

LIGABLAD

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



*32ste jaargang
januari • februari • maart 2011
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*


liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer **125**

P. 910168

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



32^{ste} jaargang • nummer 125
januari - februari - maart 2011

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:

Caluwaerts Hendrik (RACB) • Deijgers
Niel (DAC) • Jansen Stijn (ACK) • Oswald
Monika (RACK) • Pauwels Patrick (LVZC)
Schmelzer Bert Sr. (RACK) • Stockmans
Theo (KVDW) • Van Dam Kris (KAZM)
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 Boechem
tel.: (03) 454 33 34
fax: (03) 454 33 88
e-mail: info@lvzc.be
internet homepage:
http://www.zweefvliegen.be of
http://www.lvzc.be

Betalingen:

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

Druk en opmaak:

Sintjoris BVBA

kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. **Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 25 mei 2011 op het redactieadres.**

Foto cover : Wasserkuppe - foto: Bert Sr. Schmelzer

Back cover : Winnaar fotowedstrijd - foto: Niel Deijgers (DAC)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het seretariaat	1
Initiatiedag voor begeleidingscentrum Capelderij vzw te Buggenhout	2
Black Forest Glide in Musbach 2010	3
Internationale Wedstrijdselectie 2011	4
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Michel Bleukens	5
Kiewit Cup 2011	7
Zweefvliegtuignieuws	7
Kaiser Trophy	9
Hoe word je geselecteerd voor een Wereld- of Europees kampioenschap?	9
Hoekje van de boekenvreter	10
Keiheuvel-Wasserkuppe-Keiheuvel	11
Nieuw watersportcentrum in Geraardsbergen	12
Bert Sr. Schmelzer ontvangt het Paul Tissandier diploma	14
Kempen Cup 2011 (Beker van Vlaanderen 3e editie)	15
Open BK Zweefvliegen 2011 te Saint-Hubert	16
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden	16

Woordje van de redactie

De liga kan zich, na maanden van onderhandelen en voorbereiden, een door het DGL erkende CAMO+ organisatie noemen. De onzekerheid rond de nieuwe voorschriften tot luchtwaardigheid hebben ervoor gezorgd dat een bijzonder hoog aantal van onze toestellen intussen in buurlanden zijn ingeschreven. Wellicht is er geen enkel Vlaams veld waar niet enkele "Duitse" toestellen operationeel zijn. Ik hoop dat de vergunningproblematiek die er aan komt vlotter zal verlopen zodat we niet massaal met een buitenlandse vergunning de lucht in moeten.

In januari hadden we het symposium en werden naar jaarlijkse gewoonte de prestaties van vorig jaar gelauwerd. Ook voor onze junioren met wedstrijdambities was er goed nieuws, Dr. Bert Schmelzer wist te vertellen dat het boek "zweefvliegen in Vlaanderen" zo'n 6.000 euro heeft opgebracht. Zoals destijds beloofd stelt hij dit bedrag beschikbaar ter ondersteuning van junioren die deelnemen aan Europese- en wereldkampioenschappen. Bert, namens de junioren bedankt voor dit gebaar.

2010 was zeker een bewogen jaar waar in de LVZC-keuken heel wat werk is geleverd en er enkele opmerkelijke verschuivingen plaats vonden. Onze liga is een vereniging die zich voedt met het enthousiasme en de gedrevenheid van vrijwilligers. Vorig jaar zagen we ons leden-tal met ongeveer 50 toenemen. Een opmerkelijk feit, temeer er enkele zware tegenslagen te verwerken vielen. Om onze trein op snelheid te houden zijn zware locomotieven nodig. Dat deze locomotieven al eens afwisseling of een rustiger traject vragen betekend niet dat ze op het einde van hun rit zijn. Zelf kan je natuurlijk gewoon met de trein meerijden en zeuren wanneer hij je niet op tijd brengt waar je wenst te zijn of je kan één of meerdere wagons gaan trekken. Laat ons wel onthouden dat we zonder de vroegere locomotieven niet zouden rijden waar we nu rijden.

*Geniet van een mooi voorjaar en vooral,
Keep it safe*

Geert

Nieuws van het secretariaat

Statutaire algemene vergadering

Op 16 maart II. had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het werking- en financieel verslag over 2010 en de begroting voor 2011 werden goedgekeurd. Tevens werden nieuwe bestuurders verkozen (details volgen later). Het volledige "Jaarverslag 2010" kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger of via je clubsecretaris.

Aansluitend had een gewone ledenvergadering plaats met als belangrijkste onderwerpen: de VCL-werking, de besprekingen tussen de KBAC en het DGLV, de status van de opstart van onze luchtwaardigheidsorganisatie, de aankomende wedstrijden en de rapportering over de EGU- en IGC- meetings.

VCL

In december werd het negende werkingsjaar afgesloten. Op 17 maart had de statutaire algemene vergadering plaats. Het verantwoordingsdossier over het werkingsjaar 2010 moet voor 1 april a.s. bij het BLOSO worden ingediend.

Technische Controle

Behoudens enkele types (de zgn. Annex II-toestellen) die onder nationaal regime blijven, moeten sedert september 2009 alle zweefvliegtuigen beschikken over een EASA conform 'Bewijs van Luchtwaardigheid' (CoA – Certificate of Airworthiness) en een bijhorend 'Bewijs van herbeoordeling' (ARC – Airworthiness Review Certificate). De ARC is maar 12 maanden geldig en moet dus tijdig worden hernieuwd. De leden/eigenaars kunnen hiervoor beroep doen op het DGLV of samenwerken met een CAMO+.

CAMO+ erkenning verleend!

Zoals reeds vroeger werd gemeld, werd het nodige ondernomen om een eigen LVZC-CAMO+ op te richten.

Midden februari werden de besprekingen afgerond en op 22 februari werd de definitieve versie van ons organisatiehandboek ingediend. Op 28 februari ontvingen wij het bericht dat ons dossier was goedgekeurd. Ondertussen werden de nodige voorbereidingen getroffen om aan de slag te gaan. Neem contact op met de technische coördinator van uw club voor de praktische schikkingen.

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken vonden de volgende initiatieven plaats:

15 januari: Vormingsnamiddag vliegveiligheid - Lommel

15 januari: Extra vormingsdag EASA Part M
22 januari: Vormingsnamiddag vliegveiligheid - Gent

29 januari: Jaarlijkse instructeursconferentie

6 februari: Vormingsdag technisch kader – EASA Part M – LVZC-CAMO+ procedures

13 februari: Vormingsnamiddag vliegveiligheid - Hasselt

20 februari: Bijspijkerdag voor kandidaat instructeurs ter voorbereiding van het theoretisch examen

19 maart: Theoretisch examen bevoegdheid instructeur

Als veiligheidsthema voor 2011 werd voor "Are You Ready?" gekozen. Min of meer een bundeling van de thema's van de voorbije jaren.

Alle posters die werden gepubliceerd zijn eveneens beschikbaar op de website.

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

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

In 2011 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 15 juni, 30 september en 25 november.

EU/EASA-nieuws

NPA 2008-17 – Flight Crew Licensing & Medical

Na de publicatie van de 'Opinion' (EASA's finale voorstel) in augustus, heeft de afhandeling op het politieke vlak zijn beslag gekregen. Eerstdaags zal het voorstel van 'Commission Regulation' aan het EU-Parlement ter goedkeuring worden voorgelegd.

Uit officieus ontvangen info blijken de regels voor onze sport, zoals voorgesteld in de 'Opinion', ongewijzigd gebleven.

EASA's Opinion voor het medische luik werd pas op 13 december jl. gepubliceerd. De verdere afhandeling is nog lopende. Uit officieuze informatie kunnen we opmaken dat de vrees die we hadden, gegrond was en dat het initiële plan om de huisdokters te betrekken bij het medisch toezicht van de luchtsporters het niet zal halen. De keuze wordt overgelaten aan de lidstaten om deze optie al dan niet toe te laten. Bovendien lijken de modaliteiten zodanig dat de eventueel geïnteresseerde huisartsen zullen afhaken. De druk van de gespecialiseerde artsen (aeromedical examiners) is onvoorstelbaar hoog...

NPA 2008-22 – Organisation Requirements
Dit is eveneens een zeer belangrijk document omdat hierin de opleidingsstructuur

ren worden beschreven, de zgn. "Approved Training Organisations". Na de publicatie van het 'Comment Responce Document' in oktober II. blijft het nu wachten op de publicatie van de 'Opinion' en de verdere politieke afhandeling.

Zo ook voor NPA 2009-02 in verband met 'Operations' wachten we de 'Opinion' van EASA af.

European Gliding Union

Op 26/27 februari jl. had de jaarlijkse Congress Meeting plaats te Madrid. De Royal Aero Club of Spain en haar zweefvliegafdeling stonden borg voor een prima organisatie. Het volledige rapport is eerstdaags verkrijgbaar op het secretariaat.

Naast de statutaire en bestuurlijke verplichtingen, werd het congres in hoofdzaak aangewend om de toestand te bespreken van de EU-regelgeving, meer bepaald de status van de regelgeving voor FCL & MED. Tevens werden er ook afspraken gemaakt om direct te kunnen inspelen van zodra er meer geweten is omtrent de ATO's, de interne studie over de verschillen inzake implementatie van Part M in de EU-lidstaten. Er werd eveneens beslist om het volgende congres te laten voorafgaan door een workshop over hoe leden te rekruteren en te behouden, hoe onze clubwerking organiseren, hoe inspelen op de gewijzigde maatschappij, hoe onze PR verzorgen, kortom wat moeten/kunnen we ondernemen om de dalende trend inzake ledenaantal terug om te buigen.

FAI - IGC

Op 4-5 maart II. vond de jaarlijkse samenkost plaats van de International Gliding Commission van de FAI te Lausanne. Het volledige rapport kan men eerstdaags raadplegen via de website van de FAI, of men kan steeds een kopie aanvragen op het secretariaat.

De voorbije wereldkampioenschappen werden geëvalueerd en de voorbereidingen voor de aankomende kampioenschappen werden besproken. De wedstrijdorganisatoren zullen vanuit IGC beter worden ondersteund om de kwaliteit te verzekeren. Het veiligheidsaspect tijdens de wedstrijden zal nog meer aandacht krijgen.

Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Elementaire Vliegopleiding 5,- € (6,50)
- Vliegboekje 2,50 € (4,00)
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (2,50)
- Zonnehoedje 3,25 € (4,50)

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

Initiatiedag voor begeleidingscentrum Capelderij vzw te Buggenhout



In maart 2010 werd het Promotieteam benaderd door begeleider Stef van begeleidingscentrum Capelderij te Buggenhout. Dit centrum richt zich tot jongeren tussen 10 en 18 jaar met gedrags- en emotionele problemen. Op één of andere manier waren de jongeren op het onderwerp zweefvliegen uitgekomen en vonden ze dat het voor hen iets onbereikbaar was. Gezien de discussies behoorlijk vurig verliepen is Stef op zoek gegaan naar meer info. Uiteindelijk heeft KACB de realisatie van die deze initiatiedag op zich genomen en met succes. Hierbij het relaas door Hendrik Caluwaerts.

"Toen we de vraag kregen van Capelderij of we initiatievvluchten konden organiseren voor hen voelden we ons niet 100% zeker of we met deze gasten wel degelijk veilig zouden kunnen vliegen. We hebben dit opgelost door eerst kennis te gaan maken met deze jongeren onder de vorm van een extra instructienamiddag. Bovendien konden we de jongeren extra informatie te geven over het zweefvliegen en hen "warm te maken" voor onze prachtige sport. Op een woensdagnamiddag trok ik met een laptop vol presentaties en een projector naar het centrum. Bij aankomst kreeg ik al direct een ernstige waarschuwing van één van de begeleiders: Onze gasten kunnen nogal rumoerig zijn en uit voorzorg zullen daarom een viertal begeleiders constant aanwezig zijn. Zo, dat belooft ... Om 14u00 kwamen inderdaad een tiental jongeren met de nodige begeleiders op een eerder rumoerige wijze het lokaal binnen en namen plaats achterin het leslokaal. Mits wat aandringen van mij kwamen ze vooraan in het klaslokaal zitten en het ijs was gebroken. Gedurende meer dan 2,5 uren hebben deze (moeilijke) gasten (met gedrags- en

emotionele problemen) aan mijn lippen gehangen. Vol bewondering bekeken ze de verschillende presentaties en filmpjes en bleven ze honderduit vragen stellen. Jammer genoeg moest ik na 2,5 uur noodgedwongen een einde maken aan deze zeer boeiende namiddag omdat ik nog andere afspraken had. Een voordrachtje van 1 uur dat uitgelopen is tot een prachtige namiddag met fantastische gasten! Oef, de eerste hindernis was genomen en het besluit stond vast: Deze groep zou een week later komen zweefvliegen bij de zweefvliegafdeling van de Koninklijke Aeroclub van Brasschaat. Mits de weergoden ons goed gezind zouden zijn.

Woensdagnamiddag 5 mei om half twee spuwden enkele minibusjes een tiental dol enthousiaste jongeren uit evenals een viertal begeleiders. Eén van de begeleiders nam me eventjes apart: De ganse week hebben onze gasten over niets anders dan zweefvliegen en thermiek gesproken en hebben ze met de armen gespreid thermiek gevlogen. Na een korte veiligheidsbriefing zijn we het vliegveld opgetrokken en gestart met de initiatievvluchten. Tussendoor werd er uitleg gegeven over de besturing van een zweefvliegtuig rond een Ka-8 en de evolutie van de technologie. Om beurten werden de jongeren naar de lier gebracht, mochten ze in de cabine van de lier het lierstarten mee beleven, meerijden met de kabelwagen, tiploper zijn (onder begeleiding van een ervaren clublid), de sleepkabel aanpikken en plaats nemen aan het stuur van onze golfwagentjes om de gelande zweefvliegtuigen terug naar de startplaats te brengen. Na de jongeren hebben de begeleiders nog een initiatievvlucht gemaakt en werd deze prachtige namiddag afgesloten met de belofte dit geslaagde initiatief in 2011 te herhalen".

Tot slot een tekstueel uittreksel uit de nabriefing: "Ons begeleidingscentrum De Capelderij voorziet in de begeleiding van jongeren met gedrags- en emotionele problemen. Samen met deze jongeren en hun



gezinnen gaan we op zoek naar mogelijkheden om vastgelopen situaties te ontwarren. Nieuwe invalshoeken en succeservaringen spelen hierbij een belangrijke rol.

De gelegenheid om met onze jongeren bij jullie in Brasschaat een initiatie zweefvliegen te volgen, was voor ons een uitgelezen kans om hen nieuwe grenzen te laten exploreren. De instructienamiddag zette reeds de toon. Het enthousiasme van Hendrik werkte zeer aanstekelijk en in de daarop volgende week werd er veel gepraat over thermiek, wolken, vliegtuigen met en zonder motor, snelheid, hoogte, angsten, ... kortom veel thema's om met de jongeren te overdenken.

Woensdag 05.05.2010 was het dan zover. Met iets of wat bange hartjes begaven we ons richting zweefvliegclub, waar we door een sympathieke ploeg zweefvliegpiloten werden opgewacht. Dit warm onthaal brak dadelijk het ijs en voor we het wisten gingen we één voor één de lucht in. De jongeren beleefden elk op een eigen manier deze unieke ervaring waarbij ze, ondanks de initiële angst, een nieuw soort vrijheidsgevoel ontdekten. De dag 'vloog' voorbij. Op de terugweg werden ervaringen uitgewisseld en droomden we reeds van de volgende vlucht.

Als begeleiding van deze jongeren willen we club en instructeurs hartelijk bedanken voor het mogelijk maken deze unieke leermomenten."

Hendrik Caluwaerts



Black Forest Glide in Musbach 2010

Jochen hoorde bij de gelukkige buitenlanders die de kans kregen om als "International guest" de Duitse kampioenschappen Junioren in Musbach mee te vliegen. Voor hem was het heel belangrijk als "Vlakkeland Tiroler" ervaring op te doen in het heuvelachtige gebied van het Zwarte Woud, Odenwald en de Schwäbische Alp, waar in 2011 het WK voor Junioren plaatsvindt.

Nadat een front doorgetrokken was arriveerden wij zondagnamiddag 8 augustus bij schitterend weer in Musbach. De camping stond al tamelijk vol en nadat de aanhanger op zijn plaats gezet was mochten wij zelf een plaatsje kiezen.

Eerste trainingsvluchten waren toegestaan vanaf maandag en Jochen ging met de RM, de LS4 van LSV-Viersen voor het eerst in deze regio de lucht in. "De bergen komen altijd op u af, en buitenlandingsvelden zijn er ook schaars", was zijn eerste commentaar. Michael Buchthal, wereldkampioen van de Fliiegergruppe Freudenstadt, besprak bij een debriefing de actuele catalogus met buitenlandingsvelden, die onderverdeeld is in groen en rood gemarkeerde velden.

Dinsdagmorgen, voor ons ontbijt, monterden wij heel vroeg omdat wij een afspraak hadden met "Sportleiter" Christof Geissler, de verplichte weging van toestel en piloot. Al onze ingevulde formulieren hadden wij 5 weken op voorhand opgestuurd. Het Bohli kompas uitgebouwd en zo verliep alles zonder problemen.

Ook op deze "plichttrainingsdag" konden wij genieten van schitterend weer 4/8 cu basis 1800m MSL, een afscherming trok pas later vanuit het zuidwesten binnen. De opdracht ging in richting Schluchsee, Lichtenstein, Dreifaltigkeitsberg 277 km. Iedereen landde tijdig om 's avonds de openingsbriefing te kunnen bijwonen. Bij de opening betreurt Axel Reich, de wedstrijdleider dat enkele piloten tamelijk laat hun deelname annuleerden en zo andere geïnteresseerde junioren geen kans kregen om mee te vliegen. In de Clubklasse zijn er 40, in de Standaardklasse 35 deelnemers. Bernd Fischer, de meteoroloog, beloofde het volgende: "Ik haal het beste uit het weer en al is het venster nog zo klein, jullie worden op pad gestuurd". Afsluitend wenste Fred Gai, de voorzitter van de Segelflugkommission, de deelnemers veel plezier, veilige en faire kampioenschappen toe.

Op de eerste wedstrijddag werden wij wakker onder een grijze hemel. Briefing 10uur en zoals beloofd werd een opdracht uitgeschreven, Clubklasse AAT 132/306km 3u, Standaardklasse AAT 113/317km 2u30, 11.45 grid en 12.00 eerste start. Het weer ontwikkelt wel anders dan gedacht en zo starten de twee klassen met een B-op-

dracht om 13.45. Na 85 minuten hangen de 75 vliegtuigen aan een 4/8 blauwe hemel bestaand uit een mix van Ci, Sc en Cu met wind van 15 tot 25km/h.

Fabian Peitz (128km, 52km/h) en Pierre van den Elshout (115km, 45km/h), beide Libelle, zijn de eerste en laatste finishers in de Clubklasse. In de Standaardklasse finisht om 17.39u Patrick Puskeiler Discus 2ax als enige en de rest ligt buiten of heeft de motor getrokken. Patrick vloog 116 km aan 51 km/h.

Dinsdag, 12 augustus regent het in Musbach, of er gevlogen wordt is nog onduidelijk, briefing om 12uur. De officiële uitslag van dag 1 bevestigt de resultaten van de Clubklasse maar voor de Standaardklasse is er geen geldige proef omdat er geen 25% van de deelnemers boven de 100km gevlogen heeft.

Later wordt definitief beslist de dag te cancelen. Op de briefing wordt een safety flash van de Franse Nationale Ploeg getoond met als onderwerp "samen thermieken en waar moet ik op letten als ik mijn koers verander?" Puntjes, waar wedstrijdvliegers dagelijks mee te maken hebben.

Vrijdag 13 augustus, de regen is naar het oosten weggetrokken en de wedstrijdleiding is heel optimistisch, 293km voor de Club- en 322km voor de Standaardklasse. Eerste sleep 11uur, RM staat als eerste in de rij. De sleeppiloten krijgen de opdracht zeker in de thermiek te slepen, waar was niet belangrijk, oostelijk of westelijk van het veld. Om 12.30 hangt iedereen in de lucht onder mooie, deels heel donkere cumulusen. Omdat veel vreemde toestellen langs Musbach vliegen eist de wedstrijdleiding geen uniforme draairichting. De eerste in een bel bepaalt de draairichting

en bij meerdere toestellen is de bovenste toonaangevend. Zoals zo dikwijls in het leven, moest je die dag op het juiste moment op de juiste plaats zijn. Diegenen, die te laat vertrekken krijgen 40km voor Musbach te kampen met een uitgebreide bui. 18 piloten van de clubklasse en 15 piloten van de Standaardklasse liggen buiten. Alexander Späth wint met 89km/h in de Clubklasse en Patrick Puskeiler met 96km/h in de Standaardklasse.

Zaterdag 14 augustus, een tour rond Stuttgart, 350km, staat op het programma. Onze meteoman Bernd was 's morgens te optimistisch en de piloten krijgen een B-opdracht, Clubklasse 258km en Standaardklasse 286km. Tegen 13.30u gaan zij op pad, 30km naar het zuiden, in het Zwarte Woud, dan 80km naar zuidoost, de Schwäbische Alb verkennen, dan terug richting zuidwest naar Sulz en aansluitend 60km naar noorden, noordoostelijk van Stuttgart, en aansluitend naar huis. Helaas kan niemand de opdracht volledig vliegen omdat de bovenbewolking dikker is dan verwacht. Diegenen, die geen motor hebben liggen buiten, twee toestellen zijn beschadigd. Eén iemand zette het toestel 3km voor de finishlijn op een grasland, wat de wedstrijdleiding heel sterk apprecieerde. Marcel Reuber vindt het veel te riskant om met geweld het vliegveld te bereiken. Rond het vliegveld is een gebied afgebakend waarop een landing nog als vliegveldlanding telt. Voor de puntentelling betekent dit een landingstijd plus 5 minuten, dus geen buitenlanding in dit geval. In de Standaardklasse vliegt Joachim Hörsch 249 van de 286km.

Zondag, 15 augustus, in de nacht viel er meer dan 25l water en wij gaan onder



Heel wat toestellen liggen startklaar

een grijs wolkendek naar de briefing. De Clubklasse, die nu 3 dagen gevlogen heeft is onmiddellijk gecancelled, voor de Standaardklasse volgt de volgende briefing om 12.00uur. Tijdens de briefing zien wij een tweede "safety flash" over het onderwerp buitenland. Nadat de wedstrijdleiding met de verantwoordelijke Martin Haug de logfiles van de laatste dagen geanalyseerd had, uit zij haar ongerustheid over de manier van kiezen van een buitenlandingsveld met de volgende woorden: "Jullie zijn hier niet om een gouden ananas te winnen, op 50 meter bochten is onverantwoord, maar het zijn jullie beslissingen, die wij als wedstrijdleiding niet begrijpen nog goedkeuren". Aansluitend wordt ook de dag voor de Standaardklasse gecancelled en omdat de weersvoorspelling voor maandag ook niet zonnig is wordt een "big party" met karaoke voor 's avonds aangekondigd. De big party eindigde tegen 3.00u 's morgens en de één of ander moest opnieuw piketten van zijn tent in de grond slaan. De vliegtuigen stonden gelukkig al sinds twee dagen in de aanhangwagens. De vlaggenmast van de Deutsche Aeroclub en sommige feesttentjes op de camping sneuvelden door de sterke wind. De briefing van 10.00u wordt niet uitgesteld. Er is geen weersverbetering in zicht, de wedstrijddag wordt afgelast, zwembaden zijn in Freudstadt en Albstadt, of, genoeg tijd om aan dit artikel te beginnen.

Dinsdag, normaal nog 4 wedstrijddagen te gaan. De vooruitzichten zijn somber, maar er komt een tweede briefing waar misschien de Standaardklasse een opdracht krijgt. Om 12.30u wordt gecancelled bij een betrokken hemel, 12 graden, weinig regen maar wind uit het westen van meer dan 50km/h. Axel's advies voor de volgende dag: "Er komt nog een regenzone, maar daarna wordt het beter en er bestaat een kans, dat wij woensdag vliegen, dus iedereen vroeg gaan slapen". 's Namiddags maken wij een uitstap naar Klippeneck, vijf zweefvliegtuigen vliegen boven de hang-

kant, enkele minuten later zes, dan zeven, en het rare is, dat er geen sleepactiviteit op het veld te bespeuren is. Het raadsel kunnen wij een half uur later oplossen als een karavaan van aanhangwagens op het vliegveld komt opgereden. Jongeren van het "Jugendvergleichsfliegen van Leiberdingen" kwamen hun kameraden ophalen, die zich naar de hang van Klippeneck lieten slepen. Ook die mannen hebben tot nu toe nog geen geldige wedstrijddag en zij demonteren op Klippeneck in de gietende regen.

Woensdag 18 augustus, heel zachtjes horen wij het gedruip op onze bus. De eerste briefing is uitgesteld tot 12.00u en om 14.30u volgt de definitieve beslissing "gecancelled".

Donderdag, 19 augustus, eindelijk, de zon piept heel voorzichtig door de wolken. De grote regentijd is voorbij, wij zien lachende gezichten en iedereen gaat al vroeg monteren. De kleigrond is nog heel nat en van de teams wordt veel duwkracht verwacht om de startpositie te bereiken. Sportdirecteur Christoph Geissler schrijft een AAT voor de vooraan staande Clubklasse van 3u30 tussen 196/559 km uit, eerst richting Zwarte Woud, dan naar Speyer en vervolgens richting Heilbronn en terug. De later vertrekkende Standaardklasse krijgt 3u ter beschikking voor 208/570 km. Keerpunten zijn Vöhrenbach in het Zwarte Woud, Speyer en Weinsberg. In de Clubklasse finishen 27 piloten, de snelste is Alexander Späth met een gemiddelde van 77km/h. In de Standaardklasse finishen 19 piloten, de eerste Patrick Puskeiler met een gemiddeld van 84km/h.

Nog een keer heel spannend is het op de laatste dag van de "Black Forest Glide". De meteoroloog Bernd had ons na de briefing verlaten wegens een termijn in Keulen bij een meeting van ballonvaarders. De Clubklasse, die aan haar vijfde wedstrijddag begint wordt onder een grote afscherming de lucht in gesleept. 15 deelnemers staan na enkele minuten terug aan de grond.

Omdat de Standaardklasse nog geen vier wedstrijddagen heeft, worden de Clubklassetoestellen opzij gezet en de Standaardklasse begint om 14.30 aan haar opdracht, een AAT in 2h30. Als u nu denkt, dat de Clubklasse mocht demonteren, oh nee, zij werden om 15h30 op pad gestuurd voor een AAT van 2h.

Het is een spannende vliegdag en het einde van de Duitse Juniorenmeesterschaften is in zicht. 29 toestellen van de clubklasse komen binnen en de dagwinnaar is Pierre van den Elshout uit Nederland met een gemiddeld van 67km/h. In de Standaardklasse is Daniel Seitzinger met 82km/h de snelste van de 16 thuiscomers. 30 teams mogen voor de laatste keer gaan ophalen. Vrijdag, 20 augustus de Duitse kampioenen staan vast: Sebastian Naegel in de Clubklasse en Patrick Puskeiler in de Standaardklasse.

Welke bijzonderheden hebben wij in Musbach gezien?

De startrichting is altijd naar zuiden. De finishrichting altijd vanuit het zuiden. Auto's mogen niet op het veld en ook niet op de camping. De toestellen moeten geduwd worden, dus een fysiek sterk team is aangeraden. Auto's om te gaan winkelen en op te halen moeten buiten de camping geparkeerd worden.

Maar zoals jullie op de luchtfoto zien zijn de afstanden, die wij moesten afleggen niet heel groot en na twee weken Musbach, was iedereen topfit.

Rest ons nog Axel, Christoph, Martin, Bernd, Katja en Lothar te bedanken voor de vriendelijke ontvangst, zij hebben beloofd volgend jaar voor beter weer te zorgen. Dank ook aan de leden van Freudstadt, die voor pistolekes, voldoende drank, eten en vlotte start- en landingsprocedures gezorgd hebben.

Nu maar afwachten wat de weergoden in petto hebben voor de FAI JWGC 2011 in Musbach. (www.jwgc2011.de)

Monica Oswald (LSV)

Internationale Wedstrijdselectie 2011

WJGC te Mussbach (D) van 06 tot 20 augustus

Clubklasse : Niel Deijgers (DAC) - Jochen Schoeters (RACK) - Rik Vanden Boer (Alb)
Standaardklasse : Jeroen Jennen (RACK)

EGC te Nitra (Slo) van 17 tot 30 juli

Clubklasse : Tim Huybreckx (RACK) - Daan Spruyt VZP
Standaardklasse : Dennis Huybreckx (RACK) - Bert Schmelzer (RACK)
2om klasse (2 zit) : Tijl Schmelzer (RACK)

EGC te Pociunai (Lit) van 31 juli tot 14 augustus

18m klasse : *
Open klasse : Yves Ruymen (KVDW)



Onder de vleugel bij de vliegende reporter: Michel Bleukens

Op de Keiheuvelcup vorig jaar kwam ik Michel Bluekens tegen. Michel heeft een jarenlange ervaring als wedstrijdpiloot en dus ook wel wat te vertellen. Werken doet hij sinds twee jaar niet meer. Tot dan was hij chocolatier.

Niet direct een beroep dat je met luchtvaart in verband brengt. Maar wel een ideale combinatie zo blijkt...

Hoe komt iemand er toe om zijn boterham te verdienen door chocolade figuurtjes te maken?

Ik heb het overgenomen van mijn vader, die heeft het van mijn grootvader dewelke 60 jaar daarvoor de firma had opgericht. Ik wou eigenlijk piloot worden maar omdat ik een bril droeg ging dat niet door. Maar choco-



lade maken betekend wel dat ik veel tijd had als het weer goed was om te zweven. Als het echte seizoen te einde loopt in september, begint een chocolatier zijn figuren te maken voor Sint Niklaas. Na Nieuwjaar beginnen de voorbereidingen voor Pasen en als dat achter de rug is komt het seizoen er weer aan...

Zo kom je automatisch uit bij het zweven...

Het zweven begon door ik met mijn vader steeds ging zwemmen in het Zilvermeer. Daarboven vlogen de zwevers van Keiheuvel en die deden me zin krijgen. Mon Van Gestel was een kennis van mijn vader en zo ging ik na het einde van het schooljaar in juli 1960 mijn eerste start maken. Ik begon mijn eerste lesstarten te maken in de Rhönlerche aan de lier. Na 30 lierstarten vloog ik de eerste keer zonder instructeur achter me.

De lierstarten waren steeds korte vluchten, pas een jaar later vloog ik mijn C-brevet.

Wanneer vloog je het D-brevet dan?

Dat was nog een jaar later, mijn 5 uren vloog ik in juli, de 50 kilometer werden ook

in 1962 voor de eerste keer gevlogen. Ik lande na de proef op De Peel wat verboden is natuurlijk en ging bijna de cel in! De eerste keer dat ik meer dan 300 kilometer vloog was in 1965. Ik vertrok van Keiheuvel met een Ka-8 voor een FAI driehoek.

Je staat bekend als wedstrijdpiloot. Welke was de eerste waar je aan deelnam?

In 1963 wou ik de wedstrijd van Keiheuvel meevliegen maar dat mocht toen nog niet van de club. Mon zei dat ik maar gewoon achter de deelnemers moest vliegen. Ik mocht hier samen met een vriend een Ka-2 voor nemen.

We vertrokken na de start van alle deelnemers en vlogen toch sneller dan de eerste! De eerste echte wedstrijd was in 1965 in Gent. Ik vloog er met de Ka-8 en werd 4e op 28 deelnemers.

Je bent van dezelfde generatie en club als Bert Zegels. Vlogen jullie samen?

Bert is drie jaar na mij begonnen. In 1964, toen hij pas solo was vlogen we samen een



Briefing in Angers met eerst George Moffat daarnaast Miel De Wachter Michel en Luc de Preter



Naast Schramme en Spreckley op het podium van het pre-WK

vlucht van 210 kilometer. Bert vloog toen al zeer goed. Ik herinner me dat we geen kaart hadden om mee te nemen op onze vlucht en we maakten aantekeningen in een agenda en vlogen zo onze proef rond. Een jaar later vlogen we tijdens de wedstrijd van Gent een proef naar Diest. De wedstrijd werd gecancelled omdat er enkele deelnemers in de wolken zouden gevlogen hebben. Vals spelen was toen gemakkelijker dan nu. Nu is het eerlijker dankzij de logger.

Wie was de meest markante figuur die je ooit op wedstrijden bent tegengekomen?

Dat moet de Nederlander Aart Dekkers geweest zijn. Ik vloog tijdens de wedstrijd van



Met de ex Ka 6 van Stouffs

Angers met een K-6, Bert Zegels nam deel met een Libelle. Dekkers vloog toen met een Diamant en tijdens een proef hing hij op 80 meter te draaien terwijl de fransen boven hem in final glide waren. Wat later is hij samen met hen over de finish gevlogen! Eén van zijn bekendste uitspraken is; "Zolang mijn wiel niet rolt vlieg ik nog..." Het was een hele straffe piloot.

Je vloog verschillende WK's. Aan welke heb je de beste herinnering overgehouden?

Ongetwijfeld dat van 1978 in Chateauroux in Frankrijk. Ik werd 7e in de einduitslag. Die plaats had ik mede te danken door ik op een dag met blauwe thermiek die maximum 700 tot 800 meter bedroeg lang wachtte om te vertrekken.

De meeste toestellen waren al vertrokken toen ik samen met Reichman door de start ging. Wat toen nog mocht in Frankrijk heeft ons toen erg veel geluk gebracht. Een landbouwer stak zijn geogst veld in brand (dit werd gedaan omdat de assen als meststof dienst deden). Dat vuur bracht ons in recordtempo naar 2700 meter! In de helft van de proef hadden we de rest bijgehaald en scoorden behoorlijk veel punten.

Niet alle wedstrijden verlopen even vlot natuurlijk...

Nee, zo nam ik ooit deel aan de wedstrijd van Dinslaken. Ik vloog met een ASW15. Op een dag kregen we een driehoek van 400 kilometer voorgeschilderd. Het weer was niet zoals het voorspeld was en veel deelnemers zochten onderweg een veld op. Ik stond aan het verste keerpunt. Maar door een fout van de wedstrijdleiding kreeg mijn vader die ophaalploeg was de verkeerde locatie doorspeeld. Ik werd pas de volgende ochtend gevonden door mijn



Typisch avondmaal : brood, zout en wijn

vader en we beslisten om me van een veld 18 kilometer verder te laten opslepen. De communicatie met de sleeppiloot was ook niet optimaal en ik werd met 180 km/u teruggesleept. Veel te snel voor de ASW 15... Ik kon terug op Dinslaken nog net iets eten en drinken. Ik vertrok net achter de anderen en vloog toch nog een behoorlijke proef.

Drie keer nam je deel aan de Nederlandse kampioenschappen. Drie keer stond je op het podium en zelfs één keer won je. Hoe verteren onze noorderburen zo iets?

Die keer dat ik won kreeg ik drie weken na het einde van de wedstrijd een pakket thuis gestuurd. Er zat een andere beker in en een brief met de vraag om de andere beker terug te sturen. Een Belg kon geen Nederlands kampioen worden!

Je vloog erg lang ASW20 en nu ASW27. Vanwaar die band met Schleicher?

Yves Collier deed vroeger de meteo op de Duitse kampioenschappen. Hij had goede connecties bij Schleicher en zo kocht ik één van de eerste ASW20's. De eerste exemplaren wogen nog 280 kilo. Ik vroeg hen om er een lichtere te maken wat ze deden. Ze vroegen aan mij dan ook een tegenprestatie. Ik moest zelf ook wat gewicht inleveren. Wat ik graag deed...

Met mijn 27 vlieg ik ook graag. Ooit wil ik er een jet motor inbouwen!

Daar wil ik graag naar komen kijken! Hartelijk bedankt voor dit gesprek.

Kris (KAZM)



Met vader naast de ASW15, de eerste plastic van Keiheuvel

Kiewit Cup 2011

11 - 12 - 13 juni

www.bekervanvlaanderen.be

Zweefvliegtuignieuws

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Hier verschenen net wat foto's van het pas gebouwde prototype van de nieuwe tweezits open klasser ASH 31 Mi. Het toestel moet nog wat afgewerkt worden alvorens de eerste vluchten uit te voeren. Spanwijdte 26,5 m en vleugeloppervlak 17,1 m² werden gekozen als optimaal compromis voor een zo breed mogelijke inzetbaarheid zowel in glijvlucht ook bij zwakkere condi-

ties als bij de zelfstart. De profieldikte van slechts 13% en de « beperkte » spanwijdte moeten uitstekende snelvliegeigenschappen garanderen. De vleugel is 4-delig met afneembare winglets. In de welvingkleppen en rolroeren zitten blaasturbulatoren. De nieuwe romp biedt nu ook aan grote piloten veel plaats, vergelijkbaar met die in een ASH-26E. Achteraan is de beenruimte vergelijkbaar met die in een ASK 21, de zitpositie lijkt echter meer op die in een eenzitter, aldus Schleicher.

Concordia

Deze open klasser is al sedert 2004 in ontwikkeling als zelfbouwproject bij de welbekende wedstrijdvlieger Dick Butler, met ondersteuning van Loek Boermans voor de aërodynamica en Gerhard Waibel voor de



structuur. Men kan nu het project volgen op de website <http://soaringcafe.com> waar Dick Butler zelf verschillende etappes van de bouw toelicht (zij het niet noodzakelijk in chronologische volgorde), met talrijke foto's. Zo wordt mooi uitgelegd waarom het stabilo/hoogetoer van de ASG 29 als aërodynamisch voldoende wordt beschouwd voor deze reuzenzwever, maar er toch andere materialen en vezelrichtingen worden toegepast.

DG Flugzeugbau

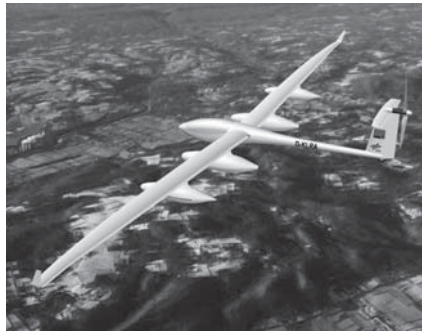
DG-eigenaar Weber doet een nieuwe poging om zijn verplicht jaarcontract voor eigenaars van LS-vliegtuigen te rechtvaardigen : de onderhoudshandboeken van LS1, LS4 und LS6 zouden in een « absoluut desolate toestand » geweest zijn, met een ongelofelijke hoeveelheid aan fouten, onjuiste technische gegevens, gebrekkige updates t.a.v. later ingevoerde wijzigingen aan de toestellen. « Onbegrijpelijk hoe een dergelijk geknoei toentertijd door de LBA werd goedgekeurd ! » Het corrigeren van deze situatie is dus een enorme taak, « Meerdere medewerkers waaronder enige externe oude rotten werken al maanden om orde in de chaos te brengen. » Of dit de eigenaars (die al tientallen jaren zonder problemen lijken te vliegen met die « gevaarlijke » documentatie) zal sussen is zeer de vraag ! En of hij dezelfde retoriek kan hanteren t.o.v. de eigenaars van de oudere DG-toestellen, die eveneens aan dat verplichte jaarcontract onderhevig zijn...

Toch ook wat echt nieuws bij DG : de Mandl luchtafzuiging is nu officieel goedgekeurd voor inbouw in bestaande LS8-

toestellen (Technische Nota TN8018-e). Ze kan geplaatst worden door elk erkend herstellingsbedrijf. Voor andere LS-toestellen wordt de goedkeuring niet aangevraagd : bij elk type, aldus DG, zijn de stuurorganen anders ingebouwd, en een totaal verschillende goedkeuring zou telkens nodig zijn. Te duur !

Lange Aviation

Samen met de DLR werkt Lange aan de Antares H3, een nieuwe versie met brandstofcellen, naast de reeds vliegende H2. Het zou qua vliegduur en reikwijdte de grenzen verleggen : meer dan 50 uur en 6 000 km ! Het toestel zou nog in 2011 vliegen. Bijzondere eigenschappen : een 23-m vleugel die geëxtrapoleerd werd uit die van de Antares 20E door uitbreiding aan de vleugelwortel. De structuur werd verstevigd om een totale massa van 1,25 ton te verdragen, met 200 kg nuttig draagvermogen. Er worden vier externe tanks op de vleugels gemonteerd (slechts 2 bij de H2). Naast een klasieke wordt er ook een onbemande versie gepland. Anders als bij de Antares 20E en de H2 wordt het toestel voortgestuurd door een duwschroef op de staart.



Schempp-Hirth Flugzeugbau

De constructeur wijdt een technisch artikel aan de problematiek van de benzine voor de thuisbrengers en zelfstarters. Die gebruiken normaliter autobrandstof, maar gezien de Europese wetgeving wordt deze hoe langer hoe meer aangevuld met ethanol, 10% in de nieuwe E10 benzine. En daar knelt het schoentje : ethanol is niet compatibel met bepaalde onderdelen van het brandstofcircuit van lichte luchtvaartuigen. De constructeurs van de bij zweefvliegtuigen gebruikelijke hulpmotoren hebben geen zicht op betrouwbaarheid met E10, het gebruik ervan is dus niet toegelaten, ook niet met in de handel beschikbare additieven. Daarom raadt S-H aan om voortaan enkel zwavelvrije superbenzine ROZ 95 DIN EN 228 te tanken. Dit is een E5-brandstof (max 5% ethanol) die zeker tot 2013 in de handel blijft. Tests hebben hier geen nadelige gevolgen uitgewezen. Hoe het na 2013 moet, staat nog open.

Verder wemelt het van geruchten rond een nieuw toestel dat de naam Quintus (« de vijfde ») zou dragen. Gezien de naam denken men aan een opvolger voor de Nimbus 4. Het wordt in ieder geval een open klasser van 23 m spanwijdte en minder dan 15 m² vleugeloppervlak, die samen met Lange wordt ontwikkeld (al dan niet dezelfde vleugel dan de H3 ?). De voorziene maximale vleugelbelasting zou fenomenaal zijn. Een toestel voor snelle vluchten op goede dagen, dus. Beste glijhoek 1:60 ; of dit toestel ook met minder krachtige stijgwinden het hoofd kan bieden aan de huidige superiorchideeën, zal de toekomst uitwijzen.

SG-1 Sailplane

Deze zelfbouwzwever met extrakorte romp en 13,9 m spanwijdte werd eind 2008 voor



het eerst in elkaar gezet. Maar daarmee was het toestel nog heel ver van de eerste vlucht verwijderd : de onderdelen moeten op belasting getest worden (zie foto) en er bleven nog tientallen kleine onderdelen te vervaardigen (binnenafwerking, stuurorganen, zitschaal, hulpspanen voor sleephaak e.d.) Twee jaar later is het toestel nog steeds niet afgewerkt – en er is nog geen datum voorzien. Interessante detailfoto's te bekijken op <http://www.foamworks.co.nz/sg/construction.htm>

Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's



Bert Jr_Schmelzer informeert de juniorenselctie tijdens het symposium



Zwartberg 25-26 June

Kaiser Trophy

As a tribute to Rudolf Kaiser, who has given us wooden wings

Een unieke wedstrijd voor houten toestellen, met een handicap tot en met 90.

Meer info op www.zweven.be/kaiser kaiser@zweven.be

Hoe word je geselecteerd voor een Wereld- of Europees kampioenschap?

Een klein beetje geschiedenis

In het verleden bestonden er allerlei selectiecriteria, die bijna uitsluitend rekening hielden met de uitslagen van de drie laatste BK (Belgisch Kampioenschap). Toen moesten er tijdens een BK nog vier geldige wedstrijddagen zijn alvorens men over een geldige wedstrijd kon spreken (tegenwoordig slechts drie dagen).

Met ons wispelturig weder, gebeurde het wel eens dat dit niet lukte. Dan moest de selectiecommissie werken met slechts twee BK, wat niet altijd representatief was. Ook werd er geen rekening gehouden met een mooie uitslag tijdens een WK of EK. Dit was dan ook niet eerlijk.

Uiteindelijk, ongeveer vier jaar terug, zijn de Vlaamse en Waalse wedstrijdpiloten overeengekomen om het huidige wedstrijdreglement te hanteren. Dit is vooral van de hand van Yves Jeanmotte. Het werd goedgekeurd door de Belgische Zweefvliegfederatie (BZF). Dit reglement, met de Ranking list van de Belgische piloten, kun je terugvinden op de volgende website: <http://www.championnats.fcfv.be/ranking1/ranking.htm>.

Als je het reglement leest, kan je vaststellen dat alle wedstrijden in aanmerking

kunnen komen. Maar bij deelname aan een WK kan je uiteraard veel meer punten verdienen dan bij een regionale wedstrijd.

Hoe word je nu geselecteerd?

Tijdens de BZF vergadering van september, wordt er nagegaan welk WK en EK er het volgende jaar doorgaan. Dan schrijft de secretaris van de BZF de 25 eerste piloten aan van de Ranking list. Er wordt geen rekening gehouden met de taal van de piloot of de leeftijd.

Hij vraagt hen aan welke wedstrijd en in welke klasse ze wensen deel te nemen. Het is vanzelfsprekend dat de eerste piloot eerst mag kiezen enz. Voor een bepaalde datum wordt een antwoord verwacht. Als er nog openstaande plaatsen zijn, kunnen de tien volgende piloten van de Ranking list aangeschreven worden.

Maar de Ranking list wordt zeker niet volledig afgegaan tot wanneer alle plaatsen zijn opgevuld. De BZF gaat er van uit dat men toch deelneemt als vertegenwoordiger van zijn land en dat er een zekere prestatie wordt verwacht.

De selectie van onze junioren gebeurt op dezelfde manier. Maar om in aanmerking

te komen moeten ze wel een minimum van 400 punten totaliseren op de Ranking list. Het is alsnog een WK met een hoge kwaliteit.

In de schoot van de BZF hanteren wij in elk geval één vaste regel: de piloot die niet voorkomt in de Ranking list, zal nooit geselecteerd worden. Dit is ook van toepassing voor de selectie van deelnemers aan een WK of EK dames.

Nog enkele wenken voor piloten die (eens) aan een WK of EK wensen deel te nemen.

Lees eerst aandachtig het selectiereglement en spreek ook eens met één of meerdere piloten die reeds aan een WK of EK deelgenomen hebben. Er wordt echt op het scherp van de snee gevlogen en het is ook niet goedkoop. Je doet er wel veel ervaring op. Maar anderzijds moet je ook in andere wedstrijden ervaring opdoen om eraan deel te nemen.

Het is ook de volledige verantwoordelijkheid van de piloot om "zijn" wedstrijd op de Ranking list te laten plaatsen.

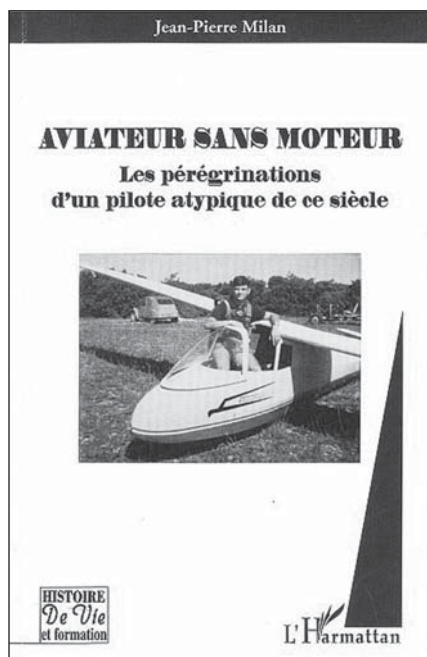
Moesten er nog vragen zijn, mag je me die altijd stellen.

Theo Stockmans

Het hoekje van de boekenvreter

We zullen ditmaal de zweefvlieggeschiedenis bekijken onder twee heel verschillende hoeken: een autobiografie zonder foto's en een fotoboek met uitgebreide beschrijvende teksten.

Laten we beginnen bij Jean-Pierre MILAN, *Aviateur sans moteur, les pérégrinations d'un pilote atypique de ce siècle*, L'Harmattan, Paris 2008, 228 blz., 13,5 x 21,5 cm, slappe kaft, ISBN 978-2-296-06899-5. Milan is een vrij bekende Franse zweefvlieger, met een carrière als instructeur in de nationale centra en een aantal zweefvliegrecords op zijn naam. Hier schetst hij ons de beginfase, van zijn opleiding tot zijn opname in het nationale instructeurcorps.



Een parcours dat begint in 1961 te Carpentras met modelvliegen, 1964 met een op school behaalde "Brevet élémentaire de sports aériens" (enkel theorie, maar met mogelijkheid tot aansluitende stage), en dan de medestichting van een heuse zweefvliegclub te Carpentras. Terwijl hij staat te wachten op het nog vliegtuigloze zweefvliegveld, komt daar een Duitse Ka-10 landen, bestuurd door Ernst Gernot Peter. Hij komt uit Freiburg in het Zwarte Woud. Een belangrijke ontmoeting die Milans ogen opent voor de mogelijkheden van het afstandvliegen. Maar ondertussen duurt het tot januari 1965 tot de nieuwe club een eerste vlucht kan maken op Bergfalke, aan de lier. De opleiding vordert traag, want de Mistral gooit vaak roet in het eten. Er wordt dus ook op andere vliegvelden gevlogen. En Milan moet ook zijn baccalaureaat voorbereiden.

1967 is voor hem een "zwart" jaar, want drie van zijn medevliegers verongelukken

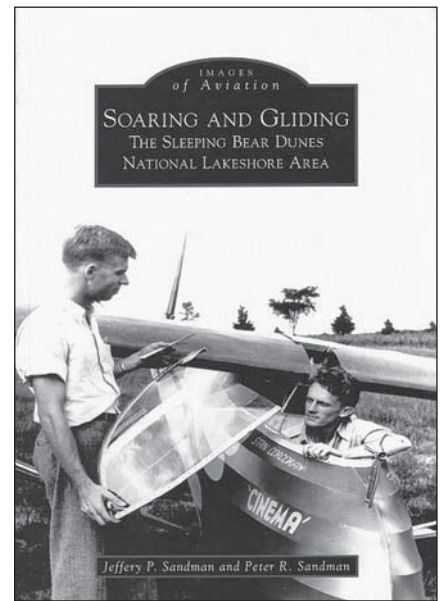
dodelijk: een oude rot die een bergflank raakt, een geoefend zweefvlieger waarvan het zweefvliegtuig stuurloos gemaakt wordt door een wegduikende sleper, en tenslotte zijn beste vriend bij een slecht geplande driedubbele sleep te Vinon (de ongeoefende vriend kreeg de moeilijkste plaats toebedeeld). Een reeks feiten die natuurlijk een diepe indruk zullen nalaten op de twintiger.

De volgende belangrijke etappe is zijn eerste stage op het Nationaal centrum van La Montagne Noire, waar hem de precisie en soepelheid bijgebracht worden. Dan komen de eerste overlandvluchten, dan een instructeurstage. Tegelijkertijd behaalt hij een licentiaat aardrijkskunde, maar faalt tweemaal voor het behalen van het leraarsbrevet. Hij besluit dan ook carrière te maken in de vliegerij. Hij begint natuurlijk als onbetaald instructeur in zijn club. Hij krijgt aldus de kans om goedkoop het motorbrevet te behalen. Om te leven werkt hij als seizoenarbeider in de fruitteelt. Dan komt de legerdienst, waar hij na een paar maanden opleiding in de administratie van een luchtmachtbasis terecht komt, en waar hij zweefvlieg-instructeur mag zijn in de militaire sportafdelingen. Zo kan hij in 1972 ook deelnemen aan de nationale kampioenschappen te Vinon, op Ka6E. Eerste competitie, eerste kennismaking met het bergvliegen, elke dag een buitenlanding! Een harde leerschool.

Kort daarop vraagt men hem om te Vinon de rol van "Chef Pilote" op zich te nemen. Deze eerste betaalde job laat hem toe om ook motorervaring te verzamelen en het brevet van beroepspiloot te behalen. Maar de samenwerking met de nieuwe voorzitter van de club van Vinon verloopt stroef. Een deel van zijn bevoegdheden wordt hem ontnomen door de invoering van een "Chef de Centre". Dat wordt Alain Poulet, waarmee het gelukkig meteen klikt. Maar Milan zoekt toch een andere job. In 1978 slaagt hij in het examen om instructeur te worden in een nationaal centrum, en gaat aan de slag eerst te La Montagne Noire, dan te Saint-Auban. Een nieuwe carrière begint.

Een goede beschrijving van een relatief standaard parcours voor een professionele zweefvlieger in Frankrijk. Leerrijk ondanks de beperkte reikwijdte... Jammer dat er geen foto's zijn (behalve een Fauconnet op de cover).

Foto's, daar draait het precies om bij Jeffrey P. SANDMAN en Peter R. SANDMAN, *Soaring and Gliding the Sleeping Bear Dunes* –



National Lakeshore Area, Arcadia Publishing, Chicago 2006, 128 blz., 16,5 x 23,5 cm, slappe kaft, ISBN 0-7385-4071-4. Behalve de inleiding is er geen samenhangende tekst, alleen uitleg bij de min of meer chronologisch gerangschikte foto's. En zo krijg je toch, zij het op een fragmentarische manier, een goed beeld van de geschiedenis van het zweefvliegen langs de oostkust van het Michigan Meer.

Vanaf 1936 werden er langs de duinen bij het stadje Empire regelmatige zweefkampen gehouden. Veel bekende namen kwamen hier langs: Roswell E. Franklin, die samen met zijn broer een aantal oefenzwevers zou ontwikkelen en bouwen; Lewin Barringer, algemeen beheerder van de Soaring Society of America; de Duitse zweefvliegpionier Wolfgang Klempner; Jack Laister, de latere vader van de Laister-Kauffman zwevers en van de CG-10 transportzwever. Ook de Duitse kampioen Peter Riedel kwam er aan een kamp deelnemen met een Kranich tweezitter. Op 13 juni 1939 schreef Ted Bellak geschiedenis met een 94 km lange oversteek van het Michigan Meer met zijn Minimoa, tussen Sturgeon Bay, Wisconsin, en Franfort, Michigan. Een "wereldrecord" zweven over water.

De belangrijkste stad in de regio, Frankfort, zou ook de zetel worden van één van de belangrijkste zweefvliegtuigbouwers in de VS voor en tijdens WO II: de Frankfort Sailplane Company bouwde de Cinema, een oefentweezitter ontworpen door Stan Corcoran. Dit zou na enkele verbeteringen ook het eerste trainingstoestel worden dat, onder de naam TG-1A, "massaal" door het leger werd aangekocht voor de opleiding van de toekomstige piloten van de transportzweefvliegtuigen die later werden inge-

zet in Birma, in Normandië of bij Arnhem. Deze bestelling leidde wel tot de verplaatsing van de productie naar een grotere fabriek in Joliet, Illinois. Enkele van deze toestellen vliegen vandaag nog.

Na de oorlog werden de activiteiten hernomen. Enkele bekenden namen die hier vlogen: Dick Schreder, meervoudig natio-

naal kampioen en zelfbouwer, Paul Bikle, wereldrecordhouder hoogtevluucht en directeur van NASA's testvluchtoperaties ten tijde van de vleugellose "vliegende rompen" en de X-15... Maar in de zestiger jaren begon men de activiteiten te verleggen naar meer inland gelegen vliegvelden. Weldra zouden de opkomende zeilvliegers het hellingvliegen langs de duinen overne-

men. Een evolutie die ook andere vroeger vermaarde zweefvliegsites zouden meemaken.

Zeer boeiende iconografie over een bij ons minder bekend zweefvliegebied. Een aanrader voor wie ernstige interesse heeft voor de zweefvlieggeschiedenis.

Stéphane Vander Veken

Keiheuvel-Wasserkuppe-Keiheuvel

Een opgegeven proef van bijzondere dimensie

Sinds jaren koesterde ik de droom ooit een vlucht van mijn thuisbasis, Keiheuvel naar de Wasserkuppe en terug naar Keiheuvel te doen. Niet enkel omwille van de afstand, maar vooral omdat het doel de uitdaging is: De Wasserkuppe als geboorteplaats van onze sport. De plaats die ik als kind met mijn ouders en ook vele keren later met de wagen bezocht. Zelfs op mijn huwelijksreis kon ik het niet laten mijn versgebakken echtgenote Hilde het Walhalla van het zweefvliegen te tonen. 25 Jaar later (2005), één dag na ons jubileumfeest landden Hilde en ik met de ULM "Ikarus C42" van de club na een grote rondvlucht op de Wasserkuppe, om op de berg in het hotel "Peterchens Mondfahrt" te overnachten.

Ook in maart 2010 waren Hilde, Bert en ik op de Wasserkuppe na de aankoop van onze nieuwe zwever. Op vraag van het "Segelflugmuseum" gaven wij er ons net verschenen en gesigeneerde boek "Zweefvliegen in Vlaanderen" af.

Op 26.06.2010 was de familie op weg naar Prievidza om aan de wereldkampioenschappen deel te nemen. Ik kwam vrijdagavond op Keiheuvel toe en had via 'Wetter-Jetzt' de vooruitzichten geanalyseerd. Ik monteerde om 7:00 mijn nieuw "dreamship" en vulde de vleugels met 120 l water.



Overhandiging van het boek "zweefvliegen in Vlaanderen" aan het Segelflugmuseum

Omdat in mijn keuzelijst een JO-JO-vlucht ten noorden van het Ruhrgebied van rond de 700 km opgetekend stond, werd deze vlucht aangemeld. Rond 9:00 arriveerden Jo Schoeters en Stijn Jansen die eveneens hun Nimbus 3DT voor een grote vlucht voorbereid hadden. Een korte begroeting en dan de alles veranderende vraag: "Wat zijn jouw plannen Bert?". Ik vertelde het, maar Jo kwam met zijn voorstel op de proppen: "Wat denk je van de Wasserkuppe en terug". In milliseconden schoot het door mijn hoofd: "Waarom heb ik er zelf niet aan gedacht?!" Maar een mens moet flexibel zijn en zijn kansen grijpen. Anders blijft het bij dromen of wel willen, maar niet doen. "Jo en Stijn, ik ga mee!" antwoordde ik onmiddellijk, "maar mijn logger en PDA moeten opnieuw geprogrammeerd worden. Zouden jullie dat voor mij kunnen doen? Want noch Tijn, noch Bert jr. zijn er." Diegenen, die mij kennen weten natuurlijk wat ik bedoel, om het te verduidelijken: ik ben een computeranalfabeet.

Alles nog eens checken, hulp van de Keiheuvelvrienden om in de lucht te geraken en "up and away". Na het losmaken om 10:50 even zoeken en dan in 2 m/s tot 1250 m. Niet slecht, maar nog niet uitstekend. Jo en Stijn waren de volgenden. Ik vloog al 'stilletjes' naar het eerste keerpunt Brüngen, ten zuiden van Venlo, om de TMA van Beek te mijden. Hier kwam ik op 500 m toe. De cumulussen waren mager, 'platen' en niet hoger dan 1000 boven de grond. De streek 'Niederrhein' bij Erkelenz en Grevenbroich, in richting van de doorgang tussen TMA Düsseldorf en Keulen heb ik nooit als thermisch goed gebied meegemaakt. Daarom komen wij hier ook niet zo graag, maar als het moet, dan gaat het wel. Het kleine vliegveld 'Bergheim' bij de bruinkoolcentrale Oberassem rond 20 km ten westen van de 'Rhein', was het volgende keerpunt. Hier kwam ik de Nimbus met Jo en Stijn tegen. Vanaf nu zou het in teamvlucht verder gaan. Eventjes wuiven en een dubbelklik via de radio van vreugde en motivatie: 1500 m! Tot FL65 mag men de smalle sector tussen Keulen en Düssel-

dorf benutten. Vlug werd de Rijn genomen: Machtig maar traag stroomt hier het water. De vooruitzichten richting Sauerland waren veelbelovend. Wat een prachtige streek, wat een goede thermiek en het plafond boven 2000 m. Maar lager dan 500 m boven de grond kom je hier niet graag. Men moet weten dat de grond meestal 500-600 m NN hoog is en t.h.v. het "Rothaargebirge" met Winterberg zelfs 2678 ft. Er zijn wel regelmatig kleine vliegvelden in deze heuvelachtige streek, die het vliegen er toch veilig maken. Een Turbo doet er ook wel iets aan, maar men mag het lot niet tarten. Het vliegveld 'Halver im Heede' bij Lüdenscheid was het derde keerpunt. Vanaf hier mag men onbekommerd tot FL85 gaan. In het Sauerland konden wij eindelijk "gas" geven, wat ook noodzakelijk werd aangezien wij de Wasserkuppe als doel hadden. Attendorn, Schameder en Marburg passeerden wij vliegensvlug. Boven Marburg dacht ik eventjes eraan dat ik in het voorjaar aan deze oude Duitse Universiteit op uitnodiging een voordracht mocht houden in verband met mijn beroep. Het was slechts een korte mijmering en een leuke herinnering want de realiteit haalde het in 'dolfijnstijl' vliegende team onmiddellijk weer in. Wat een luxe, wat een plezier de natuur zo te mogen zien! De meevliegende vrienden toonden mij simultaan wat ik zelf aan het doen was: de elegantie van het vliegen op zijn best. Vanaf Marburg verlieten wij willens nillens het Sauerland om koers O-Z-O verder te vliegen. De vlakke van Gießen, Gosslar en Fritzlar, tot zuidelijk van Fulda was zoals meestal redelijk maar niet bijster goed. Enkele cu's, plafond 1700 m NN, minder sterke pompen. Maar ja, de Wasserkuppe was nog steeds het doel. Zonder zweogen geen beloning.

Op 35 km van het Rhöngebied stijgt de grond gestaag tot de hoogte van de Wasserkuppe, die dan met 1000 m het hoogstgelegen vliegveld van Duitsland herbergt. Iets voorzichtiger vlogen wij verder en zagen vaag in de verte de grote radarinstallatie ingepakt in een reusachtige koepel, die tijdens de 'Koude Oorlog' op deze berg

geïnstalleerd werd om het Oosten af te luisteren. De 'Todesstreifen', met daarachter de oude DDR, lag op 8 km van de 'Kuppe'. Op zich geen mooi gebouw, maar goed te herkennen als je eens in de buurt zou komen. Matige thermiek en wazige Cu's waren de begroeting, omdat wij vanuit de lijzijde de berg benaderden.



De arend op zijn stenen sokkel

Op 600 m boven de grond konden wij de 'Kuppe' ronden.

Het zweefvliegmuseum, de hotels, de arend op zijn stenen sokkel in het westen, de verharde piste op het oostelijk gedeelte van de berg... gewoon te mooi om waar te zijn.

Ook hier kwamen opnieuw korte herinneringen aan de geschiedenis van deze traditierijke plaats boven. Ik dacht aan de pioniers van heel lang geleden: alle toppiloten der aarde waren voor WO II hier om te vliegen. Zo ook onze Belgische zweefvliegpionier Gravin Lippens, die hier haar C-brevet vloog (alles na te lezen in 'Zweefvliegen in Vlaanderen'). Hier werden we-

reldrecords gevestigd en gebroken. Hier werden in 1937 de eerste wereldkampioenschappen zweefvliegen georganiseerd. En hier zullen in 2011 "100 jaar zweefvliegen" op de 'Wasserkuppe' herdacht worden tijdens de wereldkampioenschappen Grand Prix. Hier beneden werden onze 'Meeuwen op blauwe achtergrond' door Fritz Stamer getekend die het internationale symbool van ons zweefvliegers werden. Schleicher in Poppenhausen en Binder in Ostheim maken hier in het Rhöngeberge hun wereldberoemde zweefvliegtuigen.

Ik contacteerde de vrienden via radio: wat zou men beneden zeggen indien wij nu zouden landen en vertellen waar wij vandaan komen? Men zou het aarzelend geloven, niet zozeer omwille van de afstand, maar omdat wij uit België komen, vermoedend dat dit nog niet zo velen zweefvliegend gedaan hebben.

Maar weer haalde de realiteit ons terug naar het heden. Het was al 15:25 en nog 360 km van thuis. Wel met wind vanuit het NO, dus van zijwaarts schuivend. Opnieuw de minder goede weg terug tot aan het Sauerland. Het plafond was tot 2000 m NN gestegen, waardoor alles het comfortabeler werd. Bij Marburg hadden we het reliëf weer onder ons. Gelukkig! Prima thermiek op het beste van de namiddag en op een gegeven moment zelfs 2450 m NN t.h.v. een heel mooi gelegen stuwmeer de 'Biggesee'. Dan weer aanduiken om zeker onder FL65 te blijven om de passage tussen TMA Düsseldorf en Keulen richting westen te nemen. Met enkele goede bellen lieten we Leverkusen en de Rijn vlug achter ons. Ten westen van de Rijn zagen wij om



Met de hulp van Jo even de proef aanpassen in de PDA

18:30 minstens 20 zweefvliegtuigen zich in de krachtige industriethermiek van Bayer Dormagen amuseren. Vermoedelijk waren alle clubs van de omgeving aanwezig. Jo, Stijn en ik namen hier een laatste keer de maximale hoogte van 2000 m NN om dan ten noorden van Geilenkirchen richting Maas te vliegen. Om 19:20 namen wij ten zuidoosten van Roermond bij Selfkant onze laatste pomp van 1000 m tot 1700 m. Jo regelde via radiocontact met Beek onze TMA-Clearance richting Keiheuvel, waarvoor mijn dank. Deze hoogte was onze zekere thuisbrenger: 65 km rustige avondlucht en een zwakke wind van achter. Onze vliegtuigen glinsterden in de avondzon, 35 min puur genieten tot wij boven Keiheuvel konden finishen.

Jo en Stijn, hartelijk dank voor de impuls op het juiste ogenblik om de Wasserkuppe als opgegeven proef vast te leggen. Deze traditionele berg te omronden, was ons doel en de moeite meer dan waard.

Bert Schmelzer Sr.

Nieuw watersportcentrum in Geraardsbergen

In het weekend van 13-14 november werd VZP, het Vlaams zweefvliegcentrum Phoenix, een week lang omgedoopt tot VWP, het Vlaams watersportcentrum Phoenix.

Het Geraardsbergse zweefvliegveld is integraal ingekleurd als een overstromingsgebied. Voor het uitoefenen van de vliegactiviteiten stelt dit weinig voor daar in de risicoperiode weinig of niet aan zweefvliegen wordt gedaan.

Vrijdag werd reeds duidelijk dat het risico op wateroverlast ernstig diende genomen te worden. Zaterdag ging de nabijgelegen beek buiten haar oevers en breidde zich uit richting vliegveld en toegangsweg. Om het veld te bereiken moest men op het eind van de Veldekensdreef over goed 20m reeds door zo'n 20 à 30 cm diep water rijden. Op dit ogenblik kwam er nog geen water uit

de Dender gestroomd. Uit vroegere ervaring wist men tot waar het water ongeveer kon komen en met het kleine aantal aanwezigen werd al een deel van het materiaal (auto's, lier, grasmaaiër,...) verplaatst naar de hoger gelegen hoofdloods of parking.

Op zondag werd het overstromingsgebied opengezet en in recordtempo stroomde het vliegveld onder met Denderwater. Voor wie aanwezig was werd duidelijk dat het water deze maal hoger zou komen dan ooit voordien en dat bar en loods ook risico liepen. De dag stond dan ook volledig in het teken van waterschadepreventie.

In de bar werd alles op tafels gezet en in de loods werden de nog gemonteerde toestellen herschikt. Tot slot werden een reeks zandzakjes voor de loodspoort geplaatst. Tegen de avond stond ook de toegangsweg

over een lengte van 200m onder water en werd het veld met de wagen onbereikbaar. Maandag piekte het waterpeil. Een goede 15cm water in bar en grote loods waren het resultaat.

Niet alleen het veld maar ook de gebouwen en 2/3 van de parking stonden onder water.



Deze grote jongen kan wel wat water aan

Pas dinsdag trok het water zich terug uit de bar en de loods. Tijd om volk op te roepen voor een grote schoonmaak. Een 10-tal leden gaven gevolg aan de oproep en waren woensdag om 09:00 op het schoonmaak RV. Na de middag kwamen nog wat meer leden helpen. In de loods en de bar had het water een dikke, vettige sliblaag achtergelaten. Nog even naar de lokale DHZ om een voorraad aftrekkers (een topartikel die week) en de HD reinigers konden gestart worden. Toestellen werden buiten gezet voor zover de parking beschikbaar was. Het overige materiaal werd in de loods langs één kant gegroepeerd. Rond 12:30 werden de kuiswerken gestaakt en in de intussen opgekuiste bar stonden de tafels gedekt. Lucky en oma hadden een overvloed aan soep en broodjes voorzien voor de noeste werkers. Tijdens het eten

werden ook plannen gemaakt om enkele watersportdisciplines te beoefenen in ons meer. Het waren de geheime ingrediënten in de soep of een lage suikerspiegel bij sommige leden maar er kwamen ook al meldingen van enkele vreemde gebeurtenissen op het water. Niet alles in het water zou drijf hout zijn! Hadden we onze eigen Nessy?

Na het eten ging de opkuis verder en tegen 18:00 lagen loods en bar er opnieuw kraaknet bij. Enige getuige van het ganse gebeuren was de berg afval die nog naar het containerpark moest afgevoerd worden. Daarmee zouden we de thuisblijvers een plezier doen in de komende week. Het zou nog enkele dagen duren voordat met het leegpompen van het overstromingsgebied gestart werd. Uiteindelijk

werd ook de startbaan opnieuw droog gelegd. Er zijn nadien op het veld leden gesignaleerd die, naar hun zeggen, drijf hout etc. gingen opruimen. Van anonieme bronnen aan de toog weten we wel beter, zij zochten naar (sporen) van zonevreemde dieren.

De redactie zocht bevestiging bij het VZP bestuur, de hulpdiensten en het gemeentebestuur maar niemand wou de geruchten bevestigen. 'Off the record' wist een brandweervrijwilliger te vertellen dat met dergelijke informatie voorzichtig dient te worden omgegaan om massahysterie te voorkomen.

Zijn ze er geweest of is dit een broodje aap dat door de clubsecretaris de wereld is ingestuurd?



1. café zonder strand - 2. Nog iemand beetje water - 3. Indoor haven - 4. De zandzakjes volstonden niet - 5. Veld en parking staan onder water - 6. Where's our carrier



1



2



3



4

1. De smerige helft - 2. Deel van de kuisploeg gaat aan de slag - 3. Zoveel mogelijk op de beperkte parking - 4. Zonevreemd diertje

Bert Sr. Schmelzer ontvangt het Paul Tissandier diploma



Paul Tissandier

Paul Tissandier werd in Parijs geboren op 19 februari 1881. Hij overleed op 11 maart 1945.

Hij was de zoon van Gaston Tissandier, een bekend ballon- en luchtschippionier.

Paul was eerst balonvaarder, dan luchtschippiloot en tenslotte vliegtuigpiloot. Hij was de tweede leerling-piloot van Wilbur Wright! Vergunning N°10 werd hem uitgereikt op 16 september 1909. Samen met graaf de Lambert hield hij zich bezig met het ontwerpen van hydro-gliders.

Paul Tissandier was secretaris-generaal van de FAI gedurende de periode 1919-1945.

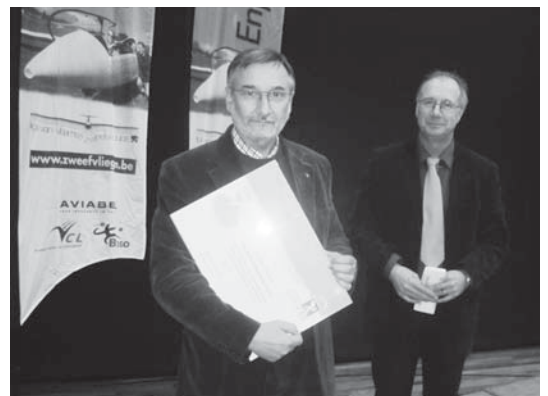
In 1952 werden door de FAI de eerste Paul Tissandier diploma's uitgereikt.

Verdienste voor het diploma:

"It may be awarded to those who have served the cause of aviation in general and sporting aviation in particular, by their work, initiative, devotion or in other ways."

Bert Sr. kreeg het uitgereikt omwille van zijn persoonlijk engagement in de zweefvliegsport, zijn steun aan jongeren bij deelname aan wedstrijden en tenslotte ook om de samenstelling en publicatie van het boek "Zweefvliegen in Vlaanderen".

De volledige lijst van houders van het Paul Tissandier diploma is terug te vinden op de FAI website : <http://www.fai.org:81/awards/TissandierDiploma.asp>



Bert Sr. Schmelzer krijgt diploma overhandigd van de ligavoorzitter Guido Sergant - foto: Monika Oswald



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 0361 (AR 4/7/1978 - MB 14/7/1978)

Kempen Cup 2011 (Beker Van Vlaanderen 3e editie)

Hemelvaartweekeinde 2-5 juni

De Kempische Aero Club heeft een jarenlange wedstrijdtraditie. Dit jaar zal onze wedstrijd, de **Kempen Cup** wederom plaatsvinden in het verlengde Hemelvaartweekeinde van 2, 3, 4 en 5 juni; een vierdaagse wedstrijd en onderdeel van de "Beker van Vlaanderen" die betwist wordt door de drie regionale wedstrijden van Weelde - Kiewit en Keiheuvel.

We kunnen ons steeds verheugen op een groot aantal deelnemers uit binnen- en buitenland.

Zoals vorige jaren kan er zowel een sleep- als lierstart gemaakt worden.

Door het invoeren van de transponderverplichting van het zeer nabije Nederland wordt er gevlogen in 3 klassen met en zonder transponder, namelijk: **Club / Sport / Sport XPDR**.

Clubklasse en **Sportklasse** vliegen zonder transponder, **SportXPDR** vliegt met transponder zodat zowel de beginnende als de ervaren piloten aan hun trekken komen.

We garanderen een supersnelle uitslag door middel van SeeYou Competition.

We vliegen in drie klassen met handicap-toepassing bij puntenberekening in alle klassen.

Inschrijvingen via website: <http://www.bekervanvlaanderen.be>

Vanaf woensdagnamiddag bent u welkom op onze gratis camping (elektriciteit is voorzien). 's Avonds kunt u genieten van een democratische warme maaltijd, naast ander lekkers dat onze wedstrijd elk jaar ook een beetje tot een feest maakt.

Op zaterdagavond wordt traditiegetrouw een barbecue georganiseerd.

We zien er naar uit u te mogen begroeten op onze wedstrijd.

Wedstrijdleiding : Stan Taeymans • Tel: +32 (0) 14 70 32 07 • Gsm: +32475364630 • e-mail: kempencup@kac.be



Open BK Zweefvliegen 2011 te Saint – Hubert

Na het overweldigend succes van de edities van 2005, 2006, 2008, 2009 en 2010 zal het Centre National de Vol à Voile (CNVV) ook dit jaar de organisatie van het Open Belgisch Kampioenschap Zweefvliegen op zich nemen.

Dit kampioenschap zal doorgaan van 21 t.e.m. 29 mei op het vliegveld van Saint – Hubert.

Bij de editie van 2010 waren er 48 deelnemers, waarvan exact de helft Vlamingen. Samen legden zij meer dan 28.000 km af in het Belgische, Duitse en Franse luchtruim, verspreid over drie geldige wedstrijddagen. De clubklasse in het bijzonder werd overheerst door een nieuwe, uiterst getalenteerde generatie van jonge nederlandstalige piloten. Wij hopen jullie dan ook - net zoals vorig jaar - in grote getallen te mogen verwelkomen.

Annelies Simons

Persofficier Open Belgisch Kampioenschap Zweefvliegen 2011

KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 22 DECEMBER 2010

Aanwezig:

J. Aerts - voorzitter, J. Servais, L. Marenne, Ph. De-fooz, P. Pauwels, Marnix Dobbelaere, J.P. Awouters.

Verontschuldigd:

G. Van Pee, R. Paenen, G. Michiels, R. De Coninck, Eric De Leenheer

De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 06-10-2010:

Het verslag wordt goedgekeurd, maar de lijst met brevetten moet aangevuld worden met de 500km diamant voor Danny Verheyen.

2. Records:

Zweefvliegen

Aanmelding van 4 Belgische en 1 continentaal record door Johan Luyckx.

Johan Luyckx heeft een probleem met de homologatie van continentale records vastgesteld. De SC gaat akkoord met zijn zienswijze. De voorzitter van de SC zal de FAI hierover inlichten.

Communicatie tussen FAI / Johan Luyckx i.v.m. wereldrecord – geen nieuws

Hang- & paragliding

Het Belgisch record delta class 1 van Tom Haagdorens, gevestigd op 24 mei 2010, kan niet gehomologeerd worden omdat het dossier onvolledig is (IGC-file ontbreekt) en er geen bevoegd Sportcommissaris van deze discipline in de Sportcommissie aanwezig is en het bijgevolg onmogelijk is om de conformiteit van deze proef met de eisen van de betreffende Sportcode (Class O, Hang Gliders) te verifiëren. De SC stelt voor dat de heer Jo Bonné, die de proef gecontroleerd heeft, de IGC-file naar de SC mailt en op de vergadering van de SC van woensdag 30 maart 2011 de conformiteit van deze proef met de van toepassing zijnde reglementering komt toelichten.

Ballonvaart

Er wordt een Belgisch record aangemeld: 2666m hoogte gevestigd door Steven Vlegels.

De termijnen van aanmelden en indienen ter homologatie van een record Ballonvaart dienen gerespecteerd te worden. Omdat hierover bij de betrokken federatie onduidelijkheid is, adviseert de SC dat deze vastgelegd zijn in de betreffende Sportcode (Class A, Balloons).

3. Reglementen van wedstrijden 2010:

Er werden geen wedstrijdreglementen neergelegd.

4. Resultaten:

Volgende resultaten werden ontvangen: Zweefvliegen:

- Beker van Vlaanderen 2010.

5. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen

Alle dossiers worden aanvaard behalve de volgende proeven:

- 300 km door Michaela Schoeters op 06/08/2010: geweigerd wegens ontbrekende bewijsstukken en wegens proef gehomologeerd door een Nederlandse Sportcommissaris

- 300 km van Jörgen Nuyts: geweigerd wegens zware inbreuk op luchtruimbepaling, de betrokken Sportcommissaris krijgt een verwittiging

6. Allerlei:

- Zweefvliegen:

Hernieuwing van de homologatie van de volgende examinatoren van de FCFVV voor 3 jaar:

Michel Nizet

Gilbert Mullenders

- Alle disciplines:

De SC geeft de toelating om een examen voor sportcommissaris te organiseren, indien er voldoende kandidaten zijn. Het examen kan plaatsvinden in maart 2011.

7. Volgende vergaderingen 2011 :

Woensdagen 30 maart, 29 juni, 5 oktober en 7 december om 18u30

Omstreeks 20:30 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS, voorzitter

VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN

1.1. Theoretische examen

zweefvliegvergunning:

BEUNCKENS Frank

KNOOPS Jan

NIESTEN Frederik

STINEKENS Bryan

VAN DUYSSEN Johnny

VAN PUT Nick

1.2. Praktisch examen

zweefvliegvergunning:

BELLEMANS Peter

GEUBBELMANS Hans

MICHAUX Ruben

WAUTERS Alwin

2. Bevoegdheid 'Vliegen met

passagier':

KENENS Didier

3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

MAUROO Yven

FAI-BREVETTEN

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:

GYBELS Erik

HANSEN Johan

SMEETS Thomas

SNYERS Ruben

VANDEBEEK Jean-Luc

1.2. 5 uren duurvlicht:

HABILS Valérie

VANDEBEEK Jean-Luc

1.3. 50 km afstandsvlucht:

SMEETS Thomas

TOMASSEN Peter

SNYERS Ruben

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

HABILS Valérie

TOMASSEN Peter

SNYERS Ruben

2. Gouden brevet:

2.2. 300 km afstandsvlucht:

VANTOMME Jan

3. Diamanten brevet:

3.2. 300 km doelvlucht:

VANTOMME Jan

3.3. 500 km afstandsvlucht:

VERHEYEN Danny (op datum van 06-10-2010)

*Open Belgische
Kampioenschap*

Zweefvliegen 2011



Presentatie, initiatievluchten, eetgelegenheid

21 > 29 mei, 2011

✈ *Vliegveld
Saint-Hubert* ✈

Georganiseerd door het Nationaal Zweefvlieg Centrum

Info. : www.cnvv.be - 0032 (0)61/61 12 68

AVIABEL

REWAER



SPA



« Au Moulin d'en-bas »
chez Josette

