

LIGABLAD

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



*30ste jaargang
april • mei • juni 2009
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

nummer **118**

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



30ste jaargang • nummer 118
april - mei - juni 2009

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Geert De Palmaer
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:

Bertels Peter (KACB) • Deschacht Heikki (KFC) • Holswilder Ruud • Smelzer Bert sr (LSV/KACK) • Smelzer Hilde (LSV/KACK) • Pauwels Patrick (LVZC) • Van Dam Kris (KAZM) • Van Dommelen Karl III (KACK) • Vanderveken Stéphane (KFC) • VanLaethem Hans (KAZM)

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

Secretariaat:

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

Betalingen:

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

Druk en opmaak:

Sintjoris 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 20 augustus 2009 op het redactieadres.

Foto cover: "De thuisblijvers" – foto : redactie

Back cover: Spallinger S15k uit 1944 – foto: Bert Sr. Schmelzer (KACK)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het seretariaat	1
Het LVZW promotieteam zweefvliegen	1-2
In memoriam: Karl Van Dommelen	2
Kempen Cup 2009 door het weer verwend	2
Kortrijkse scholen leren zweefvliegen	3
Het 'Tractorverhaal'	4
Zweefvliegtuignieuws	5
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Achilles Servanckx	6
Het hoekje van de boekenvreter	8
Wedstrijduitslagen	8
Safety corner: Flarm RF range analysis	10
Kempen Cup 2009	12
Internationale wedstrijdselectie	14
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden	15

Woordje van de redactie

Toen ik onlangs tussen twee vluchten door de toch wel lange startlijst voor lesvluchten bekeek moest ik even terugdenken aan mijn eigen opleidingsperiode. Hoewel ik hiervoor een 30-tal jaar terug in de tijd moet gaan is er, buiten de prestaties van het lestoestel en de alom tegenwoordige informatisering, weinig veranderd. Net zoals nu waren er de namiddag-piloten en was er een harde kern die het vliegbedrijf op gang trok en ervoor zorgde dat 's avonds alles keurig op stal ging. De inzet van 10:00 tot 20:00 werd ongelukkig genoeg meermaals beloond met één enkele vlucht van 17'. De leerling zweefvliegpiloot moet dus -nog steeds- over een enorme hoeveelheid inzet, geduld en doorzettingsvermogen beschikken. Een vlot startbedrijf is aan vele uiteenlopende invloeden onderhevig. Ondanks de inzet van velen loopt het niet altijd zoals we dat zouden wensen. Gelukkig zijn er ook tal van memorabele momenten die het allemaal de moeite waard maken. Bij elke nieuwe stap wordt het mooie aan onze sport terug duidelijk. Op elk niveau blijven boeiende ontdekkingen en uitdagingen mogelijk. Clubs en piloten blijven bijzonder sterk afhankelijk van vrijwilligers. Zonder hun inzet wordt het onmogelijk om in de lucht te raken en dreigt de vereniging een

stuurloos schip te worden. Europese richtlijnen en wetten vragen steeds meer inzet van de vrijwilligers en het is zonder meer duidelijk dat we de periode van zorgeloos vliegen definitief achter ons moeten laten. In de nabije toekomst zal de administratie zowel bestuurlijk als operationeel (onderhoud, instructie,...) een belangrijke plaats gaan innemen. Een evolutie waardoor we ons, zowel op liga- als clubniveau, noodgedwongen zullen moeten herorganiseren. Laat ons hopen dat ook in de toekomst de mooie momenten de bovenhand blijven halen op de steeds zwaarder wegende administratie. Naast clubleden wordt er ook vaak beroep gedaan op echtgenotes en vriendinnen om een handje toe te steken. Niet alleen zijn ze een welgekomen hulp bij clubevenementen, ze weten zich vaak prima uit de slag te trekken om een buitenlandingsveld te bereiken met een aanhanger. Bij zweefvliegwedstrijden zijn zij onze vurigste supporters, zij staan achter ons en beredderen op dat moment ook huis en haard. Vandaar dat we, op aangeven van Bert Sr. Schmelzer, de cover van dit nummer aan hen opdragen. Namens de Vlaamse zweefvlieggemeenschap, Bedankt dames,

Geert

Nieuws van het secretariaat

Collectieve Sportverzekering

Als gevolg van het nieuw Uitvoeringsbesluit – BS van 27-02-2009 – werden we verplicht de polissen van onze collectieve sportverzekering aan te passen. Enkele waarborgbedragen werden geactualiseerd en de toewijzing van de uitkering bij blijvende invaliditeit werd gewijzigd.

Einde maart werd aan de clubs een bundel overgemaakt met de actuele polissen.

De polissen voor het vliegrisico, afgesloten bij Aviabel, kregen nieuwe nummers:

- 126 670 – Burgerlijke aansprakelijkheid
- 66 655 – Persoonlijke lichamelijke ongevallen.

Het nummer van de polis voor het grondrisico, afgesloten bij Ethias, bleef ongewijzigd.

Kadervorming

5 kandidaten hebben met gunstig gevolg het theoretisch examen afgelegd voor de bevoegdverklaring van 'Instructeur', zij zijn gestart met hun praktische opleiding tot 'Hulpinstructeur'. Vier hulpinstructeurs hebben hun opleiding tot instructeur afgerond en hebben hun bevoegdheid behaald. Proficiat!

"Look Out!"

De Raad van Instructeurs koos dit onderwerp als veiligheidsthema voor 2009. Posters met aandachtspunten en veiligheidstips werden ontworpen en verspreid onder de clubs

Technische controle

De werkgroep TC heeft in overleg met de Raad van Bestuur de volledige problematiek grondig onderzocht. De grote onzekerheid over de toekomstige kostenstructuur in België heeft de aanzet gegeven om eveneens mogelijkheden in de buurlanden te onderzoeken. De algemene ledenvergadering van juni zal hier uitsluitsel moeten geven.

EASA

De EASA 'Review Groups' verwerken thans alle commentaren die werden ingediend op NPA 2008-17 in verband met de toe-

komstige systemen voor de vliegvergunningen en medische vereisten.

De publicatie van het officiële 'Comment Responce Document' wordt verwacht in juli. Ondertussen werden namens de EGU bemerkings overgemaakt op

- NPA 2008-22 in verband met de 'Organisation Requirements' of hoe in de toekomst de opleiding zal moeten worden georganiseerd,
- NPA 2009-02 in verband met 'Operation Requirements' of met welke operationele vereisten we gaan moeten rekening houden.

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. We herhalen nogmaals dat het rapporteren een element is in het voorkomingbeleid. Alleen door het onderzoeken en het bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de opleiding en procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen.

KBAC-Sportcommissie

Gelieve de te homologeren dossiers binnen te brengen tegen 15 september of uiterlijk tegen 15 november om ze nog dit jaar te laten afhandelen. Kijk steeds na of het dossier volledig is a.u.b.

Denk eraan dat een dossier moet worden ingediend uiterlijk 12 maanden na de datum van de prestatie.

Vademecum 2009 - Pencorrecties

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

Pag. 9 – Overzicht erkende artsen:

Schrappen: Dr. W. Rombouts en Dr. A. Wyters wegens stopzetting van hun praktijk
Adreswijziging: Dr. J. Vander Mynsbrugge:
Restert 5

Toevoegen:

Dr. G. De Schutter, Doornestraat 25, 2200 Herentals/UZA Wilrijk, tel. 0478/67 49 37

Dr. P. Willems, Oude Mechelsebaan 272, 3201 Langdorp, tel. 016/56 07 55

Fotowedstrijd 2009

Zoals voorheen wordt er ook dit jaar weer een fotowedstrijd georganiseerd. Meer informatie alsook het wedstrijdreglement vind je verder in dit blad.

KBAC-Videowedstrijd

De KBAC organiseert voor de vierde maal een videowedstrijd. Elke luchtsportdiscipline mag één film van max. 10 minuten indienen. De beoordeling gebeurt door een jury bestaande uit bestuurders van de KBAC en professionelen. De winnaar ontvangt een cheque van 250,00 €.

Leden die willen meedingen, mogen hun film op het secretariaat bezorgen voor 1 december a.s.

Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Veilig Zweefvliegen € 7,50 (11,50)*
- Elementaire Vliegopleiding € 5,00 (6,50)
- Vliegboekje € 2,50 (3,50)
- Sticker 'Zilveren C-brevet' € 1,75 (2,50)
- Zonnehoejde € 3,25 (4,25)

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

Noteer al...

Zaterdag 6 februari 2010 - Symposium - PVC Oostmalle

ONZEKER OVER DOPING?

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

Surf naar www.dopinglijn.be
of bel 0800-30201

Hier kan je terecht voor gratis informatie en krijg je een antwoord op elke vraag.

Wie sport moet weten waar de lijn ligt!

Promokalender

Datum	Plaats	Realisator/contactpersoon	Activiteit
Zat 23/05 - Zon 24/05	Deurne	VZA francois.dequeker@telenet.be	Promostand op Stampe Fly In
Woe 08/07	Geraardsbergen	VZP hjalmarboudry@skynet.be	BLOSO zomer sport promotietoer (*)
Zat 08/08	Geraardsbergen	VZP hjalmarboudry@skynet.be	Opendeurdag VZP
Zat 15/08 - Zon 16/08	Schaffen	DAC bert@ebdt.be	Promostand op Diest Fly In
Woe 19/08	Lille	Kernteam Antwerpen astireke@hotmail.com	BLOSO zomer sport promotietoer (*)
Don 20/08	Kessel-Lo	KVdW koen.biesmans@telenet.be	BLOSO zomer sport promotietoer (*)

Zat 22/08	Grimbergen	DAC bert@ebdt.be	Opendeurdag vliegveld Grimbergen Thema: cockpits (*)
Zat 22/08 - Zon 23/08	Zoersel	KAZM esther_fokker@hotmail.com	Promostand op Zoersel Fly In
Zat 29/08 - Zon 30/08	Kiewit	ALB luc.stultjens@gmail.com	Opendeurweekend Kiewit Thema: 100 jaar vliegveld Kiewit
Zon 06/09	Brusselse	VZP bertcraeye@hotmail.com	De Gordel (BLOSO) Plaats nog te bepalen (*)
Zon 20/09	Hechtel	LV Frank@vandersmissen.eu	Promostand Hechtel Airshow (*)

(*) Alle clubs uit deze regio worden vriendelijk uitgenodigd deel te nemen aan deze evenementen. Binnen uw club kan u hiervoor contact opnemen met de PR-verantwoordelijke van uw club.

Karl Van Dommelen



Pionier van het zweefvliegen.
Stichter van moulurenfabriek K. Van Dommelen en PVBA Alinhout.
Oprichter en erevoorzitter van de Koninklijke Antwerpse Zweefclub Meeuw.
Weduwnaar van Mevrouw Gella Goeyvaerts.
Geboren te Antwerpen op 13 oktober 1912 en te Wilrijk in Huize Bloemenveld zacht-jes ingeslapen op 15 mei 2009.

Karl heeft met zowat alle types gevlogen van de Zögling tot de hedendaagse moderne perfo's. Hij heeft net geen duizend uur gevlogen en een 1230 vluchten gemaakt.

Ergens in een lang verleden is de zweefvliegmicrobe begonnen bij het bouwen van vrijvlucht modelzweefvliegtuigen bij de club "Het Scheldemeeuwken". Houten constructies bespannen met japanpapier en dope. Modellen die toen al geoptimaliseerd werden om zo goed mogelijk in de thermiek boven te blijven.

Het is later in 1937 dat hij is beginnen zweefvliegen.

De eerste vluchten met een Zögling en een omgebouwde jeep tot lier. In zijn vliegboek staan notities van vluchten variërend van enkele meters tot een honderd tal meter hoog. Het brengt hem tot het behalen van het A-brevet.

Tijdens de oorlogsjaren heerst er een vliegverbod voor burgerluchtvaart, en heeft hij onder meer samen met zijn broer Henri, zwevers gebouwd en hersteld in verborgen ateliers.

Onmiddellijk na de oorlog, in augustus 1946 was hij officieel medestichter van de Antwerpse Zweefvliegclub Meeuw.

Er volgen een reeks stages en vliegkampen doorheen heel België.

En hij behaalde in 1953 zijn B en C brevet Langzaam aan komen er zweefvliegtuigen in de club waarmee over land kan gevlogen worden, de prestaties van een Ka8b zijn dan ook verbluffend veel beter dan die van een Zögling. In 1965 behaald hij zijn D brevet.

Nadat de club de bouwplannen van de Fauvel AV 36 had aangekocht, liet de aanvankelijke vliegtuigbouwer en coördinator na meer dan een jaar verstek. Karl heeft dan aan de club voorgesteld om de bouw van de Fauvel AV 36 aan te vangen en te coördineren.

Het is thuis in zijn bedrijf dat de bouw begon met de constructie van de ligger die uit één stuk was! (vliegende vleugel). Later is het gevaarte met speciaal transport naar de "barak" op het vliegveld van Deurne getransporteerd voor verdere afbouw. Bij

die intensieve afbouw ontstond bij zijn werknemers het vermoeden dat hij er een maitresse op na hield. Wat zij natuurlijk niet wisten, is dat hij elke namiddag naar de barak vertrok om aan de Fauvel te bouwen!

Hij was een hele periode geëngageerd als sportcommissaris.

In 1980 heeft hij de "zilveren medaille voor lichamelijke opvoeding, sport en openluchtlevens" gekregen van de minister van Nederlandse cultuur.

In 1984 heeft hij "De Gouden Palmen Der Kroonorde" van Zijne Majesteit de koning gekregen.

Ook stond Karl mee aan de wieg van de Vlaamse zweefvliegfederatie.

Hij was geboeid door techniek, vooruitgang en het clubgebeuren.

Hij heeft veertig jaar lang aan het roer gestaan van de Antwerpse Zweefclub Meeuw als voorzitter. Toen kwam er die leeftijd, waarbij hij enkel nog een oefenvergunning kreeg. Met de private Blanik in de familie werd dit opgevangen. Hiermee hebben velen samen met hem nog mooie vluchten gemaakt.

Hij had een hart voor het zweefvliegen. Een laatste anekdote die hij me vertelde als ik met de achterkleinzonen bij hem op bezoek was, illustreert dat heel mooi: Hij vertelde ons dat hij destijds op de dag dat hij zijn vrouw Gella ten huwelijk ging vragen, hij aan haar vader moest beloven dat hij niet meer zou vliegen, want dat hoorde toch niet echt in die tijd... hij heeft het beloofd, is getrouwd, en is toch terug gaan vliegen!

Karl Van Dommelen III

Kempen Cup 2009 door het weer verwend



Koen en Evi voor de Spallinger S15k uit 1944

De eerste wedstrijd om de Beker van Vlaanderen is gestreden, een perfect begin omdat de weersomstandigheden buitengewoon waren. Vier dagen op rij kon gevlogen worden met als hoogtepunt de vrijdag met een excellente weerssituatie, die snelle vluchten mogelijk maakte. Onder leiding van Stan Taeymans liep alles feilloos tot in het kleinste detail. De wedstrijdorganisatie

bestond uit Stan, Walter Geenen, Liebert Prinsier (startleider) en Louis Lauwers (startopbouw), Senne Verpoorten bediende de computer om de resultaten van de proeven in te geven en samen met Stan te controleren. Een nieuwigheid was het parallel gebruiken van sleepstart en lier, in minder dan één uur waren bijna 70 zwevers de lucht in. De sleeppiloten en Koen Van Roey

als lierman van dienst werkten optimaal samen georchestreerd door Liebert en Louis. Diegenen die aan de lier ingeschreven hadden, werden op fantastische hoogtes (tot 800m) getraakteerd en dit voor een prijs van 15 Euro. Allen danken wij hen van harte voor hun inzet. Het zijn de vrouwen die als piloten of als onontbeerlijke hulp wedstrijden als deze mogelijk maken. Daarom werd een prachtig foto voor de hangar in de zon gemaakt, zij verdienen onze uitdrukkelijke dank. Naast het vliegen met opmerkelijke prestaties kwam in Weelde natuurlijk ook de gastronomie aan zeer democratische prijzen niet te kort. De lange toog en het Hamburgertent waren ware aantrekkingsplaatsen voor de dorstige en hongerige. Elke wedstrijdavond werd een menu door Luc Van den Borne aangeboden met als hoogstandje, de gemeenschappelijke barbecue. Zondagmorgen werd door Koen Van Roey, Evi en anderen de enige

vliegende en net gerestaureerde Zwitserse Spallinger uit de aanhangwagen getrokken. Een waar juweel, blinkend in de zon, iedereen was komen kijken en opgetogen over het feit dat dit toestel met een Belgische immatriculatie in Vlaanderen vliegt. (op de foto voor de Spallinger: Koen en Evi).

Dat ophalen ook nog een heel leuke bedoening kan zijn hebben Raf en Harry van de DAC aanschouwelijk gedemonstreerd, zij waren niet allen voor hun piloot (Guy Piccart) actief maar ook voor anderen die hulp nodig hadden. Zij hebben een slagzin gecreëerd die als volgt luid: "Wij komen jou halen, je moet niet veel betalen; vlieger in de buis en snel te huis; wil je geen bier betalen, komen wij jou niet halen". (Foto Raf en Harry).

De sfeer op Weelde was om vele goede redenen opperbest, de piloten waren tevreden, alle helpers alsook de organisatie en de leden van de Kempische Aeroclub. Vele



Sleepstart kon natuurlijk ook

kilometers werden gevlogen zonder één krasje aan de vliegtuigen. Afsluitend kan men vaststellen dat de eerste wedstrijd om de "Beker van Vlaanderen" een groot succes was, men kan de organisatie en de deelnemers van de Kiwit-Cup volgend weekend of de Belgische Kampioenschappen in St. Hubert als tweede wedstrijd en de Keiheuvel-Cup begin augustus als derde wedstrijd evenveel geluk toewensen.

Bert Schmelzer Sen (KACK)

Kortrijkse scholen leren zweefvliegen

Op dinsdag 3 februari en donderdag 5 februari laatstleden streek een team van 6 leden van de Kortrijk Flying Club (KFC) neer in 2 Kortrijkse scholen voor een gratis workshop zweefvliegen. Deze workshop kaderde in het project Brede School Kortrijk, een realisatie van de stad Kortrijk op initiatief van het Vlaamse ministerie van onderwijs.

Het Brede School project heeft tot doel leerlingen van middelbare scholen in contact te brengen met het vrijetijdsaanbod in hun regio. Dit moet de doorstroom van leerlingen naar het vrijetijdscircuit stimuleren. De zweefsectie van de KFC pikte hierop in en liet de leerlingen kennis maken met de zweefvliegsport, zonder twijfel één van de meest toegankelijke luchtporten voor deze leeftijdscategorie. Twee scholen kwamen aan de beurt:

- Dinsdag 3 februari Provinciaal Technisch Instituut Kortrijk (37 lln. van ca. 15 jaar)
- Donderdag 5 februari Vrij Technisch Instituut Kortrijk (40 lln. van ca. 17-18 jaar)

In beide scholen werd een sterke interesse vastgesteld, niet alleen bij de leerlingen, maar ook bij de leerkrachten. Het was duidelijk dat het overgrote deel van de leerlingen de zweefvliegsport niet kende, maar dat er toch zeer snel een grote interesse voor ontstaat eenmaal ze ermee kennis maken.

De inhoud van de workshop werd gedurende maanden voorbereid in samenspraak met de betrokken leerkrachten. Hierdoor sloot de workshop naadloos aan op de schoolse leerstof: fysica, aardrijkskunde, mechanica en wiskunde. De praktische toepassing van stukjes theorie omtrent energie, continuïteitswet, Bernouilli, verdamping en condensatie en driehoeksmeekunde in de zweefvliegsport gingen er als zoete broodjes in. De

reactie van een aantal leerlingen: nu pas wordt de praktische toepassing van al die formules duidelijk. Door deze aanpak was het dan ook verantwoord om deze workshop als lessenvervangend en vakoverschrijdend programma in te passen in het lessenrooster. Bijgevolg kreeg de KFC een ganse namiddag ter beschikking om een aantal facetten van de zweefvliegsport toe te lichten.

Die namiddag werd ingevuld met drie luiken:

- Een uiteenzetten met de theorie als rode draad
- Een bezoek aan een zweefvliegtuig
- Een proefvlucht op de zweefvliegsimulator van Diest Aeroclub

Elk luik duurde ongeveer 50 minuten. De groep werd in 3 gesplits bij het begin van de namiddag en elk groepje roteerde daarna doorheen de 3 luiken. De KFC bracht in een aanhangwagen een zweefvliegtuig mee naar de scholen. Onder het goedkeurende oog van honderden leerlingen werd het vliegtuig gemonteerd op de speelplaats tijdens de middagpauze. Voor velen was het de eerste keer dat ze een zweefvliegtuig van dichtbij zagen. Het meest gesmaakte onderdeel van de workshop was duidelijk de zweefvliegsimulator die de KFC op bruikleen kreeg van Diest Aeroclub.

De workshop werd afgesloten met een kwis. In elke school gingen 3 leerlingen naar huis met een cadeaubon voor een initiatievlucht aan boord van een zweefvliegtuig. En nog eens 25 leerlingen per school wonnen een andere prijs (fotokalenders, petjes, video-films, Piloot en Vliegtuig exemplaren, LED-lampjes, etc). Dit kon uiteraard enkel gerealiseerd worden dankzij de steun vanwege de stad Kortrijk en de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs.

De leerlingen moesten ook een evaluatieformulier invullen. Hieruit bleek overduidelijk dat de workshop enorm geapprecieerd werd. Het KFC-team heeft er ook enkele leerpunten kunnen uit halen om de volgende editie nog beter te maken. Ook de leerkrachten waren sterk onder de indruk van de professionele aanpak van het geheel. Voor de KFC-leden die hieraan meewerkten was het een bijzonder toffe ervaring. De spontane positieve respons van deze leeftijdscategorie (die doorgaans geen blad voor de mond neemt) sterkt de stelling dat zweefvliegen een bijzonder boeiende vrijetijdsbesteding is voor jongeren die veel toegankelijker is dan de meeste denken (denk maar aan de talrijke initiatiekampen die door verschillende clubs georganiseerd worden tijdens de zomervakantie). Bovendien bewijst dit initiatief dat de zweefvliegsport te weinig gekend is terwijl er veel latente interesse voor bestaat. Onbekend is onbemind, zegt men wel eens ...

Elke zweefvliegclub of leerkracht die iets gelijkaardigs wil realiseren mag dit concept overnemen. In het kader van de promotie van de luchtvaart in het algemeen en de promotie van de zweefvliegsport in het bijzonder kan ik alleen maar wensen dat de reeds geleverde inspanningen (vooral de presentatie) zoveel mogelijk herbruikt wordt. Contact en info: promotie@lvzc.be

Heikki Deschacht
 Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs v.z.w.
 Coördinator Promotieteam Zweefvliegen
promotie@lvzc.be

Voor mooie foto's van deze namiddag verwijs ik graag naar <http://www.hangarflying.be>

Het 'tractorverhaal'



Ben en Tom, dan toch maar starten...

Deze vlucht vond plaats op de laatste wedstrijd van de Kempen Cup te Weelde, nl 24/05/2009.

De voorspellingen waren niet al te bijster, daardoor werd de start van 12.45u uitgesteld naar ongeveer 14.20u. Stilaan gingen de eersten de lucht in en trachtten de zwakke onregelmatige belletjes in de blauwe lucht te bestijgen. Enkelen haalden hun toestel uit de startrij en ook ik was even twijfelachtig of ik wel zou vertrekken. De Robin nam plaats voor onze Twin en vertrokken waren we. Al tijdens de sleep werd duidelijk dat het 'gene vette' zou zijn. Los op 650m (dank u sleeppiloot) voelde ik zwak stijgen onder mijn linker vleugel. De thermiek werd mede zichtbaar gemaakt door een 5-tal andere toestellen. Hier ging het tot ongeveer 780m. Enkel lichte enkelzitters bleken hoger te geraken – die verdomde libellekes toch!

Na een uurtje dwalen, zweten en vloeken behaal ik voor de eerste keer +1000m. De aanwezige plaatselijke afscherming van AC bleek hier en daar wat gaten te krijgen en richting Keiheuvel zag de lucht mooi blauw. De '2S' zat op dat moment al boven Sanicole. Ons eerste keerpunt uit de B-proef was Zonhoven, dan Weelde kerk om opgelijnd te zijn voor de finish. De startlijn van Ravels brug werd door ons gekruist op 1050 m. Van hieruit ben ik in rechte lijn, met behulp van wat rugwind, tot aan Dessel-kanalen gestoken. Hier aangekomen op 600m keek ik uit naar een nieuwe zucht van thermiek. Voorzichtig stak ik door richting Keiheuvel, met de velden van Postel in m'n ooghoeken. Zonder al te veel zakken zou ik het moeten halen. Ik vloeg ten slotte met een Twin

waarvan de finesse niet zo bijster is. De 'RWY 25' is in gebruik dus mik ik op 'de fabriek' naast het veld. De frequentie staat inmiddels op 119.20 als op 240m de vario positief aanduidt. Hoog boven me draait de Röhnlerche met Patrick Govers als piloot. Die wist me te vertellen dat het op 900m gedaan was met stijgen. Met een dikke meter op de integrator stijgt ik inderdaad tot 900m, dan maar door. Naast me de Discus 2ct '3KC'. Voorzichtig tasten we de lucht af in de richting van Sanicole en vinden tot onze frustratie bitter weinig stijgen. Uiteindelijk beginnen we te draaien boven Sanicole op opnieuw 650m. Meer dan 0,6 m/s krijg ik er niet uit. Tot ik een beetje verder glijd en plots boven de rode daken naast het veld een flinke duw onder mijn rechter vleugel krijg. Ik draai onmiddellijk in en vind er 1,8 m/s. Al snel zitten we weer aan het plafond en met 1100 m ga we door richting Zonhoven. Hierbij mik ik op de industrie van Houthalen, dat zou zeker moeten geven. Ik kom daar aan op 700m en kan direct indraaien in de mooiste bel van de dag. Een mooi ronde bel van 2,0 m/s. Al draaiend ronden we ons keerpunt van Zonhoven. Opnieuw blijkt de Twin niet hoger te willen dan een goede 1000m. Terug richting Weelde gaan we vrij vlot vooruit, gevolgd door een ASK-21 met Koen Vanderputten als piloot en Peter Bertels in zijn Std Libelle. We nemen dezelfde bellen als op de heenweg, aangeduid door andere toestellen van onze klasse, ook op weg naar Zonhoven.

Zonhoven – Keiheuvel ging zeer goed. Aangekomen boven Balen gaf de hoogtemeter slechts 500m, doch zag boven Dessel-kanalen en boven Dessel centrum zwevers draaien. Ik gokte op de Glaverbel, de glasfa-

briek van Mol, gelegen langs het kanaal. Hier heb ik kunnen aanpakken op 350m in een onregelmatige bel tot 700m, toen was ik ze kwijt. Ook de ASK-21 hield het hier voor bekeken. Samen schoven we op richting kerncentrale van Mol. Hier zag ik diep onder me de 'MC' draaien, Bert Schmelzer Jr. Ikzelf, de ASK-21 en een Ka-13 begonnen elk ons stijgen te zoeken doch vonden niets regelmatig. Constant verleggen had elkaar voor de voeten vliegen als gevolg. Ondertussen kwam de Peter Bertels onder ons aan. Van 450m kunnen klimmen naar 800m was niet genoeg om Weelde kerk te kunnen halen. Ondertussen was onze '2S' al gefinisht op Weelde – knap gedaan! Ik hield het voor bekeken en volgde de tip van Stijn op, die had me net gezegd dat tussen Keiheuvel en Weelde elk centrum gaf. Dus met 800m vertrokken, Dessel centrum afgetast – niks, Retie centrum afgetast – niks, potverdorie hier gaan we het krijgen hé...SeeYou mobile geeft -300m voor Weelde Aero, onze hoogte 300m. Op 200m, tussen het centrum van Retie en de snelweg – op 12km van Weelde, tracht ik de laatste keer een bel te pakken. Deze bleek niet krachtig genoeg om ze te kunnen vasthouden en al snel stond ik in een prachtig patatenveld. De Twin werd vakkundig afgerond op de sporen van de tractor en kwam na een kort remspoor tot stilstand, midden in dit grote veld.



De Twin werd vakkundig tussen de sporen geland

Ongeveer 20 min na onze landing zag ik een ASK-21 en een Ka-13 doorsteken richting Weelde, die hadden dus wel het geduld en werden beloond met een thuislanding en een geslaagde task! Zo tussendoor hoorden we ook een turbo en zagen we een oversleep, dus we waren zeker niet de enigen met pech. Onderweg hadden we de ASW-15 van Howard Van Doninck zien staan in een veld bij Dessel en had Tom een ander toestel zien landen enkele velden naast het onze.

Onze problemen waren echter nog niet over. Ik vond geen toegang tot het veld. Toch niet aan de kant waar onze twin geparkeerd stond. Een mogelijke toegang werd ons ontzegd door de bewoners, die hun bbq niet lieten verstoren. Deze toch vriendelijke mensen wezen me een andere weg aan, aan het andere uiteinde van het



Gelukkig hoeven we niet meer te duwen

veld. Terwijl mijn copiloot Tom Niville bij de Twin bleef, wandelde ik door op zoek naar een toegang.

De ophalers waren reeds onderweg. Ik had hen er van op de hoogte gebracht dat het niet eenvoudig zou worden. We zouden de Twin namelijk nog een heel stuk moeten duwen alvorens aan de rand van het veld te geraken. Plots viel mijn oog op een enorme stal achter een huis gelegen vlak langs het veld. Misschien was dit wel de eigenaar van dit veld. Ik ging aanbellen en vertelde tot diens verbazing dat ik er geland was met een zweefvliegtuig. Wanneer de plaat-

selijke boer dit hoorde trok deze zijn sloffen aan om te komen kijken. Ik vroeg hem of hij eventueel zou kunnen helpen met een tractor. Bereidwillig als hij was, belde deze zijn neef om ons een handje toe te steken. Deze kwam slechts enkele minuten later met een mastodont van een tractor aangereden en heeft ons met de nodige zorg veel zweet gespaard. De Twin werd netjes uit het veld getrokken tot aan de weg. Van een service gesproken. Nog voor de ophalers ter plaatse waren was het 'zwaarste' gedaan. Zo gemakkelijk hebben mijn ophalers het nog nooit gehad. De Twin afbouwen was geen enkel probleem

omwille van de talrijke ophalers en al snel stonden we weer op Weelde met een mooi verhaal en leuke foto's.

Het was weer een zeer toffe en aangename wedstrijd met helaas niet zo'n geweldig weer, maar toch 3 geldige dagen. Albatros was zeer sterk vertegenwoordigd en behaalde zeer mooie resultaten! Mijn copiloot Tom Niville en ik vormden weer een efficiënt team! Zeker voor herhaling vatbaar.

Eindresultaat van team-ES: 5de van 15 deelnemers in de clubklasse. Voor ons: op 1 – Koen Vanderputten op ASK-21, op 2 Stijn Vandeboer op Std Libelle '2S', op 3 Peter Bertels op Std Libelle, op 4 Pieter Lievens op Std Cirrus. Niet slecht gedaan met die Twin hé ;-).

Ben Heylen (Albatros)



Zweefvliegtuignieuws

Hoewel de AERO 2009 te Friedrichshafen blijkbaar een daverend succes werd, is er relatief weinig te melden in deze aflevering, aangezien de meeste nieuwtjes al van tevoren werden aangekondigd. Wel een reeks eerste vluchten kort na de AERO!

DG Flugzeugbau



Het prototype van de DG-1001 M werd op de AERO te Friedrichshafen aan het publiek voorgesteld. De eerste leveringen zijn voorzien tegen eind dit jaar of begin 2010.

Naast de DG-1001 S (motorloos), de DG-1001 T (met thuisbrenger) en de nieuwe DG-1001 M (zelfstarter) die weldra het luchtruim moet kiezen, werkt DG nu ook aan een DG-1000 TE. Zoals de naam laat vermoeden, gaat het hier om een thuisbrenger met electro-aandrijving. DG stak nooit onder stoelen of banken dat ze de aanpak van Lange niet zagen zitten. Een zelfstarter leek hen te ingewikkeld, te onbetrouwbaar, maar ook gevaarlijk gezien de hoge gelijkspanning en de lange bedradingen van de

batterijcellen in de vleugels tot de motor in de romp. Voor een elektro-thuisbrenger voorzien zij nu een brandvrije batterijkast in de romp, vlakbij de elektromotor. De eerste vlucht wordt in het voorjaar 2010 gepland.

LAK (Sportine Aviacija)

Hier is feitelijk de enige onaangekondigde nieuwigheid: de LAK-17B. Het toestel wordt aangeprezen als een nieuwe generatie van de bekende 15/18 meter zwever. Het maakte een eerste vlucht op 16 april j.l. Het kan 160 l (15 m) of 200 l (18 m) water meenemen in de vleugels, plus 30 l in een optionele romptank. Met 9,18 resp.

10,32 m² vleugeloppervlak kan de vleugelbelasting variëren tussen 32 (18 m droog) en 60 kg/m² (15 m volgetankt)! De LAK-17B is ook beschikbaar met een thuisbrenger.



Schempp-Hirth

Ook het Arcus-prototype was op de AERO te zien, en ondertussen heeft het de eerste proefvluchten glansrijk doorstaan. De nieuwe tweezitter met welvingkleppen vloog voor het eerst in de handen van ontwerper Tilo Holighaus op 7 april. De Arcus heeft er ook al een aantal overlandvluchten op zitten, waaronder 2 van meer dan 500 km. Ter herinnering: de Arcus zal beschikbaar zijn als zuiver zweefvliegtuig, maar ook met thuisbrenger en als zelfstarter, en tevens als elektro-zelfstarter in samenwerking met Lange.





Alexander Schleicher

Op 21 april is de nieuwe eenzits zelfstarter van AS voor het eerst van de grond geweest.

Firmaleider Uli Kremer voerde de zelfstart uit van op het firmavliegveld te Poppenhausen. Ontwerper Martin Heide viel dan de tweede vlucht te beurt. Het toestel werd in de 21-meter-versie gevlogen en gaf meteen blijk van een uitzonderlijke wendbaarheid voor een dergelijke span-

wijdte. Ook de thermiekeigenschappen waren voortreffelijk, aldus Martin Heide. De nieuwe inspuitsversie van de wankelmotor

bleek ook duidelijk superieur aan de oude carburatorversie.

Op de AERO toonde Schleicher, behalve de ASH-31, ook de romp van het prototype ASH-30 Mi. Aan de vleugels wordt nog verder gebouwd. De constructeur nam van de gelegenheid gebruik om zo veel mogelijk potentiële klanten in de romp te laten plaatsnemen, om zo een schat aan commentaar over het zitcomfort en de ergonomie te vergaren. Schleicher is van plan die ervaring aan te wenden om de zitplaatsen nog te verbeteren voor het toestel in serieproductie gaat.

*Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsdocumenten*

Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Achilles Servranckx

Na een tiental pogingen om Achilles te pakken te krijgen hebben we hem eindelijk aan de telefoon voor een afspraak. Hij startte voor de eerste keer 40 jaar geleden op Aalst en heeft natuurlijk heel wat te vertellen. Vooral nostalgie. Verhalen die je door de opkomst van de technologie niet meer kan beleven de dag van vandaag.

Verwonderd maar ook geveleid omdat we hem hadden uitgekozen voor een interview stemde hij meteen toe.

Na een warm onthaal door zijn vrouw Marie-Louise zetten we ons aan tafel. Deze ligt vol met boeken ter voorbereiding van hun reizen. Ze zijn net terug van Australië en vertrekken binnenkort naar Polen. 72 jaar is hij ondertussen maar zit nog boordevol energie.

We merken het ook want verhalen zijn nog nauwelijks bij te houden om neer te pennen...



De 'Blois vario'

Op je 72^e heb je natuurlijk op heel wat velden gevlogen. Waar vlieg je momenteel?

Ik zit al jaren op het veld van Valenciennes, hier ben ik naartoe gekomen na de sluiting van Aalst waar ik ook begon met zweven in 1969, het jaar erop ging ik solo. Vervolgens werd ik in 1976 hulp-instructeur en later instructeur. Dit heb ik een tiental jaren gedaan maar heb later zelf gekozen om wat af te bouwen. Momenteel vlieg ik enkel nog solo's en dubbels.

Jij draait natuurlijk al heel wat jaartjes mee, hoe zag je alles veranderen?

Wel, ik zal beginnen met een verhaal uit begin jaren '70. We vertrokken met een Ka7 op een zelfgebouwde zware aanhangwagen naar Blois. Onze wagen was een 2PK, 425cc en 21 PK sterk.

Onze enige afspraak was dat we Parijs gingen vermijden. Wat zien we op een bepaalde moment...? De Eiffeltoren! We zaten er midden in, stoep op, stoep af., gevolg; stekker kapot, geen verlichting, politie erbij...

Na enige tijd hadden we dit gerepareerd en aan de agent gevraagd hoe we uit Parijs geraakten.

We volgden zijn aanwijzingen en gingen terug op weg. Tot we per ongeluk een éénrichtingstraat inreden. Onze eerste tegenligger bleek dan nog eens dronken ook. Er begon een enorme file te ontstaan. Dezelfde agent kwam weer toe en ont-rimde de straat. Nu begeleide hij ons tot de grote baan en zei; ik wil je nooit meer zien! Ik antwoordde; ik jou ook niet!

Uiteindelijk kwamen we toch aan in Blois, een enorm vliegveld volgens onze normen. Aan de ingang stonden een zestal oude militaire toestellen.

's Avonds gingen we hier terug naartoe, gewapend met een schroevendraaier. Ik heb er een oude variometer uitgehaald waar ik tot mijn laatste vlucht met de Spatz heb mee gevlogen.

Toen we in die toestellen aan het vijzen waren kwam er nog een groep Nederlanders aan met dezelfde bedoelingen. Te laat echter...

Jij bent ook al lang actief in het oldtimer gebeuren?

Inderdaad, in 1987 kreeg ik een uitnodiging van de Franse oldtimervereniging uit Nevers. Daar aangekomen lagen er allemaal motor-

toestellen, helicopters en slechts vier zwevers.

De voorzitter kwam naar me toe en vroeg; 'Heb je één (Franse) Frank voor me?' (nu zo'n 20 ct) en hij begon papieren op te maken... Ik vroeg; 'Wat doet u nu?' 'Je hebt net een zwever gekocht maar hij staat wel 400 km ver van hier en hangt 14 meter hoog in het gebinte van een gebouw waar een nieuw dak op moet.'

We reden er dan maar naartoe. Het toestel was een C-800 en dankzij mijn ervaring in de bouw kreeg ik het er vrij gemakkelijk uit. Aangekomen bij de douane lachte men me uit omdat ik het toestel had gekocht voor zo'n klein bedrag. Het toestel was gebouwd in 1947, toen bijna 40 jaar oud. Vanaf de leeftijd van 40 wordt zoiets Frans patrimonium. Dus er was een beetje haast bij...

In België zijn we dan begonnen aan de restauratie, er zaten 22 gaten in waardoor het toestel de bijnaam 'het kiekokot' kreeg.

In de zomer van het volgende jaar heeft het toestel terug gevlogen.



Spatz opbouwen

Je hebt toch ook lang een Spatz gevlogen?

In 1974 kocht ik mijn eerste Spatz. Deze was omgebouwd van 13 naar 15 meter. Door dit toestel was ik in contact gekomen met het Spatz treffen.

Ooit vlogen we een proef van 50 km. Het weer was slecht en iedereen bleef lokaal

aan de helling en al de andere deelnemers gingen op zekere moment landen. Ik vloog echter de helling af en lande 2 km verder in een wei waardoor ik de wedstrijd won! Deze weide lag echter in een natuuristen-kamp waardoor ik wel een bijnaam kreeg... Later was ik ooit in final bij een buitenlanding, ik vloog laag over struiken waar juist een vluchtend koppeltje uitkwam...of hoe die bijnaam van in ere bleef!

En heb je als instructeur vluchten die je zijn bijgebleven?

Zo was ik eens opleiding aan het geven in Kortrijk. Dat was toen op Rhönlerche. Boven de stad hing een luchtballon, het was dus heel rustig weer. Tijdens het circuit zie ik een C130 aankomen. In final schiet die ons voorbij, ietsje schuin over de piste! We kwamen ook in de schroefwind van die C130... Op de toren hadden ze hem niet gezien want ze waren net op dat moment aan de telefoon... Achteraf bleek dat die C130 daar ook niet mocht zijn. Vroeger kon je dit allemaal tegenkomen.

Je hebt ook verschillende zomerkampen gedaan veronderstel ik? Kan je daar enkele belevenissen over vertellen?

Pallez de Moria

Ooit een vlucht vanuit Pallez de Moria. Tijdens de vlucht was er slecht weer op komst. Richting zuid bleef het maar verslechteren... Onder Moulin was het weer ok. Plots onder mij een vliegveld met een massa volk en tenten. Ik zag een motortoestel in piste. Toen ik terug keek bleek het toestel verdwenen... zomaar ineens weg... Boven mij merkte ik 6 zwarte puntje op. Onmiddellijk ging ik landen (tussen die para's). wat denk je? Wereldkampioenschap para's!



Oldtimers ...

Blois

Tijdens het zweefkamp in Blois was het tijd om enkele proefvluchten te maken. Guido Troffaes en ik gingen onze 5 uren vliegen. Guido met een M100 en ik met een franse K6. Guido vertrok als eerste. Toen ik klaar stond om te starten zag ik dat mijn uurwerk

nog in mijn tent lag. Johan Lievens gaf me die van hem, één van de eerste digitale uurwerken. Leuk dacht ik bij mezelf. Ik vertrok om 12u15. Tijdens de vlucht kijk ik op het horloge en het was 13u05. Even later keek ik en het was nog steeds 13u05! Ik hoorde over de radio 13u25. Ik schat 2u later dat ik de radio terug aanzette en hoorde alle talen maar de batterij was te zwak om uit te zenden. Ik zag ook Guido met volle kleppen naar beneden. Dacht dat hij 5u had gevlogen. Even later zag ik hem terug hoogte nemen. Om 18u31 kwam ik landen en op mijn tent was een grote spandoek te zien met PROFICIAT. Ik was blij maar er was niet direct iemand te zien. Later werd alles duidelijk. Guido vloog zonder hoedje, hij had een zonnslag en moest daarom ook snel naar beneden duiken. Vlak daarna is Johan Lievens vertrokken voor zijn 50km (met succes). Guido had geen 5u. Een goede les: hoedje op!

Le Blanc

We zagen een zomerkamp in Le Blanc in het water vallen door een sleeptoestel dat al 4 dagen in panne stond. Jan Deleu en ik kregen het op onze heupen. We besloten om de aanhangwagens aan te pikken en elders te gaan vliegen die dag. De keuze was Chauvigny. Jan de K8 achter zich aan en ik de Spatz. Daar aangekomen was het monteren en wachten.... Er was onweer op komst maar we geraken toch de lucht in!

Jan was niet zeker. Ik zei hem dat hij gewoon moest volgen maar onderweg viel de radio uit. En hij was niet meer te zien. Ik ben Le Blanc binnen gevlogen en direct daarna was het onweer daar. Ik ben dan per autostop terug naar Chauvigny gegaan om Jan te zoeken en de remorque te halen.



In de Coudron 'het kiekenkot' C800

In Chauvigny was alles doodstil en geen Jan te bespeuren. Marie-Louise (mijn echtgenote) had intussen telefoon van Jan gekregen, die lag in een veld in Petit Presigny. Na uren zoeken hadden Marie-Louise en Marie (echtgenote van Jan) de rode K8 gevonden. Toen zij met hun 3 terug aankwamen in Le Blanc was ik zoek. Johan Lievens is dan richting Chauvigny gereden op zoek naar mij. In die tijd wisten we echt niks van elkaar en gebeurde het meermaals dat de wegen elkaar ergens kruisten. GSM was er toen nog niet. En de batterijen van de radio's waren ook niet zoals vandaag de dag. Hoewel bij het moderne zweefvliegen ik ook logger en gps aan me laat voorbijgaan.

Heb je nog een mooie afsluiter?

In Namur had ik ook altijd een K2 ter beschikking. Ik ging dus ook af en toe naar daar om eens een vluchtje te maken. Tijdens één van die mooie zondagen komt daar een grootvader met zijn kleinzoon (ongeveer 6 jaar) een kijkje nemen op het vliegveld. Hij vroeg of het kind eens kon meevliegen. Geen probleem natuurlijk. Ik nam dat kereltje met plezier mee. Dat ventje had wel 1000 vragen, geen seconde zweeg hij en intussen keek hij overal rond en gaf hij mij te kennen wat er op de grond te zien was... ik geloofde mijn oren niet! De viaduct, Samber, Maas, de straat waar hij woonde. De jongen wees me zelfs de weg terug naar 't veld! We hadden een vlucht van 1,5u. op grond rende het kereltje dolgelukkig naar grootvader. Hij kon zijn geluk niet op. Die man vertelde me dat zijn kleinzoon echt gans de kaart van buiten geleerd had voor moest hij kunnen meevliegen. Zo een vluchten vergeet je nooit!

Achilles, we wensen jou uiteraard nog mooie vluchten toe en nog prachtige reizen! Bedankt voor het interview en de gezellige namiddag.

*De vliegende reporters,
Kris en Lucrèce*

Het hoekje van de boekenvreter

Zelfs een boekenvreter komt niet alle dagen een gedichtenbundel tegen over het (meestal zweef-) vliegen! En dat is nu net het geval met het boekje van Gustl BARTL en Heinz KREBS, ...es ist mal wieder Hammerwetter (H. Weishaupt Verlag, Graz, 1987, ISBN 3-900310-43-2, 34 pp. 21,3 x 21,4 cm halfglanzend papier, harde kaft, talrijke pentekeningen). Zoals de ondertitel "Heiteres un Satirisches aus dem Fliegerleben" het verraaft, gaat het hier nu niet om hoog verheven poëzie, wel eerder om spotverzen rond het leven van de modale vlieger.

Gustl Bartl kent duidelijk de knepen van de sport: het werk begint al met een hectisch gedicht over het inpassen van de zweefvliegtuigen 's avonds in de loods: Wer soll heut' beim Hangarieren all die Helfer dirigieren?

We vinden er het lof van de ophaalster: Als Frauchen schliesslich den Vogel erreicht, ist Männe vom Gerstensaft aufgeweicht! Doch sie als geübte Rückholerfrau beherrscht den Abbau des Vogels genau!

De voorbereiding voor de start: Mancher kauft noch ganz geheim eine Packung „Pampers“ ein, denn ein Flug ist so beschissen, wenn man in die Hos' muss pissen!



Het gevecht om boven te blijven: Wird das Kurbeln im Aufwind schräger un schräger, dann spannt sich bei manchem der Hosensträger!

Op de landing op het einde van een mooie vliegdag: Wen so ein Flugtag zu Ende geht, der Abendwind über das Landefeld weht,

dann hört man ringsum die Bremsklappen singen, wenn die Vögel zur Landung die Flächen schwingen!.

De leuke pentekeningen van Heinz Krebs bieden een passend kader voor dit soort lichte literatuur. Zeker geen boekje voor de fanatieke prestatiejager, wel een plezierig tijdverdrijf voor druilerige dagen.

Met het volgende werk zitten we weer in klassieker vaarwateren: zweefvlieggeschiedenis is de specialiteit van Christian RAVEL, en hij biedt ons het verhaal van Le planeur Caudron C-800 Épervier (Bleu Ciel Editions, Angers Marcé, 2008, ISBN 978-2-918015-03-1, 140 pp. 29,5 x 20,9 cm halfglanzend papier, slappe kaft, talrijke z/w foto's en gravures, enkele kleurfoto's).



De tweezitter C-800 werd ontworpen tijdens WO II in het door de Duitsers bezette Frankrijk. Pas na de oorlog werd het in serie gebouwd, in overeenstemming met het in 1944 door Minister voor Luchtvaart Charles Tillon bedachte relanceplan van de privé-luchtvaart. Van de oorspronkelijk voorziene 450 werden er tenslotte 248 gebouwd en vanaf 1945 uitgedeeld aan de zweefvliegclubs, waar ze tot in de jaren zestig actief bleven. Hun enige concurrent was de Castel C-25 S (die van "La grande Vadrouille").

De C-800 was een side-by-side tweezitter, met een lichtjes achteruit verzette rechter zit voor de instructeur. De naar boven scharnierende kap bezat een ingewikkeld houten frame met vele blinde hoeken. Het toestel bleek goed te voldoen als lestoestel, ondanks de zware rolroeren en het uitgesproken haakeffect. Het bezat een sleep- en een lierhaak. Deze laatste was oorspronke-

lijk vrij ver naar voren geplaatst, maar later werd een wijziging goedgekeurd waarbij de lierhaak veel verder naar het zwaartepunt werd verschoven, wat comfortabeler en hogere lierstarts verzekerde.

In 1951 werd er een "verbeterde" versie aangeboden, de C-801, met een verplaatst hoofd wiel, een kap met een lichter frame en dus een betere zichtbaarheid, uitgebalanceerde rolroeren, enz. Jammer genoeg

bleek de nieuwe versie minder stevig dan zijn voorganger, en er werden er slecht enkele van gebouwd.

Naast een korte historiek van het toestel, rijk geïllustreerd met gravures uit het vliegtuighandboek, krijgen we het verhaal van een duurrecordpoging, de geschiedenis van de C-800 in de luchtcomponent van de Zeemacht (!), van een

ombouw tot motorzwever... Het grootste deel van het boek is echter een repertorium van alle gekende exemplaren, met hun kenteken, de opeenvolgende toewijzingen in de clubs, de breuken, herstellingen en grote revisies, en hun uiteindelijke lotsbestemming. Slechts een handvol van deze toestellen zijn nog bestaande, en een paar vliegen nog. In België zou er een C-801 in het bezit zijn van Firmin Henrard, maar met vleugels in slechte toestand en weinig kans op een vliegklare restauratie.

Ravel is duidelijk bezig om in verhoogd tempo de geschiedenis te schrijven van alle belangrijke Franse zweefvliegtuigen, en dit werk past uitstekend in de reeks die hij begon met "Les Planeurs de l'AVIA" en "Le planeur Émouchet". Nu wachten op het vervolg!

Stéphane Vander Veken

Wedstrijduitslagen

KEMPEN CUP 2009

EBWE, Belgium, 21/05/2009 - 24/05/2009

CLUB

Overall results after day 4

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	42	Koen Vanderputten	B/VZP	ASK 21	1173
2.	2S	Stijn Vandenboer	B/ALBATROS	Std. Libelle	1008
3.	BR	Peter Bertels	B/KACB	Std. Libelle	858
4.	FU	Pieter Lievens	B/VZP	Std. Cirrus	814
5.	ES	Ben Heylen	B/ALBATROS	Twin Astir	704
6.	51	Jean Hendrickx Dominique Haeyen	B/KVDW	TST-14	660
7.	WU	Ad Kennes Seppe Koop	B/KAC	ASK 13	632

8.	OU	Luc Stultjens	B/Albatros	Astir CS Jeans	607
9.	24	Howard Van Doninck Frank Op 't Eijnde	B/KAC	ASW 15	586
10.	KB	Guy Lauwers/ Filip Meers	B/KAC	ASK 21	566
11.	V5	Tjalling Scholten/ Brouwer	NL/ZHVC	ASK 21	532
12.	YW	Bart Roosen/ Tom Van Den Eynde	B/KACK	Twin III	463
13.	KS	Rudy Broeckx Dirk Dierckx	B/KAC	ASK 13	448
14.	EX	Gillegot Vergauwen	B/ALBATROS	Astir CS Jeans	413
15.	WZ	Fabienne Van der Linden	B/KAC	Std. Libelle	385
16.	23	Franz Van Autreve	B/KFC	Std. Libelle	371



Sisteron aero vanuit de Discus 2

SPORT

Overall results after day 4

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	ED	Emiel De Wachter	B/KACK	LS 8	2534
2.	UU	Johan Lievens	B/VZP	Duo Discus T	2419
3.	ZY	Ken Evens Kris Van Dam	B/Albatros	Nimbus 4DT	2407
4.	HI	Joris Vanderputten	B/VZP	LS 6	2355
5.	KBb	Pieter Beckx	B/KACB	Janus CT	1964
6.	ME	Eddy De Coninck	B/KAC	Pegase	1874
7.	Fub	Braspenning Louis Wouters Paul	B/KACB	Ventus bT 17.6m	1732
8.	AE	Verheyen Meyers	B/Albatros	LS 7	1676
9.	OI	Geert De Palmenaer	B/VZP	Pegase	1663
10.	WM	Manu Larose	B/KACB	Std. Jantar	1640
11.	ISM	Bart Schillebeeks	B/KAC	ASW 20	1532
12.	AY	Bob Everaert	B/KFC	LS 1 f	1456
13.	HH	Jan De Roo	B/VZP	Pegase	1342
14.	AL	Tom Geenen	B/KAC	DG 200	1250
15.	XO	Guy Piccart	B/DAC	DG 300	1081

KIEWIT CUP

EBZH - Kiewit/Hasselt, Belgium, 30/05/2009 - 01/06/2009

Club klasse

Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	BR	Peter Bertels	BE/KACB	Std. Libelle	1895
2.	DC	Niel Deijgers	BE/DAC	Std. Libelle	1848
3.	2S	Stijn Vanden Boer	BE/Albatros	Std. Libelle	1804
4.	KW	Dominique Hayen-Op 't Eijnde-Vangestel	BE/KAC	Twin Astir Trainer(FG)	1726
5.	OU	Luc Stultjens	BE/Albatros	Astir CS Jeans	1334
6.	KB	Guy Lauwers-Meers-Van Den Broeck	BE/KAC	ASK 21	1234
7.	EY	Marcel Snoekx & Co	BE/Albatros	G 103 Twin II	1023
8.	ES	Ben Heylen	BE/Albatros	G 103 Twin II	903
9.	M6	Albert Schraeyen-Gillegot	BE/Albatros	Astir CS Jeans	526
10.	EX	Remi Vanderhoydonck	BE/Albatros	Astir CS Jeans	323
11.	YW	Bart Roosen-Van Den Eynde	BE/KAC	Twin III	320
12.	KP	Frank Vandersmissen & Co	BE/LV	ASK 13	0
12.	FU2	Pieter Lievens	BE/VZP	Std. Cirrus	0

Sport klasse

Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	OI	Geert De Palmenaer	BE/VZP	Pegase	1785
2.	IS	Daan Spruyt	BE/VZP	Glasflugel 304	1718
3.	ZY	Ken Evens & Co	BE/Albatros	Nimbus 4DT	1661

16.	PL	Michel Van Put	B/Air Cadets	DG 505 20m	827
17.	3Kc	Geert Callewaert Johan Metten	B/Albatros	Discus 2T/18m	765
18.	EB	John Fabrie	B/KAC	PIK 20 D	525
19.	KV	Flor Wauters	B/Air Cadets	DG 400/17	85

SPORT-XPDR

Overall results after day 4

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	21	Tijl Schmelzer	B/KACK	Discus 2a	2756
2.	MC	Bert sr Schmelzer Bert jr Schmelzer	B/KACK	Discus bT	2741
3.	U	Ben Zwaga	NL/EAZ	Ventus 2cT/18m	2614
4.	WB1	Boris Broere	NL/EZVAC	Duo Discus T	2496
5.	MCT	Antoon Kerkhofs Max Van Bree Gerard Jonkers	NL/EAC	Duo Discus T	2456
6.	LT	Tim Huybreckx	B/KACK	LS 7	2420
7.	TQ	Rik Vanden Boer	B/ALBATROS	LS 4	2402
8.	DR	Herman Peeraer	B/KAC	Ventus 2cT/18m	2307
9.	LX	Simon Berx	B/ALBATROS	LS 4	2280
10.	RW	Geert Van Duyse	NL/EZAC	ASH 25	2240
11.	BE	Bert De Wijs	B/KAC	DG 800/18m	2226
12.	Hlb	Eric Leybaert	B/AXEL	Janus CM	2196
13.	E3	Stefan Bovin	B/LUAC	ASW 28	2172
14.	AH	Dries Van Gestel	B/KAC	DG 300	2153
15.	XB	Roeland Van der Spek	NL/SZT	Janus CM	2126
16.	FND	Paul Van den Borne Tony Willems	B/KAC	Duo Discus T	2123
17.	W4D	Roelof Klunder Nijland	NL/WBAC	DG 1000/20m	1950
18.	3F	Joop Gooden	NI/VCH	DG 600/18m	1920
19.	LI	Jef Kell	B/KACK	LS 4	1885
20.	HE	Walter Geenen	B/KAC	Ventus 2cM/18m	1733
21.	46	Dennis Schouten	NL/KZC	DG 505 22m	1714
22.	W4	Johan Lemmens	NL/WBAC	LS 6	1690
23.	L2	Luc Van Camp	B/KAC	SZD 55	1275
24.	CM	Eddy Huybreckx	B/KACK	LS 8	1248
25.	BG	Marc Belien/Carl Claessen Nick Debrie	B/KACB	Duo Discus T	1010
26.	2D	Hugo Jansen	B/KAC	DG 300	598
27.	PM	Jan Speetjens	B/Albatros	LS 4	570
28.	AA	Jurgen Decraemer	B/KACB	Ventus 17.6m	384
29.	PX	Eddy Van der Linden	B/KAC	Discus	0

4.	XO	Guy Piccart	BE/DAC	DG 300	1298
5.	DB	Pieter Beckx	BE/KACB	Janus CT	1187
6.	FU	Louis Braspenning-Wouters	BE/KACB	Ventus 17.6m	1128
7.	AE	Danny Verheyen-Meyers	BE/Albatros	LS 7	905
8.	HH	Jan De Roo	BE/VZP	Pegase	892
9.	YH	Mertens Hugo-Verheyen	BE/Albatros	Janus 18.2m	815
10.	HA	Peter Appeltans	BE/Albatros	Discus bT	675
11.	3Kc	Geert Callewaert-Metten	BE/Albatros	Discus 2T/18m	186
12.	EB	John Fabrie	BE/KAC	PIK 20 D	175
13.	ISM	Bart Schillebeeks	BE/KAC	ASW 20	0
13.	HI	Koen Vanderputten	BE/VZP	LS 6	0

Sport-Xpdr klasse

Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	HE	Walter Geenen	BE/KAC	Ventus 2cM/18m	2761
2.	LX	Simon Berx	BE/Albatros	LS 4	2624
3.	E3	Stefan Bovin	BE/LUAC	ASW 28	2464
4.	46	Dennis-Jan Schouten	NL/Ken Zw	DG 500M 22m	2199
5.	W4	Henk Jans	NL/WBAC	LS 6	1741
6.	L2	Luc Van Camp	BE/KAC	SZD 55	1545
7.	VP	Guy Van Pee	BE/Albatros	Antares 20m	1539
8.	TQ	Rik Vanden Boer	BE/Albatros	LS 4	1318
9.	PM	Jan Speetjens-Wolfs	BE/Albatros	LS 4	753

Belgisch kampioenschap

Saint-Hubert (EBSH), België, 29-5-2009 - 6-6-2009

15-meter

Totaaluitslagen na dag 7

#	CN	Vlieger	Club	Vliegtuig	Totaal
1.	MM	Manu LITT	CNVV	Ventus 2 A/B(x)	4189
2.	CM	Dennis HUYBRECKX	ACK	LS8 15m	4125
3.	V	Jean-Luc COLSON	ACA	ASW27A/B	4024
4.	21	Tijl SCHMELZER	ACK	DISCUS2	4022
5.	F1	Michael JEANMOTTE	ACA	Discus	3884
6.	JH	José JAIME	RVA	LS8 15m	3849
7.	4	Sébastien MERCIER	ACUL	Discus	3820
8.	ED	Emiel DE WACHTER	ACK	LS 8 15m	3438
9.	LT	Tim HUYBRECKX	ACK	LS7 (W)	3272
10.	MC	Bert Jr. SCHMELZER	ACK	DISCUS (W) T	3014
11.	ME	Eddy DE CONINCK	KAC	Pegase	2757
12.	7	Olivier SEVRIN	CNVV	LS 4	2226
13.	520	Alain CHARLIER	ACUL	Discus	2093
14.	4V	Julien HENRY	ACA	Janus C	2082
15.	HI	Koen VANDERPUTTEN	VZP	LS6 15m	1988

Open klasse

Totaaluitslagen na dag 7

#	CN	Vlieger	Club	Vliegtuig	Totaal
1.	F2	Yves JEANMOTTE	ACA	VENTUS 2C(x) 18m T	4640
2.	WE	Olivier BRIALMONT	ACUL	ASG29-18m T	4506
3.	SK	Wim AKKERMANS	West Brabantse Aero Club	LS8 18m	4123
4.	78	Patrick STOUFFS	ACA	LS10 18m T	4051
5.	HS	Larry NATOWITZ	RVA	VENTUS 2C(x) 18m T	3725
6.	4K	Jeff KELL	ACK	DISCUS2c-18m T	3629
7.	NC	Pascal HANSSENS	CAPVV	VENTUS 2C(x) 18m T	3592
8.	MF	Yves RUYMEN	DE WOUW	NIMBUS 4D M	3497
9.	FA	Jean-Claude HOTTON	CEVV	Lak 19 18m (W)	3190
10.	LC	Bernard DENONCIN	ACA	LAK 17/18m T	3010
11.	BE	Bert WIJS	KAC	DG 800/18m M	2648
12.	CX	Bruno PIERAERTS	ACA	VENTUS 2C(x) 18m T	2248

Safety corner: Flarm RF range analysis

Steeds meer piloten raken overtuigd van het gebruik van Flarm. Sommigen doen dit spontaan, anderen pas naar aanleiding van een gebeurtenis in hun (directe) omgeving. Net zoals het toestel een aanvulling hoort te zijn op de persoonlijke look-out moeten we er ook voor zorgen dat 'de Flarm' ons geen vals veiligheidsgevoel geeft.

Het is m.i. belangrijk om erop te wijzen dat de inbouw van een Flarm nog geen enkele garantie biedt dat je ook duidelijk zichtbaar bent voor andere Flarm-gebruikers.

Verkeerde inbouw en/of Flarm hardware failures kunnen de oorzaak zijn van een zodanig slecht bereik dat je er feitelijk niets meer aan hebt.

Vandaar dus de oproep aan alle Flarm-gebruikers om hun apparaat aan een RF range test te onderwerpen. (http://flarm.com/support/analyse/index_en.html)

Het is een simpele procedure die heel veel duidelijkheid kan scheppen over de kwaliteit van de opstelling. Ruud Holswilder nam de tijd om zijn bevindingen neer te schrijven.

Het behoeft inmiddels geen discussie meer dat Flarm een bijdrage levert aan de verhoging van de vliegveiligheid.

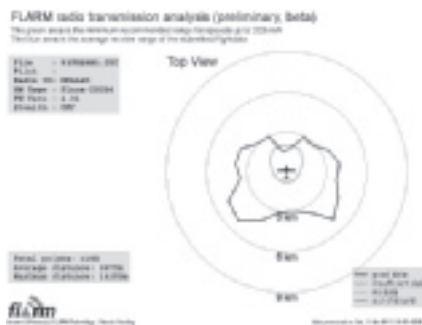
Voorals boven de Alpen is de Flarm-dichtheid erg hoog.

Daar heb je dus een prima gelegenheid om de correcte inbouw van je Flarm te testen op het bereik van het RF signaal.

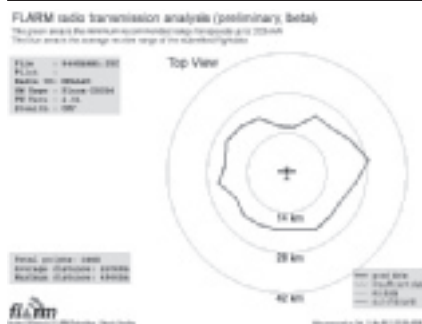
Een tijdje geleden moest je maar een beetje gissen of je Flarm wel goed werkte.

In mijn Duo was Flarm in eerste instantie ingebouwd onder de kap van het achterste instrumentenpaneel, waarbij de originele antenne er bovenuit stak achter de hoofdsteun van de voorste stoel (zie foto).

Al snel bemerkten we dat deze inbouwmethode het bereik naar voren behoorlijk beperkt.



Figuur 1



Figuur 2

Kisten vanuit de gevaarlijkste hoek (recht van voren) werden pas laat door Flarm weergegeven

Het verwijderen van de hoofdsteun gaf enige verbetering, maar nog steeds was het bereik naar voren toe niet optimaal.

Flarm was op dat moment nog bezig met de ontwikkeling van een applicatie om het bereik van het RF-signaal zichtbaar te maken. Vorig voorjaar heb ik een **Mobile Mark Flarm externe RF-antenne** op de Flarm aangesloten die bovenop de hoofdsteun was geplaatst. Hiermee was het probleem opgelost, maar ik heb er helaas geen metingen mee verricht.

Dit voorjaar ben ik gaan vliegen met een nieuwe Flarm met igc-logger.



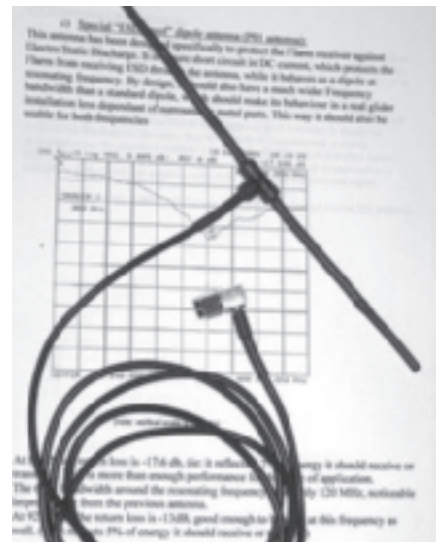
(foto proefopstelling)

Deze Flarm heb ik bovenop het achterste instrumentenpaneel geplaatst zoals op deze foto op de Flarm web site.

Met deze inbouw staat de antenne hoger en meer naar achter, waardoor waarschijnlijk het bereik toeneemt.

Na de eerste vlucht boven de Alpen hebben we direct een RF range analysis uitgevoerd via de Flarm website met het resultaat weergegeven in figuur 1.

Nog steeds is er een beperking te zien naar voren in de gevaarlijkste hoek.



Pot high performance antenna



Flarm ingebouwd onder de kap van het achterste instrumentenpaneel

Daarna heb ik een Po1 high performance antenna aangesloten die ik heb geplaatst naast de hoofdsteun.

De RF range analysis van deze antenne gaf het resultaat weergegeven in figuur 2.

De volgende vluchten gaven een vergelijkbaar beeld. Met een voorwaarts Flarm-zicht van ruim 14 km is mijn probleem nu is opgelost.

Dan blijft er helaas nog wel steeds een probleem met sommige andere kisten waarbij de Flarm slecht presteert wegens verkeerde inbouw of door een probleem met de Flarm hardware.

Ik zou daarom iedere Flarm-gebruiker willen aanraden om ook een RF range analysis uit te voeren.

Ruud



Mobile Mark Flarm externe RF-antenne

Enkele raadgevingen van de Flarm website ivm reikwijdte en 'zichtbaarheid'

Eerst en vooral mag je er niet vanuit gaan dat iedereen een flarm heeft ingebouwd!!

- De antenne moet vertikaal ingebouwd worden en mag in de straalrichtingen slechts gering gehinderd worden. De straling wordt door geleidende delen (oa. metaal, koolstof) afgeschermd en door andere verzwakt. Hou er rekening mee dat vooral koolstof soms onzichtbaar verwerkt is in cockpitonderdelen.
- De verschillende zweefvliegtuigen moeten dezelfde "Nearest" flarm-modus ingesteld hebben willen ze elkaar gelijktijdig opmerken.
- Voer op regelmatige basis een analyse uit om de werking en bereik van het toestel te controleren.

Hoe moet de antenne geïnstalleerd worden?

De originele Flarm wordt met een ±8cm lange antenne geleverd. De antenne bevindt zich met een SMA-stekker in het

midden van de Flarm-behuizing. Dit is de 'interne' antenne en deze moet vertikaal of slechts licht hellend gemonteerd worden.

Een horizontale inbouw is niet toegestaan omdat dit de reikwijdte parallel met de antenne te sterk beperkt.

Kan de interne antenne met een verlengkabel verplaatst worden?

Dit kan niet zonder meer. De interne antenne is een zogenaamde lambda 1/4-antenne. Om correct te werken moet ze haaks op een geleidend en geometrisch vlak staan. De noodzakelijk bijkomende onderdelen voor het extern plaatsen van de lambda 1/4-antenne kunnen besteld worden bij diverse Flarm verdelers.

Een alternatieve dipool-antenne met 1 tot 2,5m kabel is voor ± € 25 te bekomen. Dit is een lambda 1/2-dipool antenne van ±18cm lang en 8mm dik. Deze behoeft geen grondplaat.

Is een bereik van enkele km niet te weinig?

Flarm moet de piloten verwittigen maar ook weer niet continu oplichten.

De algoritmen zijn zo geoptimaliseerd dat waarschuwingen ekel gebeuren wanneer een botsing mogelijk geacht wordt.

Commerciële toestellen vliegen uren recht door waardoor bvb. TCAS reeds vroeg kan waarschuwen maar zweefvliegtuigen evolveren zelden in die zin zodat een vroegtijdige voorspelling weinig zinvol is.

Vanuit dit standpunt is een bereik van ±2km, in optimale omstandigheden 5km voldoende, zelfs wanneer beide toestellen elkaar met hoge snelheid frontaal naderen.



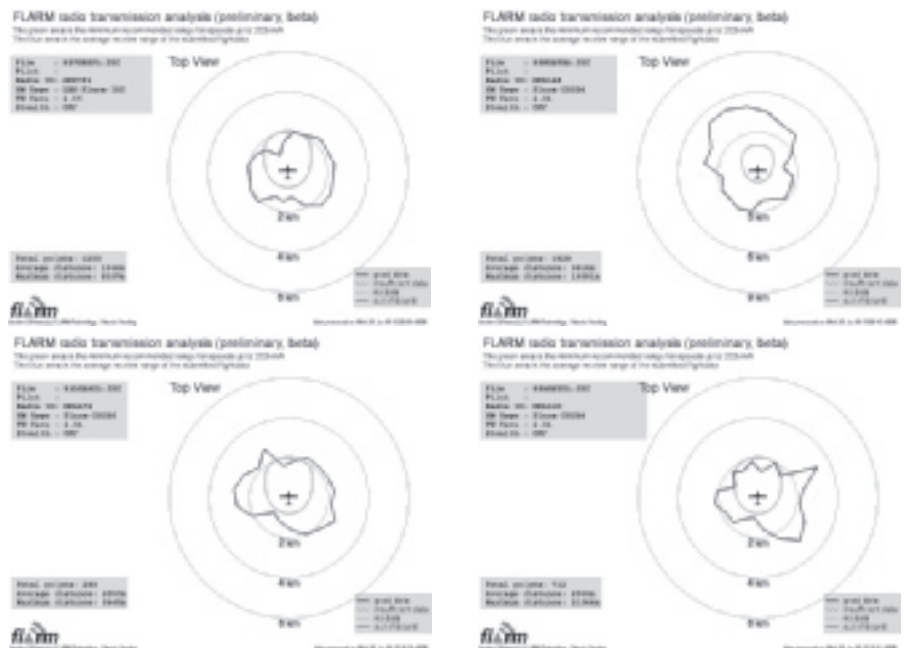
Een groter bereik heeft tot gevolg dat mogelijks meerdere toestellen gelijktijdig hetzelfde kanaal gebruiken waardoor de efficiëntie afneemt of valse alarmen ontstaan. Op het analysediagram wordt het minimale bereik door een groene ovaal weergegeven.

Van de redactie:

Op de Wedstrijden van Weelde en Kiewit was er een hoge dichtheid aan zweefvliegtuigen met Flarm. De ideale gelegenheid om ook mijn persoonlijke Flarm IGC's aan een RF-analyse te onderwerpen. Alle file's geven links-voor een terugkerende blind spot tov het aangeraden bereik. In mijn geval was de red box lambda 1/2-antenne vrij schuin onder het afschermingspaneel van de instrumenten bevestigd. Naar aanleiding van deze analyse is de antenne nu recht op het afschermingspaneel geplaatst waardoor in elke richting de op de analyse aangeraden afstand behaald wordt. We hebben ook enkele Flarm-file's van de COL geplukt en aan de analyse onderworpen. We stellen vast dat er een vrij grote variatie zit in het werkbereik van de diverse Flarms. Hiervan zijn er ook enkele toestellen die in bepaalde richtingen de aanbevolen afstand niet halen.

Of zijn er in deze 'blinde' sectoren geen alarmen omwille van, door eigen look out, gedane koersaanpassingen??

Het Flarm bereik moet geen wedstrijd 'om het verst' worden maar iedereen zou toch even de tijd moeten nemen om de analyse uit te voeren en na te gaan of opstelling aan de minimaal aanbevolen afstand voldoet.



Enkele voorbeelden van Flarm RF analyse

Kempencup 2009

Tijdens het voorbije Hemelvaartsweekend is traditiegetrouw de Kempen Cup doorgegaan op het vliegveld van Weelde. Voor mezelf het 5de jaar op rij dat ik deelnam. Dit jaar toch enkele belangrijke veranderingen. Voor het eerst kom ik niet van een halve dag les missen, maar was het werken op woensdag. Tevens kom ik het eerste jaar met mijn eigen toestel. Veel winterwerk aan gedaan en de eerste "grote" test... Tenslotte, misschien wel de belangrijkste verandering, dit jaar zouden we met een lierstart kunnen vertrekken.

Ik twijfelde hier een beetje aan omdat we bij ons niet altijd hoog uitkomen. Zeker niet om op wedstrijd te vertrekken.

Woensdagavond nog snel de vliegers naar ginder doen en een plaatsje op de camping reserveren. Alles klaar voor een spannende vierdaagse.

Donderdagochtend gemonteerd om zo goed als volledig klaar te staan vóór de briefing.

Na het openingswoord van Walter Geenen en de gebruikelijke procedures kregen we de meteo, en werd er direct een 2de briefing aangekondigd. Canac en de militairen waren het niet helemaal eens over de juiste status van Kleine Brogel...

Tijdens de 2de briefing kregen alle klasse's een proef, 122 voor de club-, 166 voor de sport- en 226 km voor de XPDR-klasse. Vol goede moed zijn we allen vertrokken.

Het starten verliep zeer vlot, slepen en lieren gebeurde gelijktijdig en binnen het uur was iedereen de lucht in... Met de lier werd iedereen rond de 600m afgezet, niet slecht. Al snel bleek het weer niet ideaal, velen kwamen landen terwijl anderen een goede poging deden om er toch een geldige dag van te maken.

Tussen Weelde en Keiheuvel ben ik niet boven de 600m geraakt, keerpunt Sanicole gerond en terug tot Keiheuvel waar de vlucht voor mij eindigde. Ik was niet de enige die hier moest landen, in totaal



Werner brengt een nieuw setje lierkabels

waren er 4 toestellen van de wedstrijd hier geland.

Uiteindelijk was het resultaat voor de club-klasse net niet geldig, Pieter Lievens kwam net 1,9km te kort om de proef geldig te maken... De XPDR-klasse moest naar het noorden, maar dit bleek zeker geen optie te zijn. De enige klasse waarin een geldige proef werd gevlogen is de sport-klasse, Joris Vanderputten vloog 118km van de 166.

Vrijdagochtend kondigde een hele mooie dag aan. Iedereen begon vroeg op te bouwen en stond mooi op tijd klaar voor de briefing.

Iedereen vermoeden werd bevestigd op de briefing, vandaag de beste dag van de wedstrijd! Dit resulteerde in mooie proeven voor alle klassen. 368 km voor XPDR, voor sport en voor club.

De proef voor de sport-klasse was een mooie uitdaging, een vlucht tussen Brussel en Luik, ronden in Marche-en-Famenne en terug naar Weelde.

Het mooie weer resulteerde in mooie snelheden, 108km/u voor Tijn Schmelzer in de XPDR, 89km/u voor Emiel De Wachter in de sport en 79,3km/u voor Koen Vanderputten in de club. Met deze snelheden waren zij ook de verdiende winnaars in de respectievelijke klasse's.

Zaterdag kondigde zich ook mooi aan. Blauwe thermiek, maar toch veelbelovend. Op de briefing werd dit bevestigd maar werden we gewaarschuwd voor een bovenbewolking die binnen komt sluipen. Proeven werden rondgedeeld, 164km voor de club, 281km voor de sport en 288km voor XPDR.

Vertrek rond 13u en iedereen vindt de blauwe bellen... Eens we voor de proef vertrokken waren bleek de overcast "sneller binnen" dan verwacht. Het werd krabbelen voor iedereen...

Vele landden buiten of braken hun proef af en kwamen terug op Weelde binnen.

Enkele hebben het toch gepresteerd om de proef rond te vliegen. 4 van de 16 toestellen in de clubklasse, 3 van de 19 in de sport-klasse en 2 man in de XPDR-klasse... Proficiat aan Pieter Lievens, Ken Evens/Kris van Dam en Herman Peeraer voor hun dagoverwinning.

Laatste dag Weelde, en weeral een vlieg-dag. Opnieuw werd er blauw voorspeld, minder overcast... Net voor de briefing werd er nog een "extra deelnemer" gemonteerd, het enige overblijvende toestel van het Spallinger S15-type. Dit toestel is net gerestaureerd en zal weldra het luchtruim rondom Weelde kiezen.

Eerst werden er enkele snuffel-starts gedaan, de eerste zonder veel succes. De B-proef werd voor iedereen geactiveerd. Uiteindelijk kwam er van de ASK 21 het volgende nieuws, 2m rommelig en moeilijk rond te krijgen.



Veel kijklustigen voor de Spallinger S15

de gordel®

de Bloso klassieker

6
september
2009



DE TOFSTE ZONDAG!

02 380 44 44
www.bloso.be

Hét fiets- en wandelfeest in de Vlaamse rand rond Brussel



één



Nieuwsblad.be

lotto





Populaire 3e startmethode op Weelde

Dit was het teken om het opslepen/lieren te beginnen. Tot sommige hun verbazing blijft iedereen boven.

De proeven van alle klassen worden begonnen, 100km voor de club, 156km voor de sport en 218km voor de XPDR.

Al snel bleek het weer niet zo eenvoudig te zijn, toch hier en daar bovenbewolking en grote gaten zonder thermiek. Op het einde van de dag moesten er nog velen in

de buurt van Keiheuvel passeren, dit bleek meerderen fataal. Ikzelf stond hier ook bijna vroegtijdig tegen de begane grond.

Ondanks de afscherming is er toch nog redelijk snel rondgevlogen, 78km/u voor Team MCT in de XPDR-klasse, 68km/u voor Stijn Vandenboer in de club-klasse en 60km/u voor Eddy De Coninck in de sport-klasse.

Door de vele buitenlandelingen op zondag is de prijsuitreiking "verlaat" om ervoor te zorgen dat iedereen erbij zou kunnen zijn. Hieronder volgen de Top 3's van elke klasse, voor volledige uitslagen kan je de website raadplegen.

Club: 1ste plaats: Koen Vanderputten, 2de plaats: Stijn Vandenboer, 3de plaats: Peter Bertels

Sport: 1ste plaats: Emiel De Wachter, 2de plaats: Johan Lievens, 3de plaats: Team ZY XPDR: 1ste plaats: Tijl Schmelzer, 2de plaats: Bert (Sr en Jr) Schmelzer, 3de plaats: Ben Zwaga

Ook dit jaar was de Kempen Cup volgens mij een succes. De gezellige sfeer, mooie proeven en de sportiviteit blijven voorop staan.

Mijn grootste vrees dit jaar bleek volledig ongegrond, het lieren ging fantastisch. Steeds starts tot rond de 600m, wat moet een mens nog meer. Hoewel het veel meer inspanning van de piloot en zijn ploeg vraagt om steeds de toestellen naar voor te schuiven, is dit een mooi alternatief.

Peter Bertels (KACB)

Belgische wedstrijdselectie 2009

Als teamcaptain van het Belgische junioren- en seniorenteam, stel ik jullie graag 'mijn' teams voor. Van 24.06.09 t.e.m. 4.07.09 worden de 6^e junioren WK in Räyskälä / Finland gehouden. Vier enthousiaste junioren verdedigen onze nationale driekleur

In de clubklasse vliegen 3 piloten mee:

Peter Bertels

- KACBrasschaat
- Geb. 12/08/1984
- Beroep: industrieel ingenieur
- 1^o solo: 2001
- Ervaring: 450 uur – 6000 km overland
- Brevetten: Zilveren C + diamant 300
- Grootste overlandvlucht: 502 km
- Wedstrijdervaring: Charron + OLC / Kempencup (2x) / Keiheuvelcup
- Libelle Standard wedstrijdnummer: BR



Pieter Lievens

- Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix
- Geb. 15/10/1985

- Beroep: student
- 1^o solo: 2000
- Ervaring: 400 uur- 7000 km overland
- Brevetten: Zilveren C
- Grootste overlandvlucht: 390 km
- Wedstrijdervaring: Charron + OLC / Angers (2x)(Fr) / Kiewitcup / BK St Hubert (2x) / Kempencup / Klix (D)
- Standard Cirrus wedstrijdnummer:FU



Stijn Van denBoer

- Albatros
- Geb.23/05/1984
- Beroep: lijnpiloot
- 1^o solo: 2001
- Ervaring: 220 uur – 6500 km overland
- Brevetten: Zilveren C + 300 km
- Grootste overlandvlucht: 396 km
- Wedstrijdervaring: Charron + OLC / Kempencup / Kiewitcup/ Keiheuvelcup / Kaisercup/Albert Schmelzer-trofee
- Libelle Standard: wedstrijdnummer: 2S

Vertegenwoordiging Standaard klasse:

Tijl Schmelzer

- KACK-LSV Viersen
- °21/09/1984
- Beroep: burgerlijk ingenieur natuurkunde
- 1^o solo: 1998
- Ervaring: 1400 uur – 70000 km overland
- Brevetten: gouden C + 300km + 500 km + 750 km FAI diploma
- Grootste overlandvlucht: 845 km
- Wedstrijdervaring: Charron +OLC / Kempencup/ Keiheuvelcup/ BK's / Terlet (NL) / Tocumwall (Australië) / Amstelglide/ Zwitserse NK / Pré-Wk junioren Rieti / WK's junioren (Nitra + Husband Bosworth + Rieti) / WK senioren (Rieti)
- Discus 2A wedstrijdnummer: 12

Van 25.07.09 tot 08.08.09 worden de Europese kampioenschappen voor senioren in Pociunai - Litouwen gehouden. Het Belgisch team bestaat uit 2 piloten die in de standaardklasse deelnemen, en één piloot die in de clubklasse deelneemt:





Tijl Schmelzer (KACK)

Clubklasse:

Yves Ruymen:

- DeWouw
- ° 22/01/1963
- Beroep: Opticien-Optometrist
- 1° solo: 1988
- Ervaring: 1600 uur – 27000 km overland
- Brevetten: Zilveren met 2 diamanten (doel 300 km + 500 km afstand)
- Grootste overlandvlucht: +500 km
- Wedstrijdervaring: Charron + OLC / BK's (5x) / Kaisercup (2x) / Kempencup / 3-daagse De Wouw / Angers (Fr.)
- ASW 19

Standaardklasse:

Tijl Schmelzer

Zijn gegevens vinden jullie bij het WK junioren. Wel vliegt hij nu met een Discus 2 B wedstrijdnummer 52

Bert Schmelzer:

- KACK – LSV Viersen
- °08/02/1983
- Beroep: burgerlijk ingenieur architect
- 1° solo: 1997
- Ervaring: 1700 uren – 75.000km overland
- Brevetten: zilveren C + 300km + 500 km + FAI diploma 750 km
- Grootste overlandvlucht: 1000 km
- Wedstrijdervaring: Charron + OLC / Kempencup (3x) / Beneluxwedstrijd (2X) / Amstelglide (NL.) / Keiheuvelcup (3x) / Klippeneck (D) (2 x) / PréWK junioren Rieti / WK junioren (Issoudun + Nitra + Husband Bosworth + Rieti) / WK seni-



Yves Ruymen KVDW

- oren (Rieti) / Albert Schmelzer-trofee / Adèle Orsi –speed Trophy / Gaston Peeters Cup / Michel Aerts Cup
- Discus 2A wedstrijdnummer 21

Jullie kunnen deze wedstrijden volgen op www.jwgc2009.fi voor het WK junioren Finland, en voor de senioren in Litouwen op



www.pociunai.lt. Opmerkingen en aanmoedigingen worden steeds met veel plezier gelezen. Dus aarzel niet om ons even te mailen. We zullen ook trachten jullie op de hoogte te houden via het forum van de liga. En nu maar hopen op ongevalvrije wedstrijden, met 'Hammerwetter' en een sportieve atmosfeer.

Hilde Schmelzer



Bert Schmelzer (KACK)

KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



VERSLAG VAN DE BEPERKTE VERGADERING VAN 03 APRIL 2009

Aanwezig

J. Aerts - voorzitter, G. Michiels,
J.P. Awouters, R. Paenen, G. Van Pee,
P. Pauwels

Verontschuldigd

E. Lecloux, J.-M. Mullenders, J. Servais,
R. De Coninck, N. Vanhuffel

De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 26/11/2008:

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Records:

2.1 Ballonvaart

Datum: 2008-12-30

Pilot: HERDWYN Ann

Category: Feminine

Sub-class: AX-5 → AX-15

Performance: Duration 01:19:40 Hrs 2.2

2.2 Zweefvliegen

Pilot: LUYCKX Johan

Sailplane: LAK 17 AT

Place: Bitterwasser - Namibia

Category: 15 m class - general

Date: 2008-12-21

Performance: Speed over triangle courses

500 km - 136,89 km/h

Category: 15 m class – general

Date: 2008-12-27

Performance: Speed over out and return

750 km - 120,55 km/h

Category: 15 m class and open class – general

Date: 200-01-04

Performance: Speed over triangel course
100 km - 170,69 km/h

3. Reglementen van wedstrijden 2009:

Volgende wedstrijdreglementen werden ontvangen:

3.1. Modelluchtvaart:

- EuroCup - International F2B Contest 20-21 juni – Zwartberg
- World Cup F2A-B-C International Contest Control Line 15-16 augustus - Pepinster
- 17th Summer Criterium 05-06 september
- Anthisnes (Liège)

3.2. Zweefvliegen:

- Kempen Cup
21-24 mei - Vliegveld Weelde
- Kiewit Cup 30-31 mei / 1 juni - Vliegveld Kiewit
- Kaiser Wedstrijd
27-28 juni - Vliegveld Zwartberg
- Victor Boin
27 juni - Vliegveld Zwartberg
- Nationale Kampioenschappen 2009
30 mei / 6 juni - Vliegveld St.-Hubert

3.3. Ballonvaart:

- Nationaal kampioenschap is aangekondigd voor 20-24 mei te Durbuy (reglement volgt asap)

4. Ontvangen resultaten:

Nihil

5. Homologatie van prestaties

5.1 Zweefvliegen

Alle prestaties worden aanvaard.

6. Allerlei

6.1. KBAC-Zweefvliegereglement

Op verzoek van de BZF wordt Dr. Guy DE SCHUTTER aanvaard als keuringsarts. De lijst in het Organisatiehandboek wordt overeenkomstig aangepast.

6.2 Organisatie examen sportcommissaris

- Zweefvliegen: Vrijdag 15 mei a.s. - locatie wordt asap bepaald
Kandidaten voor ballonvaart kunnen aansluiten mits tijdige aanmelding.
- Modelluchtvaart: J.P. Awouters zal een examen inrichten in mei of juni - locatie in functie van de kandidaten.
- Paramotor:
Examen kan worden georganiseerd in combinatie met dat van de modelluchtvaart, maar de vragenreeks moet eerst op punt worden gesteld door de betrokken federaties.
Alle vragenreeksen moeten worden geactualiseerd conform de laatste editie van de betrokken sporting codes. (Huidige vragenreeksen worden aan de vertegenwoordigers toegestuurd voor review)

7. Rondvraag

Nihil

8. Planning vergaderingen

woensdag 17 juni - 07 oktober - 02 december om 18:30 u

Omstreeks 19:15 u wordt de vergadering gesloten

P. PAUWELS – Verslaggever

HOMOLOGATIE VAN VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN LVZC

1.1. Theoretische examens zweefvliegvergunning:

Mark AKEMAN
Peter BELLEMANS
Wim BROUWERS
Marcel CELIS
Stefaan CLAES
Frederik DE COEN
Alex DE RIDDER
Wim DESAIR
Wanja FAGARD
Alexander JAEKEN
Didier KENENS
Pieter-Jan KINDT
Tom NIVILLE
Ewoud SMETS
Tim VAN BOSCH
Jurgen VAN DEN BROECK
Arne VAN DER PLAATSEN
Frank VAN DUN
Koen VAN EYGEN
Fabienne VAN DER LINDEN
Stijn VAN MOL
Rita VERBIST
Anna Maria VOS
Lode VOS
Alwin WAUTERS
Cornelis WITHAGEN
Simon WITTEVEEN
Erik WYNANTS

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

Frederik DE COEN
Fabienne VAN DER LINDEN

2. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

Johan KLOOSTERMAN
Johan VAN HOYLAND

3.1. Theoretische examens hulp-/instructeur:

Sebastien MATHIEU
Howard VAN DONINCK

3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulp-instructeur':

Patrick MICHIELS

3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

/

HOMOLOGATIE VAN FAI-BREVETTEN

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:

-

1.2. 5 uren duurlucht:

Jorik MICHIELS

1.3. 50 km afstandsvlucht:

-

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

-

2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst:

Daan SPRUYT
Tijl SCHMELZER
Koen VANDERPUTTEN

2.2. 300 km afstandsvlucht:

Niel DEIJGERS

2.3. Bekomen het gouden kenteken:

Daan SPRUYT
Koen VANDERPUTTEN

3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst:

-

3.2. 300 km doelvucht:

Benjamin HEYLEN

3.3. 500 km afstandsvlucht:

-

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten:

-

4. 750 km Badge

Bert SCHMELZER
Tijl SCHMELZER

5. 1000 km brevet:

-



AVIATION
 AEROSPACE INDUSTRY
 PILOTS & CREWS
 TRAVEL
 INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

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

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,

where knowledge meets your needs.



54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | www.aviabel.be

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 0081 (M 4/7/1979 - M 14/7/1979)

