder stranden we op Höpen. We komen hier aan op 220 m, maar er is geen beweging te zien op het veld. Eén koppel staat nog aan hun toestel. Zij vertellen ons dat er morgen hier geen startgelegendheid is, dat iedereen al lang naar de voetbal is gaan kijken en dat we best naar Hoya rijden, een 50 tal km verderop. Op de baan is het inderdaad verdacht rustig. Na een Mc Donalds komen we tegen tieners aan op Hoya. Bij onze aankomst is er helemaal niemand op het veld. Wel staan er alvast Nederlandse toestellen. Na een uurtje arriveren de Hollanders. Zij hebben de sleutels van de kantine gekregen. Intussen hebben we ons huiswerk weer gemaakt. Nog 310 km te gaan morgen.

PC-met geeft voor morgen wel nagenoeg blauwe thermiek.

We zullen zien ...



Sightseeing

Maandag 30 juni

Het was een zeer korte nacht, hier in Hoya, naast de Weser. Ondergetekende (Paul) was vanochtend al rond een uur of zes wakker. Mogelijk toch wat zenuwen voor de finale-vlucht, want vandaag is het erop of eronder.

Reeds erg vroeg in de ochtend verschijnen de eerste cumuli. PC-met gaf gisteren nagenoeg blauw voor vandaag, maar het schijnt anders uit te draaien.

Rond een uur of 9 gaat de Duo in elkaar, en om 10 uur staan we startensklaar in de rij. Intussen zijn er twee mensen van Hoya komen opdagen. Zij zullen ons omhoog lieren.

Rond half elf hangen we weer in de lucht, en we klimmen gelijk naar de basis, welke dan al 1000 m is. We hebben vandaag een 315 km voor de boeg.

Al vrij snel worden de cumuli grote platen, en de basis blijft maar een 1200 m. Ook vandaag weer een kopwind van meer dan 20 km/h. Het is maar pas als we een heel stuk op weg zijn, dat we een 1500 m kunnen bereiken.

Ondanks het feit dat we nog wel kredietkilometers hebben, besluiten we het keerpunt te ronden.

Voorbij het keerpunt Veendam gaat het zuidelijker, richting Malden. Nog een 160 km te gaan, maar al snel wordt de thermiek beduidend minder. Boven Lemelerveld komen we in de problemen. De hoogtemeter telt gestaag af, en het is maar op 400m dat we een belletje kunnen oppikken.

2 restricted areas met militaire oefeningen beletten ons om de Veluwe mee door te pakken, en dat is jammer. Groot is dan ook onze opluchting als we op de LX onze aankomsthoogte boven nul zien kruipen. Daar



Back home

Malden midden in de bossen ligt, nemen we geen genoegen met 200 m reserve. We klimmen 500 m boven glijpad. Nog een 30 km te gaan.

Iets voor de vieren finishen we op Malden. Bij het landen op de three zero, bollen we door een enorme "konijnenpijp". Dat wordt weer enige uurtjes werken, want het hoofd wiel maakt een verdacht lawaai.

De uitbater van de Zweef-in, het clubhuis daar, had de drukte al verwacht. Hij heeft een BBQ à volonté voorzien.

Met veel plezier en voldoening kijken we terug op de vlucht van vandaag, maar ook op de rest van de week.

Het was voor ons een onvergetelijke ervaring. Als ik voor mezelf mag spreken is het zeker één van de grootste hoogtepunten in mijn 25-jarige zweefvliegcarrière.

De gastvrijheid van de velden waar we geland zijn, de bereidwilligheid van de mensen die ons daar de lucht in hielpen. Het zijn allemaal dingen die veel vlotter zijn gegaan dan ik ooit had durven dromen. Zelf heb ik elke dag gevlogen. Daarom wil ik zeker het team bedanken voor hun ophalingen, en zeker ook Tony voor het ter beschikking stellen van de nodige materialen zoals de mobilhome met satelliet internet, PC-met, Seeyou, en last but not least de Duo Discus Turbo.

Ook veel dank aan onze supporters die van op de zijlijn al onze gebeurtenissen op de voet bleken te volgen.

Bedankt Dennis en Bart, voor het plaatsen van de verslagen en de foto's.

Initieel zijn we vertrokken voor een once in a lifetime experience, maar ik heb het vermoeden dat het daar niet bij zal blijven....

Als het aan mij ligt, tot binnen 2 jaar, voor de Euroglide 2010

Paul Van den Borne (KAC)
Foto's: ND-team

Wat is een transponder?

Overgenomen uit 'Cumulus', clubblad van KVDW



Mode S ontvangstantenne

Een transponder is een apparaat dat in een vliegtuig ingebouwd wordt, en ofwel autonoom, ofwel op vraag van een "secundaire" radar op de grond, de identificatie, positie en hoogte van het vliegtuig uitzendt.

Een "primaire" radar zendt een signaal uit, dat door het metaal in de romp van het vliegtuig wordt gereflecteerd en terug door de radarantenne wordt opgevangen. Aan de hand van de positie van de antenne, en de tijd die het signaal erover doet om heen en weer te reizen, kan men de positie van het vliegtuig bepalen.

Aan deze primaire radar zijn een aantal nadelen verbonden: slechts een klein deel van de uitgezonden energie wordt rechtstreeks teruggekaatst naar de radarantenne, waardoor er zeer krachtige zenders gebruikt moeten worden. Een zender van enkele

Megawatt is geen uitzondering. Regen, wolken, zwermen vogels, en soms zelfs voertuigen op de grond of het reliëf, kunnen de radarsignalen verstoren.

Om al deze problemen op te lossen, gebruikt men tegenwoordig, in combinatie met de primaire radar, steeds een secundaire radar. Hierbij wordt door de radarantenne een signaal uitgestuurd op een vaste frequentie, nl. 1030 MHz. Wanneer dit signaal wordt opgevangen door een transponder, zal deze "antwoorden" op 1090 MHz. De inhoud van dit antwoord hangt af van de "Mode" waarop de transponder staat ingesteld.



In de burgerluchtvaart worden momenteel 3 modes gebruikt:

Mode A bevat de identificatie in de vorm van een transponder code of "squawk", die de piloot heeft ingesteld op zijn transponder in de cockpit. Deze code bestaat uit 4 cijfers, tussen 0 en 7. Er zijn dus maximum 4096 unieke codes mogelijk. Normaal gezien wordt er een code toegewezen door de verkeersleiding, maar voor VFR vluchten in ongecontroleerd gebied is deze in Europa altijd 7000, tenzij een unieke code werd toegewezen. Door deze code te koppelen

aan een vluchtplan, kan het vluchtnummer of de registratie op het radarscherm weergegeven worden. Mode C bevat de hoogte van het vliegtuig, in Flight Level. Daarvoor is de transponder uitgerust met een eigen hoogtemeter, die steeds staat ingesteld op de standaarddruk van 1013,25 hPa. Wanneer het toestel onder de Transition Level vliegt, wordt een correctie gemaakt door het radarsysteem op de grond om de hoogte in Altitude weer te geven.

Mode S transponders kunnen naast een code en hoogte ook een hele hoop andere informatie verzenden en ontvangen. Zo is het bijvoorbeeld niet langer nodig om telkens een mode A code toe te kennen aan een vlucht, omdat elke transponder zijn eigen unieke 24-bits code heeft. Er zijn wereldwijd dus 16,777,214 unieke codes beschikbaar. Het vluchtnummer of de registratie kan voor de vlucht ingesteld worden en rechtstreeks op het radarscherm getoond. Mode S transponders kunnen ook "selectief" (vandaar de S in Mode S) ondervraagd worden of antwoorden, zodat het energieverbruik drastisch daalt. Mode S transponders worden ook gebruikt voor ACAS (Airborne Collision Avoidance System) toepassingen. De bekendste hiervan is TCAS, een systeem dat de transponder-signalen van de vliegtuigen in de buurt ontvangt, en de piloot waarschuwt als er een toestel te dicht nadert. Je kan dit een beetje vergelijken met onze FLARM.

Wanneer de afstand tussen de toestellen te klein wordt, zal TCAS ook aanwijzingen geven aan de piloot om te klimmen of te dalen, om zo een botsing te vermijden. Deze actie gebeurt steeds na coördinatie tussen beide transponders, zodat beide toestellen niet gelijktijdig dezelfde instructie zouden krijgen. Piloten zijn verplicht om TCAS te volgen.

Jammer genoeg zijn de signalen van FLARM en TCAS niet compatibel, en kunnen beide systemen elkaar dus niet "zien". Er zijn tegenwoordig wel instrumenten op de markt die beide systemen integreren. Op lange termijn echter, zal FLARM allicht vervangen worden door transponder en een soort TCAS.

Mattijs Cuppens (KVDW)



Eurocontrol

KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



VERSLAG VAN DE BEPERKTE VERGADERING VAN 18 JUNI 2008

Aanwezig: G. Van Pee, voorzitter, J. Servais, J. Aerts, Ph. Defooz namens J.M. Mullenders, P. Pauwels
Verontschuldigd: E. Lecloux, J.M. Mullenders

De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

De geplande vergadering werd geannuleerd wegens aangekondigde verkeersproblemen in Brussel. Tijdens deze beperkte vergadering werden alleen zweefvliegprestaties/documenten onderzocht voor homologatie en goedkeuring. Er waren geen dossiers ingediend door de andere sportdisciplines.

1. Homologatie van de zweefvliegprestaties:

Alle dossiers worden aanvaard. Eén aanvraag kan niet worden behandeld omdat de proef onder de autoriteit van een andere NAC werd gevlogen en aldus daar moet worden onderzocht.

2. Ontvangen wedstrijdreglementen

Keiheuvel Cup – 16-17 augustus

3. Ontvangen resultaten

Belgisch kampioenschap 2008, 10-17 mei te St.-Hubert

4. Records:

Free triangle distance – ref. Sporting Code Section 3 – par. 3.1.4.d (1.4.3.d) Op verzoek van J. Luyckx wordt het dossier van J.L. Colson/A. de Broqueville opnieuw onderzocht. Het resultaat van de recordvlucht van J. Luyckx blijft beter dan dat van J.L. Colson/A. De Broqueville, Het record blijft dus toegewezen aan J. Luyckx – het overzicht wordt overeenkomstig aangepast.

5. Allerlei

5.1. KBAC-Zweefvliegreglement

Organisatiehandboek

- geactualiseerde lijst van erkende geneesheren wordt aanvaard.

- De heren M. Nizet en G. Mullenders worden herbenoemd als examiner voor de F.C.F.V.V. voor de periode van 01-01-2008 tot 31-12-2010.

5.2. Brevetadministratie:

Bij het gebruik van de flight recorder wordt gevraagd om bij het dossier een uitprint

van de proef bij te voegen, gemaakt met de software waarmee de proef werd gecontroleerd. (dus geen Charron-Online)

- De aandacht van piloten wordt gevestigd op de vormvoorwaarden voor brevetvluchten zoals omschreven in de Sporting Code. Wedstrijdproeven kunnen hiervan afwijken zodat deze niet meer voldoen aan de bevoegdeisen.

- Er zal worden onderzocht hoe in de toekomst de brevetadministratie volledig elektronisch kan worden afgehandeld.

Omstreeks 20:00 u wordt vergadering gesloten.

P. PAUWELS
Verslaggever

VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

(Bijlage aan het verslag van 18-06-2008)

1.1. Theoretische examen

Jackie BELIEN	Yvo LENAERTS
Christiaan BIELEN	Roeland MAES
David BLEYEN	Leo NOUWENS
Louis COMER	Tony SCHILDERMANS
Valerie COUVREUR	Tim STEENSELS
Hugo DE HAECK	Arne VANDECASTEELE
Bart DE KONINCK	Edy VAN DER LINDEN
Pieter DEN BOEF	Eppo VANDEWEGE
Dirk DE QUICK	Bob VANGEEL
Michael DE VESTEL	Bert VAN IMPE
Robert DE VESTEL	Jan VAN IMPE
Tom DE WEL	Hans VAN LAETHEM
Ann FIERENS	Hans VAN MOER
Gilles HABILS	Annik VERLEYSEN
Jan HOOGSTEYNS	Karin VERMOESEN
Paul JANS	Senne VERPOORTEN
Bram JOYEUX	Tom VLOEBERGHES
Johan KLOOSTERMAN	Mieke WATERSCHOOT

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning

Christiaan BIELEN
Michael DE VESTEL
Johan KLOOSTERMAN
Edy VAN DER LINDEN

c. Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

Christiaan BIELEN
Hjalmar BOUDRY
Johan HABILS
Jozef KONINGS
Luc LUYKS
Ruben MAHIEU
Jan MOORTHAMERS
Peter SCHELLENS
Bart SCHILLEBEEKS
Jochen SCHOETERS
Edy VAN DER LINDEN

. Theoretisch examen voor 'Hulp-Instructeur'

Patrick MICHIELS
Nick REDANT

e. Bevoegdverklaring 'Hulp-Instructeur'

Johan LOUWET

f. Bevoegdverklaring 'Instructeur'

Rudy DE BIE
Geert CALLEWAERT
Dirk JACQUES

F.A.I.-BREVETTEN

1. D-BREVET

a. 1000 m hoogtewinst

Frédéric DE GROOTE
Johnny FABRIE
Johan VANHOYLAND
Senne VERPOORTEN

b. 5 uren duurvlicht

Christiaan BIELEN
Koen BIESMANS PAUWELS
Eric Gerard TORFS
Rik VANDEN BOER
Remi VANDERHOYDONCK

c. 50 km afstand

Frédéric DE GROOTE
Bart SCHILLEBEEKS
Remi VANDERHOYDONCK
Werner VAN DEN BROECK
Jos WILLEMS

d. Bekomen het zilveren kenteken:

Bart SCHILLEBEEKS
Rik VANDEN BOER
Werner VAN DEN BROECK
Remi VANDERHOYDONCK
Jos WILLEMS

2. E-BREVET

a. 3000 m hoogtewinst

-

b. 300 km afstand

Yven MAUROO

c. Bekomen het gouden kenteken:

-

3. F-BREVET

a. 5000 m hoogtewinst

-

b. 300 km doelvlicht

Sebastien MATHIEU Yven MAUROO

c. 500 km afstandsvlucht

Yves RUYMEN

d. Bekomen het diamanten-kenteken

-



AVIATION
SPACE
AEROSPACE INDUSTRY
PILOTS & CREWS
TRAVEL
INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

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

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

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



10 Brugmann avenue | B-1060 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 99 | www.aviabel.be

