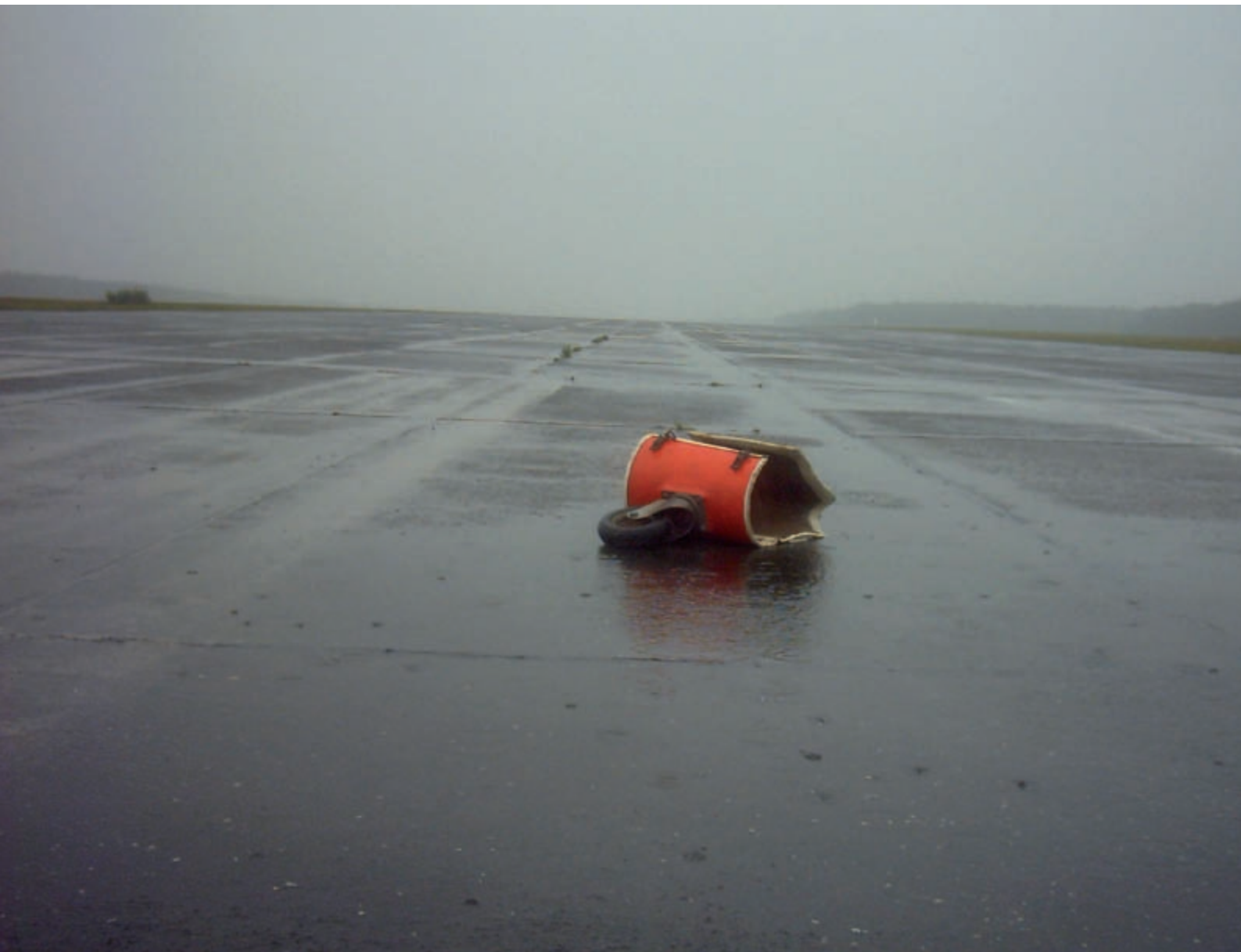


LIGABLAD

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



*27ste jaargang
april • mei • juni 2006
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

nummer **106**

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



27ste jaargang • nummer 106
april - mei - juni 2006

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 werken verder mee:

Beckers Sofie (KVDW), Bovin Stefan
(LUAC), Demunter Hedwig (DAC),
De Palmenaer Lucrèce (KAZM), De Roo
Ellen (KAC), Evens Ken (ALB), Meeusen
Luc (KAZM), Pauwels Patrick (LVZC),
Schreurs Jo (DAC), Spruyt Jonathan,
Van Dam Kris (KAZM), Vandersmissen
Frank (LV), Vanderveken Stéphane (KFC)

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 september 2006 op het redactieadres.

Foto cover: Kempen Cup 2006. Wachten op de zon.

Foto back cover: Kiewit Cup: een festijn voor de toeschouwers op de grond. Foto: Jonathan Spruyt

Inhoud

Woordje van de redactie

Nieuws van het secretariaat	1
Bijbscholing luchtruim en herhaling luchtvaartreglementering bij Diest Aero Club vzw ..	2
"Aut But" of "vijftig jaar Victor Boin"	3
Het hoekje van de boekenvreter	5
Mijn eerste keer: Nen Eigen Bak	5
Eerst omhoog en dan vooruit, Ellentje	6
Zweefvliegtuignieuws	7
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: "Jan Vercammen"	8
Kiewit Cup & Victor Boin Standaard Klasse 2006	10
Wedstrijdnieuws	11
LVZC - Fotowedstrijd 2006	15
Sportcommissie	16

Woordje van de redactie

Het is een goed voorjaar geweest. Tenminste voor de studerende zweefvliegpiloten onder ons. Ze hebben geen verleidelijke cu-tjes aan hun raam zien voorbijrijven terwijl de barometer op studeren stond!

Voor hen die de schoolbanken reeds (lang) verlaten hebben, was het minder leuk om weekend na weekend de buien en de lage bewolking te trotseren vanachter een lauwe koffie.

Soms was er een (veelal lokaal) venster van enkele uren waarin het goed vliegen was, maar meestal was het opkijken tegen een grijze hemel waaronder enkel wat opleiding kon gegeven worden.

Dit is mijn 2e nummer als redacteur. Net zoals bij het vorig nummer, grijp ik bij het opstellen van dit voorwoord even terug naar de vorige nummers. Vooral de cover en het voorwoord krijgen mijn aandacht. Zo stel ik vast dat de cover van het 2e trimester bijna traditiegetrouw tijdens één van onze voorjaarswedstrijden is genomen. Ook de cover van dit nummer is 'op wedstrijd' genomen.

In plaats van een zonbelichte actiefoto is de keuze gevallen op een desolaat beeld dat ook typerend is voor de overige voorjaarsweekends.

Tijdens de Kaiser wedstrijd, één van onze jaarlijkse klassiekers, was het niet anders.

De wedstrijd kende slechts één (ongeldige) vliegdag. De Belgische kampioenschappen werden in moeilijke weersomstandigheden, zelfs tussen de sneeuwbuien, gevlogen.

Ook een andere klassieker, de Kempen Cup speelde zich door het toedoen van een warm front en wat diverse uitlopers ervan vooral op de grond af. Pas de laatste dag kon het recordaantal deelnemers een eerste en enige proefvliegen.

Met de Kiewit Cup – Victor Boin kwam dan toch het goede vliegweer op gang. De 3-daagse kende drie geslaagde vliegdagen en de strijd om de podiumplaatsen zat er in de diverse klassen tot het laatste uur in. Zowel sportief als organisatorisch een geslaagde wedstrijd.

Misschien kunnen we het voorjaar alsnog met enkele zonnige weekends afsluiten zodat we de natte periode vlug vergeten.

Nog enkele dagen en dan begint voor velen onder ons de grote uittocht richting Frankrijk of Duitsland.

Geniet van een mooie vliegvakantie en denk eraan dat ook jij een bijdrage moet leveren om het veilig te houden.

Voor de rest, bestook de Charron.line met uw IGC's en stuur uw verhalen en foto's maar naar de redactie.

Flarm or no flarm, keep your eyes on the horizon.

Geert

Nieuws van het secretariaat

Algemene Vergadering 2006

Op 15 maart II. had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het algemeen werkings- en financieel verslag over 2005, alsook de begroting voor 2006, werden unaniem goedgekeurd.

Geïnteresseerden kunnen alle gegevens raadplegen bij hun clubsecretaris.

Terreinen

De werkzaamheden van de werkgroep 'Ruimtelijke aanspraken en sport', opgestart door de minister van sport, thans B. Anciaux, en gecoördineerd door het Bloso, werden eind april afgerond. Het eindrapport werd overgemaakt aan de minister van sport voor verdere bespreking door de Vlaamse regering.

Hopelijk wordt snel werk gemaakt van dit dossier.

Clubbestand

Gezien de terreinproblemen heeft Ghent Aviation Club begin dit jaar besloten om de activiteiten te staken. De club op zich blijft evenwel verder bestaan maar de piloten zullen ook aansluiten bij een andere club. Gezien de tijdelijke sluiting van het vliegveld van Amougies, heeft KFC besloten om de activiteiten tijdelijk te verleggen naar het vliegveld van Valenciennes.

Technische controle

Bij een eerste evaluatie blijkt dat alles naar wens is verlopen tijdens de voorbije wintermaanden. Zoals iedereen weet, draait de zweefvliegsport op basis van de inzet van vele vrijwilligers, respecteer hen!

Tevens vragen wij de nodige aandacht voor het rondschriven dat werd gericht aan alle eigenaars van een zweefvliegtuig. Hierin werd opgeroepen om naast de pure technische aspecten ook de nodige aandacht te besteden aan de 'Levensloopmap' en bijhorende documenten. Dit alles is van groot belang in het kader van de aankomende Europese regelgeving.

EGU/EAS

Zoals reeds werd gemeld hebben de European Gliding Union alsook Europe Air Sports blijven aandringen op verder overleg met EASA om te komen tot een aanvaardbare oplossing voor de luchtporten. In maart jl. is de werkgroep "MDM032" (multi discipline measurements) van start gegaan. Hierin zitten naast de EASA-verantwoordelijken ook 7 vertegenwoordigers ('Experten') van de sport. De werkgroep moet oplossingen uitwerken voor de vast-

gestelde problemen op het vlak van certificatie, productie en maintenance, en moet eveneens voorstellen uitwerken voor de licensing & operations.

De EGU heeft een uitgebreide studie gemaakt en via haar 'experts' een concreet voorstel van basisconcept overgemaakt aan EASA. Begin juli zou hierover een consensus moeten worden bereikt. In de tweede jaarhelft zou de regelgeving in detail moeten worden uitgeschreven. Wordt vervolgd.

Kadervorming

7 kandidaten hebben met gunstig gevolg het theoretisch examen afgelegd voor de bevoegdverklaring van instructeur, zij zijn gestart met hun praktische opleiding tot hulp-instructeur.

3 kandidaten hebben hun voorbereiding en stage afgerond en hebben de bevoegdheid verkregen van KBAC-Technisch Controleur. Speciale vormingsdagen zijn gepland voor zowel de Raad van Instructeurs en de Technische Controleurs in september/oktober a.s.

Look-out!

Dit werd door de Raad van Instructeurs als thema voor 2006 gekozen. De actie 'Fit-to-Fly' blijft uiteraard verder lopen.

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. Mogen we er nogmaals op drukken dat het rapporteren een element is in het voorkomingbeleid. Alleen door het onderzoeken en 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 20 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 2006 - Pencorrecties

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

Pag. : 4 & 8

Theo Stockmans GSM : 0476/89.90.68

Pag. 5:

KACB

Voorzitter: R. De Brie, Patrijzenlaan 3,2910

Essen, tel. 03/677 22 50

Pag. 7:

KAC

G. De Laet – e-mailadres:

gdelaet@skynet.be

LUAC:

Voorzitter: Fr. Demeulenaere,

Kruisveldweg 9, 2500 Lier, tel. 03/488 38 06

Pag. 8:

VZA

Maatschappelijke zetel: Lindenstraat 6,

3140 Keerbergen.

Pag. 9:

Erkende geneesheren:

Dr. Berghmans: nieuw adres praktijk:

Gemeentepplaats 14

Toevoegen: Dr. G. Vandenhoven,

J. Maloulaan 63, 1040 Brussel,

tel. 02/649 51 29

(Werd per vergissing niet meer vermeld)

Fotowedstrijd

Zoals voorheen wordt 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 personen uit de filmwereld. 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:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen	18,00 €
	(21,00) *
- Veilig Zweefvliegen	7,50 €
	(10,50)
- Elementaire Vliegopleiding	5,00 €
	(6,50)
- Voortgezette Vliegopleiding	6,20 €
	(8,70)
- Vliegboekje	2,50 €
	(3,50)
- Sticker 'Zilveren C-brevet'	1,75 €
	(2,50)
- Wit vliegboekje	3,25 €
	(4,25)

* (= via post toegezonden)

FAI-IGC-promotievideo

De werkgroep "Membership" binnen de International Gliding Commission, heeft een 14 min. durende promotietape laten maken door de producenten van de films "Wind Born" en "Champions of the Wave" (regelmatig te zien op de commerciële TV-stations)

Ter ondersteuning van de promotie voor het zweefvliegen in Vlaanderen, werd er in

2002 een Nederlandstalige versie van gemaakt.. Thans zijn er nog tapes beschikbaar op het secretariaat. Uiteraard mag dit videobandje in elke pilotencollectie steken, maar eigenlijk is het gemaakt voor het grote publiek dat onze sport niet kent of er een verkeerd beeld van heeft. Dus laat deze tapes circuleren, deel ze uit op school, in de werk-omgeving, ...

Deze videotape kost 3,25 Eur af secretariaat.

ONZEKER OVER DOPING?

Wat doet doping met je lichaam?

Kan je van koffie positief testen?

Mag een sporter neusdruppels gebruiken?

Wat mag wel en wat mag niet?

Bel de DOPINGLIJN: 078-15 35 45

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

Wie sport moet weten waar de lijn ligt!

VAKANTIEREGELING SECRETARIAAT:

Van 3 tot 14 juli a.s. zal het secretariaat gesloten zijn.

Gelieve hiermee rekening te willen houden bij de afhandeling van vergunningen/BvL-aanvragen.

Dank u.

Bijscholing luchtruim en herhaling luchtvaartreglementering bij Diest Aero Club vzw

In 2001 besliste de Raad van Instructeurs van de Liga om iedere piloot om de twee jaar bij te scholen voor het gebruik van het luchtruim en, waar nodig de kennis van de luchtvaartreglementering op te frissen. Dit artikel beschrijft de aanpak van DAC.

In februari en maart 2002 hebben we de bijscholing voor de eerste keer ingericht. De deelnemers konden kiezen uit twee datums. Deelname was dat jaar niet verplicht. Wie in 2002 niet deelnam, was dan wel verplicht om deel te nemen in 2003. Juist omdat het de eerste keer was, hebben we de ganse theorie herhaald. Dat kostte een ganse voor-middag les. In de namiddag hebben we de praktijk herhaald. De cursisten konden onder begeleiding van een instructeur praktische vragen oplossen, zoals hoe hoog mag je op een bepaalde plaats zitten als de LFA Golf 2 open is. Strikvragen maakten de zaak erg levendig. De maximale hoogte moest berekend worden voor een plaats die niet in de LFA Golf 2 lag, maar dan wel in de LFA Golf 1. Sommige cursisten hadden het door, anderen berekenden de hoogte voor de LFA Golf 2, want die was open verklaard. Om de hoogtes te berekenen was er ook een bepaalde QNH opgegeven, zodat omrekenen



En dan de praktijk

van flight levels naar meter op hoogtemeter geoefend kon worden. We behandelden ook speciale zones zoals Kleine-Brogel, en het luchtruim in het buitenland, toch voor die streken die aangevlogen worden vanuit België. Alle deelnemers, inclusief de instructeurs, vonden het een welgekomen bijscholing. In 2003 hebben we voor de leden die niet deelnamen in 2002, dezelfde cursus ingericht.

In 2004 waren dan weer de leden die deelnamen in 2002 aan de beurt. Opnieuw volledig de theorie herhalen zou waarschijnlijk verveling opwekken. Om de tweede bijscholing fris te houden kregen de cursisten negen meerkeuzevragen voorgeschoteld. Naast enkele instinkers waren de vragen zeer praktijkgericht. Hoewel het helemaal geen examen was, werd er aan de cursisten gevraagd om individueel de vragen op te lossen. De instructeur kreeg een kopie van de antwoorden, en de formulieren mochten zelfs anoniem afgeleverd worden. Dat om te vermijden dat we de indruk van een examen zouden wekken. De instructeur kon zich wel een perfect beeld vormen van de modale parate kennis. Nadat iedereen de vragen opgelost had, hebben we de vragen in groep opgelost. Tijdens het oplossen in groep hebben we de kans gegrepen om, waar nodig, de theorie aan de praktijk te koppelen en zo, waar nodig, te herhalen. Waar we tijdens de eerste bijscholing de praktijk opgehangen hebben aan de theorie, hebben we dat tijdens de tweede bijscholing dus omdraaid. Daarmee gingen we verveling en gewenning tegen. Dezelfde aanpak hanteerden we in 2005. Dan kwamen de piloten aan bod die de eerste keer deelnamen aan de bijscholing in 2003.

In 2006 stonden opnieuw voor de uitdaging om de bijscholing boeiend en vernieuwend te maken. De cursisten kregen een aantal keerpunten die in een bepaalde volgorde gerond moesten worden. De opdracht was dan om elk segment van het luchtruim dat gekruist werd, te beschrijven: hoe hoog mag je daar zijn, waarom, wat is de aard van dat luchtruim, zijn er bepaalde regels waarmee we rekening moeten houden? De cursisten moesten de opdracht oplossen, eventueel in groepjes van twee. Ook de piloten die alleen lokaal vliegen werd gevraagd de opdracht volledig uit te voeren. De opdracht was niet gemakkelijk, omdat de Belgische kaart maar tot 4500 voet gaat. Er was bijvoorbeeld een keerpunt geselecteerd dat onder een TMA van Düsseldorf lag die begon op FL 65, en die dus niet op die kaart stond. Met dergelijk voorbeeld wordt iedereen bewust van de beperkingen van de Belgische vliegkaart. We overliepen ook de stand van zaken van transponders en enkele interessante sites zoals www.luchtruim.info van onze Nederlandse collega's. Ook de voordelen van het gebruik van software voor "moving map" kwamen aan bod door middel van een demonstratie op pc.



Aansluitend is er een conditietraining

Ten slotte: bij DAC is de tweejaarlijkse bijscholing over het luchtruim ondertussen een aanvaarde en gewaardeerde vorm van training. Het is natuurlijk onmogelijk om tijdens iedere cursus alle aspecten van het

luchtruim opnieuw door te nemen. Daar zou snel sleet op zitten. Het is wel degelijk een training waardoor piloten enerzijds hun kennis herhalen en bijschaven. Anderzijds verhoogt de training het bewustzijn van de

complexiteit van het luchtruim, waardoor piloten die overland vliegen, aangezet worden tot individuele studie.

Hedwig Demunter (DAC)

“Aut But” of “vijftig jaar Victor Boin”

Toen Patrick mij een mailtje stuurde of ik zo vriendelijk zou willen zijn om de wisselbeker Victor Boin in Kiewit af te zetten, bedacht ik dat dit stuk al een jaar mijn salon “sierde” zonder dat ik de tijd had genomen om iets meer te weten te komen over deze trofee, de moeder van alle zweefvliegbekers in België.

Volgens inscriptie werd de wisselbeker Victor Boin in 1956 gecreëerd en vieren we dit jaar dus zijn vijftigste verjaardag. Tijd voor een terugblik dus en na even snuisteren op het internet (*) hebben we voor u het volgende gedistilleerd.

Sportief en kunstzinnig

Victor Boin (° 1886) moet in zijn tijd zowat de Da Vinci van de sport zijn geweest. Van alle markten thuis beoefende hij met succes



Detail

waterpolo (zilveren en bronzen medailles), boksen, schermen (zilver), rolschaatsen, paardrijden, judo en skiën. Hij is internationaal bekend omdat hij in 1924, op de opening van de olympische spelen te Antwerpen als eerste de olympische eed aflegde. Hij bracht het uiteindelijk tot voorzitter van het Belgisch olympisch comité, dat hij van 1955 tot 1965 leidde.

Als actieve sportjournalist was hij een van de medestichters van de International Sport Press Association, waarvan hij gedurende 24 jaar voorzitter was. Maar hij was niet alleen literair maar ook muzikaal en kunstzinnig begaafd en vond dat sport en cultuur onafscheidelijk waren (o tempora, o mores!).

Victor Boin overleed in 1974 en heeft gelukkig de verwording van de sport niet meer hoeven mee te maken (**)

de gordel
de Bloso klassieker

3
september
2006

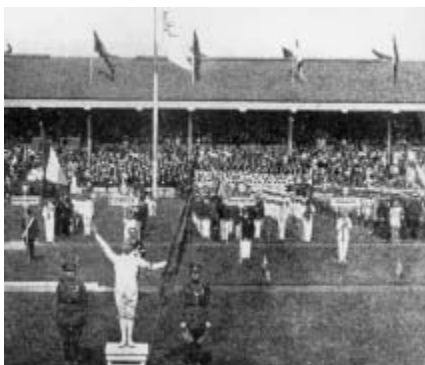
02 380 44 44
degordel@bloso.be
www.bloso.be

De Tofste Zondag!

Hét fiets- en wandelfeest in de Vlaamse rand rond Brussel

COPRODUCTIE

IN SAMENWERKING MET



De eerste Olympische eedaflegging door Victor Boin

Victor Boin trofees bestaan er blijkbaar voor alle mogelijk denkbare sporttakken, hetgeen kan verklaard worden vanuit zijn multidisciplinair talent als sportman en zijn voorzitterschap van het BOIC. Het is zeker geen toeval dat een jaar na zijn aantreden als voorzitter om de eerste naar hem genoemde wisselbeker werd gestreden in het toen nog onbepaalde Belgische luchtruim.

Maar waarom een Victor Boin trofee voor het zweefvliegen? En ja, na enig speurwerk blijkt dat deze illustere figuur ook nog een affiniteit had met de luchtvaart: naast al het voorgaande was hij in de eerste wereldoorlog piloot geweest in de Belgische luchtmacht.

Alles welbeschouwd dus toch een trofee om U tegen te zeggen, zeker nu deze beker in 2006 voor de vijftigste keer zal worden uitgereikt.

Maar we weiden uit en eigenlijk was het de bedoeling om iets meer te vertellen over de "trofee" zelf. Iedereen die de wisselbeker mee naar huis heeft gekregen kan bevestigen dat hij loodzwaar is, gegoten in zuiver brons (geen zamac voor de kenners) en rustend op een marmeren en houten sokkel.

Een winnaar op het salon

Boven de sokkel met de naamplaatjes van de vroegere winnaars, rijst een beeldengroep op van drie schaars geklede jonge heren die over elkanders voeten lijken te struikelen.



Het origineel: Alfred Boucher en zijn beeldengroep "Au But" aan het Palais du Luxembourg

In het bronsgroene gras aan de voeten van de jongelingen kunnen we de inscriptie A. Boucher ontwaren.

Alfred Boucher, tijdgenoot van Camille Claudel en Auguste Rodin, was een gevierd beeldhouwer, stichter van het atelier La Ruche ook bekend als de Beehive in Montmartre, voor beroemde artiesten, waaronder vele (toen ook al) immigranten en Oost-Europeanen zoals Appollinaire, Léger, Chagall, Soutine, Krémègne, Modigliani, Zadkine, Indenbaum, Brancusi, Lipchitz, Rivera en vele anderen.

De groep "au but" is een van zijn bekendere werken waarmee hij een medaille behaalde op het salon van 1886. Het originele werk, levensgroot uitgevoerd, sierde tot wereldoorlog 2 les jardins du Palais du Luxembourg. Er werden later verschillende exemplaren in klein formaat geproduceerd door de gieterijen Barbedienne et Siot-Decauville.

Onze wisselbeker is er waarschijnlijk één van en is bovendien het beste bewijs van het vakmanschap van de makers. Gezien het vijftig jaar zeulen en sleuren op de niet altijd zachtzinnigste manier, quasi ongeschonden heeft overleefd.



en de kopie

Voor een winnaar in de lucht

Uit de uniformiteit van de eerste naamplaatjes, kan worden afgeleid dat deze aanvankelijk nog door de KBAC werden aangebracht. Nadien was dit een taak voor de winnaar, die nogal willekeurig een plaatsje op de sokkel uitkoos met een potpourri van kleuren en materialen tot gevolg. Van de enkele jaren die ontbreken (1958, 1960, 1961, 1971, 1986 tot 1989, 1992, 1993, 2000 en 2002) is het niet altijd duidelijk of dit een gevolg is van het niet doorgaan van de wedstrijd, de nalatigheid van de winnaar of gewoon het verlies van het naamplaatje, dat niet altijd even goed vastgelijmd zit.

Uit het overzicht blijkt dat tot het einde van de zeventiger jaren, de Belgen er bijna nooit

aan te pas kwamen. Met uitzondering van Martin Baeke in 1964, Bert Zegels in 1969 en Henri Stouffs in 1970, was de trofee nagenoeg doorlopend in Nederlandse handen. Emile De Wachter luidt in 1980 de verandering in. Vanaf dan is de toestand omgekeerd, slechts driemaal verhuist te beker naar Nederland.

Het zal u dan ook niet verbazen dat de wedstrijd in de eerste helft van zijn bestaan voornamelijk in Nederland plaatsvond (Woensdrecht, Teuge, Hilversum, Eindhoven, Enschede, Twente en Terlet) nadien is de regel dat de winnende club de beker organiseert blijkbaar in onbruik geraakt en zijn Weelde, Kiewit en Zwartberg de voornaamste organisatoren.

En ja, door de titel van het werk zal het inmiddels wel duidelijk zijn geworden dat deze drie jongelingen niet op het punt staan om op te stijgen, maar wel dat zij de eindmeet hebben bereikt. Dit mag dan al het streven zijn van iedere deelnemer, voor de wisselbeker zelf zie ik deze vijftigste verjaardag als een nieuwe start. Een trofee voor alle sporten, ook voor het zweefvliegen. Wij verwachten jullie in grote getale op Kiewit.



waar zijn de Belgen?

(*) Ik meen mij te herinneren dat er in een vroegere editie van het ligablad ook al één en ander over Victor Boin was verschenen.

(**) Een biografie verscheen in het nr. 10 van Brussels Air Museum Magazine

Stefan Bovin (LUAC)

Nvdr:

De 50° Victor Boin 2006 werd gewonnen door Eddy De Coninck.

Het hoekje van de boekenvreter

Nederlandstalige zweefvliegboeken zijn zeldzaam. Als een Boekenvreter dan toevallig op een onbekende titel stoot, moet er toch een bespreking volgen, zelf wanneer het werk niet zo recent meer is. Nu viel mijn oog enkele weken geleden op **Historie van het zweefvliegen in de kop van Noord-Holland** van **J.N. Blokker** (Uitgeverij Pirola, 1995, 184 blz., harde kaft, 19,5 x 25,5 cm, vele z/w foto's en tekeningen, ISBN 90 90089969). Het boek ontstond ter gelegenheid van de 40ste verjaardag van de Zweefvliegclub Den Helder, die nagenoeg samenviel met 65 jaar zweefvliegen in Nederland en 60 jaar zweefvliegen in de kop van Noord-Holland.



Er zijn wellicht niet veel clubs in staat zo uitvoerig hun voorgeschiedenis, ontstaan en eigenlijke geschiedenis in detail na te trekken. J.N. Blokker is hierin geslaagd dank zij persoonlijke contacten, maar ook dank zij de zorgvuldig bewaarde archieven van vergaderingsverslagen. Elke zweefvlieger die betrokken is met het reilen en zeilen van zijn eigen club, zal hier situaties herkennen die overal wel eens voorkomen. Het vele positieve werk dat door de harde kern geleverd wordt, de grappige en mindere grappige voorvallen, de vreugdes en de smarten... Maar ook de ruzies, de intriges, de niet nagekomen beloftes...

En dan, zoals overal, het ineenschrompelen van het vrije luchtruim, de commerciële vliegerij die het zweefvliegen langzaam maar zeker verdrijft van het vliegveld de Kooy, de onzekerheid over de toekomst. Het boek

sluit af als er nog heel wat twijfel bestaat over een haalbaar alternatief. Gelukkig is er ondertussen een positieve oplossing gekomen, en de Zweefvliegclub Den Helder beschikt nu over een prachtig lierveld aan de Wieringermeer. Ondertussen hebben ze daar hun 50ste verjaardag gevierd. Misschien komt er weldra een aangepaste oplage van dit boek?. Aan te raden lectuur voor wie clubminded is.



Jaren terug besprak de Boekenvreter het opleidingboek **Flug ohne Motor** van **Winfried Kassera**. Ondertussen is dit standaardwerk aan zijn 17de uitgave toe! Het werd lopend aangevuld, geactualiseerd en verbeterd. Maar niet iedereen ziet het zitten om een dergelijk boek in de taal van Goethe te lezen, en jammer genoeg is er nog geen vertaling in die van Vondel! Voor wie dan wel de taal van Molière beheerst, is er sinds kort een Franse vertaling beschikbaar onder de titel **Le vol sans moteur** (Cépaduès éditions, Toulouse 2005, ISBN 2.85428.659.6, 294 blz. 17 x 24 cm, talrijke tekeningen in kleur).

Ik ben geen fan van vertaalde werken, omdat al te vaak blijkt dat de vertaler het behandelde onderwerp onvoldoende onder de knie heeft. Maar hier neem ik toch mijn pet af voor het werk van Almut Plays. Niet alleen beheerst hij voortreffelijk de zweefvliegterminologie (hij is ook de auteur van een drietalig woordenboek Frans-Engels-Duits voor lichte luchtvaart, zweefvliegen en kunstvliegen), hij heeft er ook voor gezorgd dat de typisch Duitse hoofdstukken (luchtvaartadminis-

tratie, nationale reglementen, enz.) vervangen werden door hun Franse equivalent.

Het boek beantwoordt goed aan het klassieke leerplan voor zweefvliegers, met de onderdelen Aërodynamica en techniek, kennis van het zweefvliegtuig, instrumenten, techniek van het vliegen, meteorologie, reglementering en veiligheid, navigatie en kaartkunde, menselijke factoren, en procedures in bijzondere gevallen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de toenemende "motorisering" van het zweefvliegen (kennis van de motor en zijn gebreken). Daarentegen ontbreekt het hier wel aan informatie over de steeds complexere instrumenten die we aan boord meenemen: vluchtcomputer, GPS, logger, transponder, Flarm worden nauwelijks of helemaal niet vermeld. Merken we hierbij op dat de vertaling gemaakt werd op basis van de vorige (16de) uitgave van het Duitse boek (2003). Hier is toch nog enige aanvulling mogelijk. Maar als lesboek is dit nog altijd een van de betere werken. Voor de Franstalige lezer is het trouwens het enige alternatief voor het befaamde "Livre Bleu".

Tot slot vermelden we nog een boekje dat je niet echt kan lezen, maar dat louter als naslagwerk gedacht is: **Fox Charlie** van **Jacques Chillon** en **Christian Ravel** (195 blz. 16 x 24 cm, 98 z/w foto's). Het betreft een register van de Franse (F = Fox) zweefvliegtuigen (eerste kenletter C = Charlie). Er zit een korte inleiding bij, en ook een samenvatting van de Franse tekst in het Engels, met lexicon Frans-Engels van de in de lijsten gebruikte termen en afkortingen. Voor wie toch de moed heeft om alles door te nemen, zijn er toch een paar merkwaardigheden te vinden, bijvoorbeeld: F-CATS: deze Air 102 werd verbrijzeld door een trein!

In bijlage is er een lijst met zweefvliegclubs en vliegvelden, een productielijst van alle Franse zweefvliegtuigtypes sinds 1945, een lijst van zweefvliegtuigen die in 1945 in Duitsland in beslag genomen werden en naar Frankrijk overgebracht, een lijst van toestellen die er meer dan 10 000 vliegreuren op zitten hebben (voornamelijk ASK-13), en foto's van een tachtigtal zweefvliegtuigtypes, voornamelijk uit de hout/doekperiode.

Stéphane Vander Veken

Mijn Eerste Keer: Nen Eigen Bak

"Nen eigen bak," Hoor je dikwijls zeggen.... Dan komt bij iedere gemotiveerde zweefvliegpiloot dat gevoel van euforie naar boven.

Bij de "après-zweef" HET onderwerp waar uren over gepalaverd wordt, zelfs fanatieker

dan het fantaseren over exemplaren van 't andere geslacht....

Enfin, begin februari was het voor Wim en mij zover. We zouden samen een eigen toestel kopen. Als snel hadden we een budget

voor ogen. Collega zweefers kwamen meteen aandragen met raadgevingen en tips van op het internet.

Het moest vast een toestel worden met een goede finesse omdat zeker ik, al gebeten was

door het overlandvliegvirus. Bij Wim moest dat nog komen....

En het moest iets speciaals zijn, anders dan anders.

Eerst gingen we kijken bij de meer voor de hand liggende types. Maar dat sprak ons niet meteen aan. We kregen een tip van iemand die wel een heel speciaal toestel wist staan. Het had echter al een tijdje niet meer gevlogen en hij was niet zeker over de staat ervan.



Dat moet ik even rustig bekijken...

Een afspraak was snel gemaakt en de bezichtiging viel reuze mee. Een tweede afspraak, om het toestel een keertje gemonteerd te bekijken, was er ook snel. De knoop werd meteen doorgehakt.

We kochten de Shempp-Hirth Cirrus 18 meter, bouwjaar '69, serienummer 60, immatriculatie OO-ZGS.

Het was er wel aan te zien dat hij wat had stilgestaan maar we waren enorm gemotiveerd om onze Cirrus zo snel mogelijk vliegklaar te krijgen. Wim nam vooral het praktische werk op zich en ik stond in voor de administratieve afhandeling. Ontvetten, nakijken, invetten, polieren, wassen, naar Brussel voor de herinschrijving, technische controle, weging, BVL aanvragen...dat verliep gelukkig allemaal vlot.

Dan kwamen wat minder leuke beslissingen bij de vaststelling van defecte hoogtemeter en elektronische variometer. Blijkbaar had het lange stilstaan toch zijn tol geëist. Langs de andere kant hebben we die toestellen vervangen door nieuwe en zijn we een tijdje gerust over de werking. Ook de remparachute werd voorlopig verwijderd. Uiteindelijk bleek dat de remkleppen enorm effectief zijn en de remparachute enkel een gadget met potentieel risico op incidenten zou zijn. Beter zo...

Vóór de eigenlijke vluchtdag hebben we verschillende keren geoefend in montage en demontage. Op die manier hebben we de routine opgebouwd die echt nodig is voor het grote werk. Een belangrijk voordeel is dat je ook je vliegmaatje leert kennen in de verschillende situaties, wat belangrijk is om de samenwerking aangenamer te laten verlopen.

Een goeie tip voor toekomstige eigenaars denk ik !!!!!

Begin april was ons toestel vliegklaar en, na grondige controle, luchtwaardig bevonden.

En dan was het wachten op het goeie weer.... Op 9 april was het zover.

Eerst hebben we een proefvlucht laten uitvoeren door Wim Reynders, de hoofdinstructor bij KAZM. Met heel positief resultaat. Een heel betrouwbaar toestel, brave eigenschappen, steekt goed door.



Begin april was ons toestel vliegklaar.

Dat was natuurlijk wat we wilden horen.

Mijn "maatje" mocht als eerste de knuppel hanteren en vertrok voor een vlucht van een uurtje. Ik heb er toen van geprofiteerd om zelf ook de lucht in te gaan met een ander toestel en zo in vlucht alles van nabij te kunnen bekijken. Wat meteen opviel was het mooie silhouet en de sierlijkheid waarmee onze Cirrus door lucht kliefde. Ik kon niet wachten om er ook mee te kunnen vliegen. 'k Denk dat ik toen echt verliefd ben geworden....

Twee weken later was het mijn beurt. Het was een aangenaam, maar ook spannend moment. De vliegeigenschappen voelden aan zoals verwacht en na de landing was ik even de gelukkigste mens op de zweefvliegarde.

De uitspraak : "EEN EIGEN BAK" en de sensatie die dat bij mij opwekt is er nog steeds en dan moet ik natuurlijk meteen denken aan onze Cirrus waar we beiden serieus verliefd op zijn geworden... Een aanrader.

*Luc Meeusen
Wim Verholle
(KAZM)*

Eerst omhoog en dan vooruit, Ellentje

Overland: 9 april 2006



Het is zondag 9 april om half negen 's morgens. Ergens in een klein landhuisje in St.Job gaat de weker van de GSM voor de 7de keer af. Buiten roept een vogeltje: cumulus...cumulus. Met een hoofd vol

dromen en grote plannen zet ik de computer aan. Tijd voor de eerste shock van de dag: Het IS superweer, wel wat veel wind tot 35 km/u maar zeer krachtig thermiek. In aller-

ijl wordt de remorque met de Ventus aangepikt en snel hobbelt het over de vluchtheuvels en ronde punten richting Weelde.

De Ka 6 van de club is gereserveerd tot 11uur, dus dat zit goed. Alleen in de logger moet ik even de proef en de naam van de piloot wijzigen omdat ik logger 2 krijg en ik de andere in orde had gemaakt. De spanning begint, want het veranderen wil niet lukken, de computer is zo traag en het is al zo'n schoon weer... Gelukt! We racen naar het veld om de Ventus van Herman te monteren. Natuurlijk wil iedereen nog een babbeltje doen en daarna houden ze ook nog een briefing terwijl de klok tikt. Vijf voor elf ondertussen, maar ik moet eerst Herman nog helpen in piste zetten en

natuurlijk de kabel aanpikken en tiptopen... Kwart over elf spreidt hij zijn vleugels achter de sleper en zie ik in de verte m'n Ka 6-ke door een ander naar het veld brengen. Ik kan wel huilen! Zenuwachtig begin ik de plannen van de andere piloten uit te horen. Die van de Ka 6 heeft grote plannen en de Jeans Astir ook. Alleen de Astir CS gaat maar een uurtje vliegen. Super!! Maar waarom wacht hij zo lang voor hij voor dat uurtje vertrekt??

Nog een half uurtje en mijn toestel gaat landen. Ik krijg een biepie van de logger: de batterij is te zwak. Ik neem een andere, deze werkt niet. Gelukkig staat er nog één van de Ka 8 die niet vliegt vandaag. Ik neem nog even mijn kaart erbij en ik leer de dorpen,

het kanaal en de aandachtspunten van buiten. Klaar voor de grote start..

Het wordt een fiasco. De wind is echt sterk en ik vertrek direct richting Brasschaat op 750 meter. Met hangende pootjes sta ik 20 minuten later terug op Weelde. Jeff Tielemans komt naar mij en zegt: "Eerst omhoog en dan vooruit, Ellentje. Niet omgekeerd."

Ik had het zelf ook al wel begrepen, maar de boodschap is duidelijk.

Ik vertrek nogmaals terwijl er hagel op mijn kap tikt, maar deze keer een viteske lager. Met veel moeite haal ik Brasschaat, waar ik hoogte neem om terug te keren. De lijn naar Weelde is blauw en omdat ik nog "maar" een uur onderweg ben, besluit ik mijn volgende punt in Lommel te gaan ronden. Ik heb me echter 'licht' misrekend en het blijft maar zakken... en nog... en nog... Tijd voor een noodplan, vind ik en ik besluit buiten te landen op Oostmalle. Op 300 meter vind ik daar een ietsiepietsie thermiek. Geduldig haal ik daar de volle 750 meter terug, maar dan moet ik opschuiven naar het Noorden om hoger te mogen. De weg naar Weelde is nog steeds blauw en ik besluit in een

boog de weg van de wolken te nemen via Kasterlee. Er komt ondertussen vanuit Keiheuvel een plaat aan (15km breed hoor ik 's avonds in de kantine). De wolkenstraat op de rand van die plaat is mijn laatste hoop om hoogte te nemen en dan Keiheuvel binnen te gaan. Weelde is ondertussen geen



Eerst Herman nog helpen in piste zetten

optie meer omdat de wind pal West blaast en ik dan schuin tegen de wind in zal moeten. De turbulentie volstaat niet om mij voldoende hoogte te geven en ik neem de spijtige beslissing om een veld te gaan zoeken.

Keiheuvel kan ondertussen ook niet meer en ik kan het ook niet proberen door de beperkte buitenlandingsmogelijkheden op de weg daarnaar toe.

De veldkeuze is gemakkelijk: 2 km gras-piste recht tegen de wind in. In final besef ik dat ik bij Graszoden Franken ga landen.

Je weet wel, de verkoper van die grasmatten. Ik kan je wel vertellen dat ze inderdaad zo strak zijn als een biljartlaken. En ik heb Mijnheer Franken (gelukkig) niet gezien. Na 2 uurtjes wachten en bellen met Norma komen Werner en Koen eraan gereden met de remorque. We kunnen het vliegtuig demonteren en de vliegdag zit erop.

Het commentaar in de kantine is overweldigend, maar hoofdzakelijk positief. Instructeur Frank moet toch nog even kwijt dat ik vlieg als een binair stelsel: 1 of 0. Ofwel ga ik er keihard voor ofwel haak ik af. Dat heeft me wel aan het denken gezet... ik denk dat ik niet alleen bij het vliegen zo

ben....

Ellen De Roo (KAC)

Zweefvliegtuignieuws

Diana

Het tweede exemplaar van de Diana 2 heeft het luchtruim gekozen. Dit exemplaar zou al een aantal verbeteringen ondergaan hebben naar aanleiding van enkele opmerkingen i.v.m. het prototype. Dit toestel wordt naar de Verenigde Staten verkocht.

HPH

De eerste romp voor de nieuwe 304S werd onlangs uit de mallen genomen. De bouw van het prototype vordert langzamer dan



304 S romp (bedrijfsfoto)

voorzien, maar er lijkt nu toch schot in de zaak te komen.

Lange Flugzeugbau

De vleugels, stabilo's en rompen van de 18m Antares nr. 1 and 2 zijn bij redactieslot zo goed als klaar, er wordt nog gewerkt aan montage van stuurstangen en binnenstructuur. De eerste vlucht van de Antares 18S is voorzien voor midden mei. De constructeur hoopt dat het toestel zoals gepland in juni zal kunnen deelnemen aan de wereldkampioenschappen in Zweden, gevlogen door de Zwitser Werner Danz.

Machinefabriek Etten-Leur

De fabrikant van de gekende MEL (of Van Gelder) meertrommellier heeft een volledig nieuw model op stapel: de "Leopard". Dit nieuwe model is verkrijgbaar in 2- of 4-voudige uitvoering. Door gebruik te maken van een andere opstelling van de trommels (in de lengte, niet langer transversaal) werkt dit concept zonder aparte wikkellarmen. De standaard 200 kW dieselaandrijving voldoet aan de strenge milieu-eisen van 2006, Tier III. Het ontwerp is gebaseerd op ele-



Diana 2, tweede exemplaar (bedrijfsfoto)

mentaire technieken en is daardoor vriendelijk geprijsd, dixit MEL. De motor is standaard met een dynamische koppelmovormer uitgevoerd.



3D-model van de nieuwe "Leopard" lier (bedrijfsfoto)

Schempp-Hirth

De EASA heeft haar typegoedkeuring verleend voor de Discus-2cT met handbesturing voor het richtingsroer. Daarmee is dit het tweede toestel van de firma, na de Duo Discus (reeds 9 gewijzigde Duo's geleverd), dat het zweefvliegen toegankelijk maakt voor personen met een handicap van de onderste ledematen. De wijzigingen moeten bij de bouw van het toestel uitgevoerd worden, zij kunnen niet achteraf in een bestaand toestel ingebouwd worden.



De handsturing voor het richtingsroer (bedrijfsfoto)

Schleicher

De nagelnieuwe ASW-29 heeft in de VS zijn eerste lauweren behaald tijdens zijn eerste wedstrijd: de 18-meterklas kampioenschappen voor Regio 5 Noord. John Lubon behaalde een dagzege en eindigde tweede in het algemene klassement.



ASG-29 (bedrijfsfoto)

De bekende schaalmodellfirma Revell heeft voor de eerste maal een sportzweefvliegtuig in haar programma opgenomen. Het gaat om de ASK 21, waarbij Schleicher nauw samengewerkt heeft om een natuurgetrouwe kopie te verzekeren. De presentatie vond plaats op de Wasserkuppe, waar de Revell-projectleider Volker Vahle het eerste model overhandigde aan Schleicher-firmaleider Ulrich Kremer. Schaal 1/32, 50 onderdelen, lengte 258 mm, spanwijdte 529 mm.



Het ASK-21 model op de Wasserkuppe (bedrijfsfoto Schleicher)

Sportine Aviacija

Op 21 april heeft AB "Sportine Aviacija" de EASA typegoedkeuring ontvangen voor de Lak 17AT. Verder verscheen er op het Franse forum www.planeur.net een foto van een voorlopige opstelling van romp en vleugels van de LAK-20 tweezitter. Het betreft hier het eerst prototype, dat niet zal vliegen maar zal dienen voor de belastingsproeven.



De LAK-20 op www.planeur.net

Stemme

De romp van de motorzwever S6 heeft de breuktest glansrijk doorstaan, en de eerste rompen voor de serieproductie kunnen nu vervaardigd worden. Normaliter moeten nu ook de belastingsproeven van de vleugel afgesloten zijn.



De S6-romp op de proefstand (bedrijfsfoto)

De Stemme S6 zal op de ILA te Berlijn voor het eerst statisch te bezien zijn.

Stéphane Vander Veken

Onder de vleugel bij de vliegende reporters: "Jan Vercammen"

Na aankomst in het landelijke Puurs werden wij hartelijk ontvangen door Jan en zijn echtgenote Chrisje. Gezelligheid is hier troef. Een tafel vol lekkere hapjes met een lekker Australisch wijntje bracht ons al snel bij het



Vandaag ASW 27 op het menu

onderwerp van het interview, "koken in ruil voor zweefvliegen".

Australië Jan? Niet bij de deur... Was je daar op vakantie?

Jaarlijks trekken we naar Tocumwal in Australië op familiebezoek. De laatste jaren brengen we er ook onze vakantie door.

Dan zijn er ook wel enkele weken verstrekken voor jullie terug naar huis komen?

Enkele weken?? Zeg maar gerust enkele maanden! Deze winter zijn we 4 maanden gebleven. Vorige winter was het 9 maanden. Hoe langer de winter hier duurt, hoe langer onze vakantie in Australië. Pas als het vliegseizoen in België begint komen we terug. (Maar nu laat het wel op zich wachten)!

Op jullie leeftijd kunnen we ons moeilijk inbeelden dat jullie al op pensioen zijn... Hebben jullie zoveel tijd?

Chrisje en ik hebben jaren dag en nacht hard gewerkt in ons restaurant. We vonden dat het tijd was om van het leven te genieten terwijl we nog jong waren. In 2004 hebben we dan besloten om ons restaurant te verkopen en vol overgave een nieuw leven te beginnen.

Een nieuw leven met meer tijd voor het vliegen?

Natuurlijk! Met de extra maanden verlof dat we vanaf dan doorbrachten in Australië was dit vanzelfsprekend.

Hoe is het vliegen in Australië juist begonnen?

Samen met een vriend die mee op doorreis was ben ik eerst een week in Tocomwal gaan vliegen. Tijdens die week besepte ik dat dit mijn ding was.

Eerst in Tocomwal? Ben je nog op andere plaatsen het Australische luchtruim gaan verkennen?

Frank Van Putten vertelde me over de goede locatie van Corowa. Al snel ontstond het idee om samen met enkele clubleden van 'De Meeuw' twee weken in Corowa te gaan vliegen.

Waarom Corowa? Wat is daar zo speciaal?

De Club is bijna uitsluitend voor privé-toestellen die zijn ingevoerd. Het zijn hier vooral Europese piloten.

Wat was jou persoonlijke indruk over de club van Corowa?

Toffe Europese club in Australië! Wat me wel opviel was de stress van de uitbaters.

De stress van de uitbaters? Vraagt het zoveel inspanning?

Ja, toch wel. Hier is geen beheerraad. Alles draait hier op dit Nederlandse koppel, Francesco Bruinsma en Grietje Wansink.

Wat waren de specifieke taken waardoor ze het zo moeilijk hadden?

Uitbating en onderhoud van het clubhuis, papierwerk, organisatie van het vlieggebeuren,...

Ze zijn ook beide sleeppiloten en instructeurs om de check's af te nemen. Het was echt te veel voor die mensen om er nog plezier aan te beleven. Daarom dat ze ook op zoek waren naar een jong koppel voor de uitbating van het clubhuis.

Jong?? Voelden jullie je toen aangesproken?

'Das zeker da!' Als jong koppel dat nog maar 30 jaar gehuwd is hebben we ons dan ook kandidaat gesteld. Toch een ideale combinatie voor ons. Chrisje in de buurt van haar familie en ik op een vliegplein.

Dan was de zaak vlug rond?

We hadden wel een heel speciaal voorstel waar ze moesten op in gaan. Een loon hoefde voor ons niet. We zouden het clubhuis uitbaten en 's avonds koken voor de clubleden. In ruil daarvoor vroeg ik kost en inwoon en een zwever in gebruik. Dit was een goede oplossing. Voor beide partijen



De wolven vallen aan!

kosteloos. Laat ons maar zeggen 'puur natuur'.

Heb je met deze taak nog veel kunnen vliegen?

Dankzij Chrisje kon ik toch vrij veel vliegen. Zij nam de taken dan voor haar rekening tijdens mijn vluchten. Ik moest gewoon zien dat ik tijdig kwam landen om te koken voor de andere piloten.

Hoe zagen je vluchten er ginder uit?

Ik heb deze winter 110u gevlogen en in totaal 7000 km. Niet slecht als anders je taak bestaat uit winterwerken hier in België. En dat dan nog tussen de soep en de patatten (letterlijk).

Met welke toestellen vlieg je daar zoal?

Zoals ik al zei, het zijn privé toestellen. Als er een akkoord is met de eigenaar worden deze verhuurd aan andere piloten. Ik heb ginder gevlogen met LS4, ASW27, DG500, Duo Discus, ...



De Chef in actie

Hoe komen die eigenaars met hun toestel naar Australië?

Dat gebeurt enkel via aangepaste containers. In elke container kunnen 4 toestellen getransporteerd worden. De Containers blijven daar dan ter plaatse tot na het seizoen. Na ongeveer 3 maanden vertrekken ze dan terug met de toestellen naar Europa.

Is er in Corowa nog activiteit als de containers vertrokken zijn?

Heel weinig. Daarom ook dat het zo duur is om daar te vliegen. De jaarlijkse onkosten van dit privé vliegveld moeten in die 3 seizoenmaanden terug verdiend worden. Voor een dagje vliegen betaal je daar al gauw 150 euro. Vorig jaar kostte 2 weken zweven op Corowa mij ongeveer 4000 euro. Vandaar ook ons voorstel. Ook een nadeel van een korte periode vliegen is dat je 3 dagen moet acclimatiseren. De eerste vluchten zijn ook moeilijk door de warmte die wij niet gewoont zijn.

Hopelijk worden de piloten voor dit geld goed in de watten gelegd

Ja, zeker. Daar hebben we geen klagen over. Zo is er bijvoorbeeld elke morgen een tempvlucht waaruit dagelijks een perfecte meteo wordt voorspeld die we te horen krijgen tijdens de briefing. Na de Briefing worden de



Les nouveau planeurs sont arrivés

bakken in piste gezet. Een nieuwe vliegdag kan dan beginnen. Als iedereen de lucht in was, vertrok ik ook. Chrisje genoot dan van het zwembad daar op het veld. Een mooi zwembad van de club met op de bodem een zwever geschilderd.

Waren jou vluchten een beetje beperkt aangezien je nog moest koken?

Ja, ik mocht zeker niet buitenlanden! Trouwens buitenlanden is daar anders dan in België.

Waarom anders?

Er zijn geen aanhangwagens. Ophalen gebeurt door de sleper. De bedoeling is een paddock te vinden om buiten te landen. Een paddock is een veld dat door de schapen is afgegrast. Als piloot moet je dan eerst het veld afstappen om te weten dat de sleper veilig kan landen en opstijgen.

Daar is de veldkeuze dus nog belangrijker dan hier?

Zeker, ook door de afgelegen gebieden. Je hebt geen bereik met je GSM. Je moet goed opletten of er een boerderij in de omgeving is met teken van leven (was op de waslijn, beweegt er iets, loopt er iemand buiten, ...). Je mag in geen geval al je water lossen, het kan best zijn dat je tot 2 dagen moet wachten. Dan moet je overleven bij het warme weer.

Is het wel veilig om buiten te overnachten met ongedierte?

Nee, toch niet. Maar dat kan je evengoed op het vliegveld tegenkomen. We hebben zo eens een zeer dodelijke slang in de voortent gehad. Ik moest dan van Chrisje een foto nemen van het beestje! Dan bedenk je dat ik eerst over de slang moest stappen om het fototoestel te nemen. Maar als vrouwlief iets vraagt, dan doe je dat maar beter, zeker tijdens een zweefperiode.

En wat schaft de pot daar zoal?

We doen ons best om er telkens weer iets speciaals van te maken... Italiaanse avond, lam aan 't spit, ... Het aantal tafelgasten varieert tussen de 15 en 45. Het was ook een reorganisatie in het clubhuis om een buffetplaats te creëren met restaurantlook. Maar met een beetje inspiratie van Chrisje lukt dat wel. Zo werden de gordijnen in een mum van tijd prachtige tafellakens. Culinair

is Australië o.o. De piloten worden 's avonds een bende wolven aan tafel! Ze komen dan zelfs nog na sunset uit de lucht gevallen.

Uit de lucht gevallen?

Na sunset hoorden we 'de Pl' over de radio. Donker is in Australië echt pikdonker! Onmiddellijk werden alle auto's op de piste gezet met de lichten aan. We merkten heel af en toe een lichtje op. Het bleek een aansteker te zijn om af en toe een blik op het instrumentenbord te werpen.



Lam aan 't spit

Zo te horen waren jullie dagen daar goed gevuld. Gaan jullie nog terug?

Reken maar! Eind dit jaar zijn we terug weg. Je moet maar eens een kijkje nemen op de site van de club
www.australian-soaring-corowa.com

**Wij wensen jullie nog veel geluk, mooie vluchten en lekkere maaltijden.
Bedankt Jan en Chrisje!**

*De vliegende reporters
Kris en Lucrece (KAZM)*

Kiewit Cup & Victor Boin Standaard Klasse 2006

Goede weersvooruitzichten, 38 deelnemers in 3 klassen, de typische gemoedelijke sfeer die de Kiewit Cup kenmerkt en een fantastische ambiance tussen alle deelnemers, wat konden we ons nog meer wensen? Hier volgt het relaas van een zeer geslaagde 29ste Kiewit Cup en Victor Boin.

Zaterdag 03.06

Omdat de Standaard Klasse op de eerste dag de Victor Boin vloog en dus een vrije afstandsproef had, werden ze als eersten op pad gestuurd. De eerste cumulussen die er hingen bij het begin, evolueerden tijdens de eerste sleeps naar een volledige uitspreiding. Bedenklijke gezichten overal, blijven ze boven?

En ze bleven boven. Terwijl de 21 Standaards het betere weer opzochten werden de proeven voor de Club en Open/Ren bekend gemaakt. 101.5km voor de Club en 200.4km voor de Open/Ren. Het was nog even wachten op betere condities boven Kiewit maar een half uur later werd er dan gestart.

Het zag er veel beter uit dan het eigenlijk was. Van de Victor Boin landden er slechts een paar toestellen terug op Kiewit, de meesten stonden buiten. Eddy De Coninck haalde met 186.6km de Victor Boin Trofee binnen. In de Club Klasse haalde David Sannen als enige de referentie afstand met 71.1km, een bijzonder knappe prestatie met een Ka8 in deze weersomstandigheden. De dagoverwinning in de Open/Ren ging naar Ken Evens en Jacky Van Houtte in de Nimbus 4DT met 163.5km.

De eerste dag zat er op. Hopelijk morgen wat beter weer.

Zondag 04.06

Dag 2 diende zich volledig overtrokken aan. Het enthousiasme bij de deelnemers was er na de eerste dag duidelijk nog, weer of geen weer iedereen begon vroeg te monteren. De weersvoorspelling bemoeilijkte het kiezen van de proeven, Club 91.5km, Standaard 155.0km en de Open/Ren 207.6km.



Wim Reynders met Cobra 15.

Foto: Frank Vandersmissen

De start werd meermaals uitgesteld, maar om 12u45 was het dan zover. Op 50 min. kregen de 5 sleepers alle 38 deelnemers naar boven, de race kon beginnen. Het was duidelijk beter dan de vorige dag. Vroeg vertrekken was de boodschap, vooral de late vertrekkers in de Open/Ren werden geconfronteerd met moeilijk weer op het 2de keerpunt.

7 van de 8 deelnemers in de Open/Ren vlogen rond, Jef Kell met zijn Ventus CT was de snelste met 84.9km/h. In de Club Klasse haalden 3 van de 9 de finish, snelste was

Stijn Vanden Boer met Ka 8 tegen 45.2km/h. De dag in de Standaard werd gewonnen door Tim Huybreckx met zijn LS7 "LT", hij vloog de proef rond tegen 83.4km/h. Ook in de Standaard vond bijna iedereen de weg terug, 18 van de 21 geraakten rond.

Maandag 05.06

Dit moest de beste dag worden, alleen was het opnieuw overtrokken en was er veel uitspreiding. Alle toestellen werden in piste opgesteld, maar door de wispelturige windrichting werd iedereen genooddaakt om te verhuizen naar de andere kant van het plein. De proeven: Open/Ren 224.5km, Standaard 171.3km en Club 101.5km. Het onzekere weer deed de start weeral eens uitstellen. Om 13u30 klaarde het uit, opnieuw kregen de 5 sleepers op 50min iedereen boven. En het werd uiteindelijk veel beter dan verwacht! De basis was niet zo hoog maar het pompte zeer goed, meermaals werd er 4m/s genoteerd, wie had dit verwacht. Bijna iedereen vloog de proef rond. Een festijn voor de toeschouwers op de grond tijdens de finish!



Startplaats Kiewit cup.

Foto: Jonathan Spruyt

Tom Geenen en Koen Van Rooy vlogen met de Ka 13 de proef rond tegen 65,9km/h en wonnen zo de dag in de Club Klasse. In de Standaard liet Miel De Wachter met zijn LS8 iedereen ver achter zich en haalde het met 100,5km/h! In de Open/Ren ging het nog harder, Ken Evens en François Jeremiassie haalden met de Nimbus 4DT 103,9km/h maar werden geklopt door Jef Kell met de Ventus CT op handicap, Jef haalde met 98,0km/h een knappe 2de dagoverwinning binnen.

Het was een fantastische afsluiter voor onze wedstrijd. Alleen maar lachende gezichten. Het was superspannend tot op het einde in alle klassen. Eindoverwinnaars werden Stijn Vanden Boer in de Club Klasse, Eddy de Coninck in de Standaard en Ken Evens & co in de Open/Ren.

De hoofdprijs, een uur simulator Airbus A330 geschonken door Sabena Flight Academy werd na een ludiek spelletje gewonnen door Eddy De Coninck waarbij hij

zal worden geassisteerd door de andere winnaars.

Net zoals vorig jaar 3 vliegdagen op de Kiewit Cup, de weergoden waren ons goedgezind. Het werd één van de tofste, plezierigste en meest succesvolle Kiewit Cup ooit. Bedankt aan alle deelnemers en slepers, jullie maakten deze Kiewit Cup tot een onvergetelijke wedstrijd.

Tot volgend jaar.

Ken Evens (ALB)

Wedstrijdnieuws

Kaiser wedstrijd Zwartberg (29 - 30/4)

De Kaiserwedstrijd 2006 is bijna letterlijk in het water gevallen. De weergoden waren ons dit jaar helemaal niet gunstig gezind en dat was zeer jammer. Zaterdag werd er wel gevlogen maar het was geen geldige wedstrijd omdat niemand de vereiste 30 km afstand kon voorleggen.

Zondag werd gecancelled.

Ook op uitwijkdatum maandag was het weer spelbreker.

Belgische FAI Kampioenschappen 2006 te St.-Hubert (29/4 - 6/5)

Het Kampioenschap hield plaats van 29 april tot en met 6 mei 2006 te Sint-Hubert.

In totaal werden er 6 dagen gevlogen. Voor de open klasse werden er telkens ook alternated proeven uitgeschreven (voor het geval van.... we zijn nog steeds in België) buiten Dag 6.

In de 15m-klasse werden ook alternated proeven voorzien buiten dag 1 en dag 4 (voor zover mijn info).

Wat betreft de alternated proeven: deze proeven zijn eigenlijk ingekorte proeven. Ze worden dus gevlogen over dezelfde gebieden als bij de gewone proef, alleen worden de benen wat ingekort en/of soms maar enkele graden verlegd)

Hier volgt een klein overzichtje: (AAT = assigned area task)



Dag 1: St-Hubert in de sneeuw



BK: gentlemen, start your engines

Day 1 (29 april 06)

15m: AAT with 2 areas; Task time: 2h30; Distance: 153,2km/ 263,5km
Open: Polygon with 3 points; Distance: 299,2km (alternated 215,1km)

Day 2 (2mei 06)

15m: Polygon with 3 points; Distance: 297,9km (alternated 215,9km)
Open: AAT with 3 areas; Task Time:3h00; Distance: 232,6km/ 339,4km (alternated AAT with 2 areas; Time: 2h00; Distance: 139,9km/ 226,8 km)

Day 3 (3mei 06)

15m: AAT with 3 areas; Task Time 3h00; Distance: 232,6km/ 339,4km (alternated AAT with 2 areas; Time 2h00; Distance:139,9km/ 226,8km)
Open: Polygon with 4 points; Distance 375,7km (alternated Polygon with 3 points; Distance 240,8km)

Day 4 (4 mei 06)

15m: Polygon with 4 points; Distance 306,2km
open: Polygon with 4 points; Distance 381,0km (alternated 270,4km)

Day 5 (5 mei 06)

15m: AAT with 3 areas; Task time: 3h00; Distance: 167,7km/ 332,5km (alternated AAT with 3 areas; Time: 2h00; 139,0km/302,3km)
Open: AAT with 3 areas; Task time: 3h00; Distance: 209,8km/360,6km (alternated AAT with 3 areas; Time: 2h00; Distance: 150,5km/301,0km)

Day 6 (6mei 06)

15m: Polygon with 2 points; Distance 296,8km (alternated 205,4km)
Open: Polygon with 3 points; 318,1km

Het kampioenschap is vlot verlopen, zonder incidenten en accidenten. Zoiets kan alleen maar door een goede voorbereiding en goede begeleiding door de organisatoren. Waren er vragen, problemen, van welke soort dan ook...men kon altijd in het CNVV terecht. Zelfs voor kleine herstellingen aan je zwever. Ze stonden altijd klaar. Ook de briefings 's morgens waren altijd duidelijk. Het luchtruim werd duidelijk uitgelegd. Zelfs de meteo werd met alle plezier gevolgd en met heel grote lach gegeven. (de mensen die aanwezig waren, zullen wel weten waarom)

Bij deze wil ik dan ook de organisatie danken en iedereen die hieraan meegewerkt heeft.

En natuurlijk alle piloten, jong en ouder en zelfs man en vrouw (ééntje dan wel). Maar ook hun ophaalploegen.

Meedoen is nog steeds belangrijker dan winnen, maar winnen is en blijft het leukste!

En the winners are: Paul Van Dingenen in de 15m klasse en Yves Jeanmotte in de Open klasse

Voor meer informatie:

<http://www.championnats.fcfv.be/>

<http://www.cnvv.be/index.php>

Sofie Beckers (KVDW)



BK: Even geen regen, alles vlog de lucht in.

Eindklassement Belgische FAI-kampioenschappen 2006 St.-Hubert

15-meter

##	CN	Pilot	Club	Glider	Points
1	XP	Paul Van Dingenen	ACK	Discus	5015
2	MM	Manu Litt	CNVV	Ventus 2	4718
3	NY	Olivier Brialmont	ACUL	Discus 2	4526
4	I2	Astrid Kittler De Backer	BVGC	LS 4	4289
5	ED	Emiel Dewachter	ACK	LS 8	4246
6	LT	Tim Huybreckx	ACK	LS 7	3908
7	4	François Delfosse	ACUL	Discus	3776
8	IT	Christophe Nyssens	RVA	Ventus	3771
9	LJ	Johan Luyckx	ALBATROS	LAK 17/15m	3663
10	V	Corentin Leveau	CEVV	ASW 27	3363
11	52	Yves Ruymen	DE WOUW	Discus 2	3135
12	520	Benoit Evrard	ACUL	Discus	1734

Open

##	CN	Pilot	Club	Glider	Points
1	F2	Yves Jeanmotte	ACA	Ventus 2c/18m	5080
2	FA	Jean-Claude Hotton	CEVV	LAK 19/18m	4749
3	Y21	Erwan Le Gall	Romorantin-Armée de l'air	Ventus cM 17.6m	4542
4	YS	Noël Faucheux	Romorantin - Armée de l'air	LS 8/18m	4536
5	CB	Jean-Philippe Leduc	CEVV	DG 800S/18m	4362
6	2AS	Patrick Stouffs	ACA	Duo Discus T	4037
7	RJ	Pierre De Broqueville	ACK	Nimbus 3T/25.5m	3785
8	AA	Jef Kell	Brasschaat	Ventus cT 17.6m	3582
9	VP	Marc Bouillon	RVA	Ventus 2cT/18m	3403
10	TS	Theo Stockmans	DE WOUW	Ventus 2c/18m	3130
11	LC	Bernard Denoncin	ACA	LAK 17/18m	3096
12	UU	Johan & Pieter Lievens	VZP	Duo Discus T	2599
13	DY	Eddy De Reys	DE WOUW	DG 800/18m	2409
14	43	Philippe Defooz	CAB	DG 500M 20m	2077
15	VN	Bruno Pieraerts	GLUB	Duo Discus	1602
16	GA	Georges Pozzi	GLUB	LAK 17/18m	0

KEMPEN CUP (25-28 mei 2006)

De kempen Cup 2006 werd zwaar geplaagd door regenbuien. Enkel dag 4, 28 mei kon er gevlogen worden.

Dag 1, 28/05/2006, Officiële uitslagen - Open/Renklasse

Racing Task Hand min100km / 1WEEL - 10FOR - 20NEW - 10DEK - 1WEEL / Task length 172,9km

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	km/h	km	Points	Penalty
1.	TS	Theo Stockmans	KVDW	Ventus 2c/18m	12:27:31	14:17:36	01:50:05	94,3km/h	172,9km	534	
2.	BR	Paul Wouters-Louis Braspenning	KACB	Ventus cT 176m	12:21:16	14:24:27	02:03:11	84,2km/h	172,9km	490	

3.	BU	Johan Lemmens	Woensdrecht	Mini Nimbus	12:21:35	14:35:47	02:14:12	77,3km/h	172,9km	483
4.	HHJ	Hugo Mertens	Albatros	Jantar 2	13:27:29	15:32:45	02:05:16	82,8km/h	172,9km	482
5.	FQ	Dirk Van Doninck- Stijn Jansen	ACK	Janus C(FG)	12:13:40	14:41:47	02:28:07	70,1km/h	172,9km	452
6.	KV	Flor Wauters	BAC	DG 400/17	12:16:28	14:42:06	02:25:38	71,2km/h	172,9km	433
7.	295	Frank Op t'Eynde	KAC	Nimbus 3/255m	12:27:22	14:39:47	02:12:25	78,4km/h	172,9km	414
8.	AA	Jef Kell	KACB	Ventus cT 17.6m	12:21:27				156,7km	278
9.	EB	Marc Van Orshagen	KAC	PIK 20 D	12:19:07				138,2km	268
10.	BL	Kris Van Dam	KAZM	DG 200/17	13:37:31				135,1km	253
11.	QV	Mark Verhagen - Nico Koster	Haamstede	Duo Discus T	12:41:47				123,5km	231
12.	HE	Walter Geenen	KAC	Ventus 2cM/18m	13:08:01				126,7km	217
13.	AL	Tom Geenen- De Bie Rudy	KAC	DG 200	12:26:30				106,7km	203
14.	71	Peter Wouters	KAC	ASW 20 16.6m						0

Dag 1, 28/05/2006, Officiële uitslagen – Clubklasse

Racing Task Club min60km / 1WEEL - 1HASS - 1WEEL / Task length 111,2km

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	km/h	km	Points	Penalty
1.	KX	Dries Van Gestel	KAC	Astir CS	12:16:49	14:30:58	02:14:09	49,7km/h	111,2km	189	
2.	KW	F Meerts-W Cools- K Geudens		Twin Astir Trainer (FG)	12:18:22				99,8km	162	
3.	KB	Koen Van Rooy- Guy Lauwers		ASK 21	12:57:41				93,5km	152	
4.	CK	Stijn Vanden Boer- Paul Vanden Boer		Ka 8	11:59:45				78,7km	151	
5.	PJ	John Fabrie	KAC	SB 5 b	13:37:52				77,8km	135	
6.	WZ	Thomas De Bruyn- Godfried Donders	KACB	Astir CS 77	13:01:46				78,0km	122	
7.	KA	R Broeckx- L Gravenmaker- St Schoenmaekers- J Wouters	KAC	ASK 13	11:57:52				55,6km	107	
8.	EP	Pieter Loman- P. Roelandt-P. Drobe	VZP	ASK 21	12:02:59				4,9km	8	
9.	BW	Ellen De Roo		Ka 6						0	

Dag 1, 28/05/2006, Officiële uitslagen - Standaardklasse

Racing Task Hand min100km / 1WEEL - 10FOR - 20NEW - 10DEK - 1WEEL / Task length 172,9km

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	km/h	km	Points	Penalty
1.	CM	Eddy Huybreckx	ACK	LS 8	12:25:35	14:06:34	01:40:59	102,8km/h	172,9km	473	
2.	ED	Emiel De Wachter	B	LS 8	12:45:36	14:35:02	01:49:26	94,8km/h	172,9km	439	
3.	MC	Bert Schmelzer Senior	LSV Viersen	Discus bT	12:16:34	14:06:34	01:50:00	94,3km/h	172,9km	437	
4.	HI	Koen Vanderputten	B	Hornet	12:36:12	14:37:32	02:01:20	85,5km/h	172,9km	429	
5.	LT	Tim Huybreckx	ACK	LS 7	12:40:52	14:40:51	01:59:59	86,5km/h	172,9km	411	
6.	ME	Eddy De Coninck	KAC	Pegase	12:29:10	14:38:27	02:09:17	80,3km/h	172,9km	391	
7.	DJ	Paul Van Den Borne	KAC	Discus	12:16:06	14:25:56	02:09:50	79,9km/h	172,9km	376	
8.	ES	Sebastiaen Mathieu	KVDW	ASW 19	12:12:45	14:43:28	02:30:43	68,8km/h	172,9km	352	
8.	L2	Luc Van Camp	KAC	SZD 55	12:21:26	14:41:10	02:19:44	74,3km/h	172,9km	352	
10.	DM	Jac Van Stratum	NI	DG 300	12:25:07	14:37:22	02:12:15	78,5km/h	172,9km	351	25
11.	70	Stefan Bovin	LUAC	ASW 19	11:55:01	14:27:53	02:32:52	67,9km/h	172,9km	348	
11.	WM	Joost Bertels	KACB	Std. Jantar	11:54:51	14:27:43	02:32:52	67,9km/h	172,9km	348	
11.	BVO	Jonas De Rese	DSA	Discus 2	11:47:46	15:10:30	03:22:44	51,2km/h	172,9km	328	
13.	OI	Geert De Palmenaar	VZP	Pegase	12:25:42	15:21:24	02:55:42	59,1km/h	172,9km	328	
13.	HA	Danny Verheyen									
		Yvo Meyers	Albatros	LS 7	11:52:00	14:37:52	02:45:52	62,6km/h	172,9km	328	
13.	BVO	Edwin Van Gompel	EACzc	Discus bT	11:54:09	14:27:29	02:33:20	67,7km/h	172,9km	328	
17.	CG	Christophe Laenen	ACK	LS 1 f	11:47:34				168,6km	319	
18.	WW	Daan Spruyt									
		Vanderputten Joris	B	Std. Libelle	13:00:03				127,1km	246	
19.	AH	Jeff Thielemans	KAC	DG 300	12:01:20				132,4km	237	
20.	717	Eric Colbrant	ACK	Std. Libelle	12:26:02				116,1km	224	
21.	BR	Peter Bertels	KACB	Std. Libelle	11:46:30				102,6km	198	
22.	XO	Guy Piccart	DAC	DG 300	13:11:16				98,5km	176	
23.	2D	Hugo Jansen	KAC	DG 300	11:47:39				72,9km	130	
24.	KZ	Benjamin Heylen	ACK	Pegase	11:53:02				49,2km	90	
25.	WA	Bas Borm	EACZC	Discus	12:00:59				49,4km	87	
26.	52	Yves Ruymen									
		Philippe Verbeeck	B	Discus 2	11:51:30				39,1km	69	

KIEWIT CUP (3-5 juni 2006) – VICTOR BOIN 2006

38 deelnemers over 3 klassen. 3 vliegdagen. Op de eerste vliegdag werd in de standaard klasse tevens gevlogen voor de Victor Boin wisselbeker. Eddy De Coninck wist onder een zware en wisselende bewolking 186 km bij elkaar te vliegen en mag de trofee alvast één jaartje onderdak bieden. To be continued ???

VICTOR BOIN 2006 (3-6-2006)

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	km/h	km	Points	Penalty
1.	ME	Eddy DE CONINCK	KAC	Pegase	00.00.00	-	-	-	186.6km	718	-
2.	LT	Tim HUYBRECKX	ACK	LS 7	00.00.00	-	-	-	152.6km	587	-
3.	HI	Koen VANDERPUTTEN	VZP	Hornet	00.00.00	-	-	-	152.2km	585	-
4.	2JB	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	Std. Libelle	00.00.00	-	-	-	147.8km	568	-
5.	ZX	Frank VAN PUTTEN	KAZM	DG 300	00.00.00	-	-	-	117.8km	453	-
6.	EP	Pieter LOMAN									
		Bert CRAEYE	VZP	ASK 21	00.00.00	-	-	-	101.5km	390	-
7.	WW	Joris VANDERPUTTEN	VZP	Std. Libelle	00.00.00	-	-	-	77.9km	300	-
8.	HF	Ivo MEYERS									
		Danny VERHEYEN	ALB	LS 7	00.00.00	-	-	-	71.9km	277	-
9.	ED	Emiel DE WACHTER	ACK	LS 8	00.00.00	-	-	-	59.3km	228	-
10.	KB	Guy LAUWERS									
		Jeff THIELEMANS	KAC	ASK 21	00.00.00	-	-	-	48.0km	209	-
11.	70	Stefan BOVIN	LUAC	ASW 19	00.00.00	-	-	-	43.5km	167	-
12.	OI	Geert DE PALMENAER	VZP	Pegase	00.00.00	-	-	-	42.3km	163	-
13.	BP	Jan VERCAMMEN	KAZM	LS 1-d	00.00.00	-	-	-	36.8km	142	-
14.	PM	Jan SPEETJENS									
		Marcel SNOECKX	ALB	LS 4	00.00.00	-	-	-	36.8km	141	-
15.	XO	Guy PICCART	DAC	DG 300	00.00.00	-	-	-	35.2km	135	-
16.	EX	Bart WOLFS	ALB	Astir CS Jeans	00.00.00	-	-	-	32.7km	126	-
17.	YY	Peter APPELTANS	ALB	DG 300	00.00.00	-	-	-	32.0km	123	-
18.	TQ	Michel BAERTS									
		Marcel SNOECKX	ALB	LS 4	00.00.00	-	-	-	25.9km	100	-
19.	QI	Geert CALLEWAERT	ALB	Discus bT	00.00.00	-	-	-	24.5km	94	-
20.	EY	Paul VANDEN BOER									
		Ewald HOUBRECHTS	ALB	Twin Astir Trainer (FG)	00.00.00	-	-	-	22.2km	86	-
21.	30	Wim REYNDERS	KAZM	Cobra 15	-	-	-	-	-	0	-

Eindklassement KIEWIT CUP 2006

Clubklasse

##	Points	CN	Pilot	Country	Glider	Dag 1	Dag 2	Dag 3
1	467	CK	Stijn VANDEN BOER	ALB	Ka 8	1 4	199 1	267 2
2	432	AH	David SANNEN	KAZM	Ka 8	30 1	176 2	226 4
3	342	KS	Tom GEENEN Koen VAN ROOY	KAC	ASK 13	0 5	18 8	324 1
4	277	IJ	Albert SCHRAEYEN	ALB	Ka 8	0 5	106 5	171 6
5	260	TJ	Filip DE CORTE Remy VANDERHOYDONCK	ALB	Ka 7	0 5	19 7	241 3
6	253	KR	Eddy DANIELS Flor CEULEMANS	ALB	Ka 8	3 3	48 6	202 5
7	184	KP	Patrick ALBERT Danny SZYGULA	LV	ASK 13	0 5	165 3	19 8
8	169	WV	Bart JANSSEN Ellen PAUWELS	LV	Ka 7	0 5	0 9	169 7
9	126	PJ	John FABRIE	KAC	SB 5 b	10 2	116 4	0 9

Standaardklasse

##	Points	CN	Pilot	Country	Glider	Dag 1	Dag 2	Dag 3
1	1592	ME	Eddy DE CONINCK	KAC	Pegase	718 1	422 8	452 2
2	1574	LT	Tim HUYBRECKX	ACK	LS 7	587 2	544 1	443 3
3	1447	HI	Koen VANDERPUTTEN	VZP	Hornet	585 3	488 4	374 6
4	1433	2JB	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	Std. Libelle	568 4	507 3	358 8
5	1329	ZX	Frank VAN PUTTEN	KAZM	DG 300	453 5	459 6	417 4
6	1243	ED	Emiel DE WACHTER	ACK	LS 8	228 9	533 2	482 1
7	1007	EP	Pieter LOMAN Bert CRAEYE	VZP	ASK 21	390 6	319 14	298 13
8	967	OI	Geert DE PALMENAER	VZP	Pegase	163 12	387 11	417 4
9	884	BP	Jan VERCAMMEN	KAZM	LS 1-d	142 13	397 9	345 9
10	836	KB	Guy LAUWERS Jeff THIELEMANS	KAC	ASK 21	209 10	319 14	308 12
11	800	XO	Guy PICCART	DAC	DG 300	135 15	355 12	310 11
12	800	30	Wim REYNDERS	KAZM	Cobra 15	0 21	436 7	364 7
13	792	PM	Jan SPEETJENS Marcel SNOECKX	ALB	LS 4	141 14	319 14	332 10
14	785	QI	Geert CALLEWAERT	ALB	Discus bT	94 19	393 10	298 13
15	766	70	Stefan BOVIN	LUAC	ASW 19	167 11	467 5	132 19
16	750	YY	Peter APPELTANS	ALB	DG 300	123 17	329 13	298 13
17	727	HF	Ivo MEYERS Danny VERHEYEN	ALB	LS 7	277 8	319 14	131 20
18	717	TQ	Michel BAERTS Marcel SNOECKX	ALB	LS 4	100 18	319 14	298 13
19	645	WW	Joris VANDERPUTTEN	VZP	Std. Libelle	300 7	47 20	298 13
20	329	EX	Bart WOLFS	ALB	Astir CS Jeans	126 16	55 19	148 18
21	138	EY	Paul VANDEN BOER Ewald HOUBRECHTS	ALB	Twin Astir Trainer (FG)	86 20	10 21	42 21

Open/Ren

##	Points	CN	Pilot	Country	Glider	Dag 1		Dag 2		Dag 3	
1	1849	ZY	Ken EVENS	ALB	Nimbus 4DT	568	1	595	3	686	2
2	1678	AA	Jef KELL	ACB	Ventus cT 176m	184	6	778	1	716	1
3	1392	HFJ	Hugo MERTENS	ALB	Jantar 2a	177	8	611	2	604	4
4	1352	BL	Kris VAN DAM	KAZM	DG 202/17	542	2	512	5	298	8
5	1319	HE	Walter GEENEN	KAC	Ventus 2cM/18m	297	3	563	4	459	5
6	1199	LJ	Johan LUYCKX	ALB	LAK 17/18m	179	7	405	6	615	3
7	1083	RS	Daan SPRUYT	VZP	PIK 20 D	238	4	397	7	448	6
8	717	41	I. VAN WINGENE W. VANWINGENE / K. MOTMANS	Lucht- kadetten	DG 505 20m	229	5	122	8	366	7

LVZC - FOTOWEDSTRIJD 2006

Kiewit Cup 2006: 'Ol' door de finish

Foto: Frank Vandersmissen

Fotowedstrijd gaat digitaal

De digitale fotografie heeft zijn intrede reeds enkele jaren geleden gedaan. Tijdens de fotowedstrijd vorig jaar werd duidelijk dat zweefvliegers een fervente liefhebber zijn van digitale camera's. Daarom is het vanaf dit jaar mogelijk om digitaal deel te nemen aan de fotowedstrijd.

Wie wenst deel te nemen kan zijn foto's opsturen naar fotowedstrijd@lvzc.be. De 5 foto's die jij het beste vindt, zullen gepubliceerd worden op www.lvzc.be. Zo kan iedereen al eens een kijkje nemen naar de ingezonden resultaten. Je zal bij het doornemen van het reglement merken dat we voor de analoge fotograaf ook een oplossing hebben.

We wensen de deelnemers veel creativiteit!

Jo. (DAC)

REGLEMENT:

Deelnemers: Iedereen die zijn Liga-bijdrage heeft voldaan (verder: Liga-lid) en lid is van een club aangesloten bij de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (verder: de Liga) mag deelnemen aan de fotowedstrijd.

Onderwerp: Het onderwerp van de inzending moet zweefvliegen gerelateerd zijn.

De **inzendingen** moeten origineel zijn en mogen niet eerder hebben deelgenomen aan een fotowedstrijd.

Digitale inzendingen dienen toe te komen uiterlijk op **30 november 2006** op :

fotowedstrijd@lvzc.be; of www.lvzc.be.
Dus geen afdruk nodig.

Analoge foto's, - 18 x 24 cm., zowel glanzend, mat, kleur of zwart-wit zijn toegestaan -, dienen ten laatste toe te komen op **10 november 2006** op volgend adres :
Fotowedstrijd LVZC - tav Jo Schreurs, Termikkelaan 9 - 2530 Boechout.
Inzendingen die later toekomen dan bovenvermelde data nemen automatisch deel aan de wedstrijd van het volgende jaar.

De deelnemer heeft van zijn analoge foto het negatief. Van de digitale foto bezit hij het origineel bestand met een minimale resolutie van 2000 bij 1500 pixel (of een volwaardige 3 megapixel).

Auteursrecht: De deelnemer verklaart auteur te zijn van de opname en de eventuele digitale bewerking. Hij kan dit aantonen met de originele bestanden (voor bewerking) en/of negatieven, die hij op eenvoudige vraag kan voorleggen.

Elke deelnemer kan **maximaal 5 foto's** insturen. Vóór de uiterste inzenddatum van de wedstrijd kan de deelnemer zijn inzendingen aanvullen of omruilen met nieuwe foto's.

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

Beoordeling: De inzendingen zullen beoordeeld worden door een jury en door de Ligaliden. Hiertoe zullen de inzendingen vanaf 4 december 2006 tot en met 7 januari 2007 beoordeeld kunnen worden op de site van de Liga. Elk Liga-lid zal maximaal één top 3 mogen maken.

De beoordeling van de jury en de Liga-leden zullen beide voor de helft wegen.

De jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan het reglement voldoen of van een te laag niveau zijn, te weren uit de wedstrijd en niet te publiceren voor een publieke beoordeling.

De winnaars worden in januari 2007 persoonlijk verwittigd.

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

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

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

Sportcommissie

VERSLAG van de vergadering van 29 maart 2006

Aanwezig :

G. Van Pee, voorzitter, F. Dauw, J.P. Awouters, E. Lecloux, R. Paenen, P. Pauwels
Verontschuldigd :
R. De Coninck, J. Servais, G. Michiels, L. Van Geyte, R. Verschueren

De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 23-11-2005 :

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Homologatie van de zweefvliegeprestaties:

Alle dossiers worden aanvaard.

De commissie herhaalt de oproep aan de piloten op om bij het gebruik van een flight recorder meer aandacht te schenken bij het opstellen van de vluchtdeclaratie en bij het instellen van de start/finish en keerpunten.

3. Homologatie van records / Homologation de records

Zweefvliegen :

De volgende nieuwe records/verbetering van records werden aangemeld – nog geen dossier ontvangen:

- | | |
|-----------------|---|
| 1) J. Luyckx | General / 15-m class: |
| 03-12-2005 | Speed over FAI triangle 300 km: 147,31 km/h |
| 18-12-2005 | Speed over FAI triangle 750 km: 110,50 km/h |
| 18-12-2005 | Free triangle distance: 771,60 km |
| 22-12-2005 | Triangle distance: 821,70 km |
| 24-12-2005 | Speed over FAI triangle 100 km: 134,39 km/h |
| 2) L. De Preter | General – Open class: |
| 10-12-2005 | Free 3 turnpoint distance: 1 105,10 km |
| 10-12-2005 | Free triangle distance: 1 049,20 km |
| 3) B. Litt | General / 15-9m class: |
| 18-03-2006 | Free 3 turnpoints distance: 1 191,10 km |
| 18-03-2006 | 3 turnpoint distance: 1 133,10 km |
| 18-03-2006 | General / Open class: Free 3 turnpoints distance: 1 191,10 km |
| 18-03-2006 | 3 turnpoint distance: 1 133,10 km |

4. Resultaten van wedstrijden in 2006:

Er werden geen wedstrijdresultaten ingediend.

5. Reglementen van wedstrijden 2006:

Zweefvliegen : (reeds ontvangen)
- Kaiser Wedstrijd Zwartberg
- Kempen Cup Weelde
- Benelux wedstrijd Keiheuvel
- NK FAI-klassen St.-Hubert
- NK Clubklasse/Junioren Keiheuvel

Ballonvaart: (nog te ontvangen)

- NK Keiheuvel
- Gordon Bennett Cup

6. Allerlei

6.1. Brief vanwege J. Art en L. Marenne dd. 13/01 met voorstel tot het erkennen van bepaalde sportcommissarissen de welke flight recorders zouden mogen iken.
Op de vraag vanwege de commissie dd. 17/01 om het technisch dossier voor te leggen kwam geen reactie.

6.2. Zweefvliegen – Technische controle : Cfr. de procedures hebben 3 kandidaten met gunstig gevolg het examen afgelegd en bekomen aldus de bevoegdheid van 'Technisch Controleur'. Het KBAC-Handboek is overeenkomstig geactualiseerd.

6.3. Zweefvliegen – Voorstel tot aanpassing reglement 'Victor Boin-wedstrijd': De betrokken commissieleden hebben het voorstel onderzocht en zijn van oordeel dat het voorstel op enkele punten verder moet worden onderzocht. Indiëners worden geïnformeerd.

Omstreeks 19:00 u sluit de voorzitter het algemeen gedeelte van de vergadering, hierna volgt nog de detailcontrole van enkele zweefvliegdossiers.

Volgende vergaderingen: 28 juni 2006 om 18:30 u en 4 oktober 2006 om 18:30 u

P. PAUWELS
Verslaggever

VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

(29-03-2006)

Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

DECRAEMER Jurgen
MEEUSEN Luc
MICHIELS Roland

F.A.I.-BREVETTEN

D-BREVET

a. 1000 m hoogtewinst

CRAEYE Bert
VERBELEN Sven
MICHIELS Roland

b. 5 uren duurvlicht

CRAEYE Bert
WILLEBRORDS Rudy

c. 50 km afstand

LEYSSENS Pieter
VERBELEN Sven
VANDENBOSSCHE Dirk

Bekomen het zilveren kenteken:

LEYSSENS Pieter
VERBELEN Sven
VANDENBOSSCHE Dirk

E-BREVET

a. 3000 m hoogtewinst

VANDEWALLE Eric
VANDEWALLE Johan

b. 300 km afstand

GERITS Marcel
COLBRANT Eric

F-BREVET

a. 5000 m hoogtewinst

/

b. 300 km doelvlicht

GERITS Marcel

c. 500 km afstandsvlucht

KIMPE Manu

Bekomen het diamanten-kenteken

/

1000 KM - BREVET

/



AVIATION
SPACE
AEROSPACE INDUSTRY
PILOTS & CREWS
TRAVEL
INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

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

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

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

where knowledge meets your needs.



