

# LIGABLAD

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



31ste jaargang  
**april • mei • juni 2010**  
kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift



nummer **122**

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



**31 ste jaargang • nummer 122**  
**april - mei - juni 2010**

**Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:**

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

**E-mail:**

ligablad@skynet.be

**Aan dit nummer werkten verder mee:**

Luycks Johan - Deschacht Heikki (KFC) -  
De Wijs Bert (KAC) - Pauwels Patrick (LVZC)-  
Picard Guy (DAC) - Van Dam Kris (KAZM)  
- Gildemyn Guy (TAC) - Vanderveken  
Stéphane (KFC) - Van Ishoven Philip -  
VanLaethem Hans (KAZM) - Simons  
Annelies

**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 Boechemout  
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

**DEXIA**

Bank

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.  
Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 25 augustus 2010 op het redactieadres.

Foto cover: *Kempens Cup 2010 - foto: redactie*

## Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat .....	<b>1</b>
Nieuws van het promotieteam LVZC .....	<b>1</b>
Laucha-stage Pasen 2010 .....	<b>3</b>
Zweefvliegtuignieuws .....	<b>4</b>
Recordjacht in Namibië: deel 1: Analyse van de zweefvliegmeteo in Namibië .....	<b>5</b>
Wedstrijduitslagen .....	<b>8</b>
Onder de vleugel bij de vliegende reporter .....	<b>10</b>
Het hoekje van de boekenvreter .....	<b>12</b>
TAC - Project P4. Planneur Pour Pilotes Paraplégiques .....	<b>13</b>
Open BK Zweefvliegen 2010 te Saint-Hubert. Een invasie uit het Noorden... ..	<b>15</b>
KACB : Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen .....	<b>16</b>

## Woordje van de redactie

*Eén met de natuur. Een graag gebruikte lijfspreuk van de zweefvliegpiloot.*

*Op mooie dagen weten we ons toestel uren in de lucht te houden door een klein deel van de natuurkrachten te vinden en te benutten. Wanneer het weer ons dan al eens in de steek laat om ook de boeren tevreden te stellen wordt er na een kleine grom wel een alternatief gevonden om het weekend door te komen, geen mens die dit dramatiseert. Maar de natuur is meer dan regen- en cumulusbewolking. Een ongewoon groot aantal invloeden zijn bepalend voor het gebeuren in onze atmosfeer. Bij een duidelijk voelbare regenbui erkent men moeiteloos in de natuur z'n meerdere maar dit ligt blijkbaar heel wat moeilijker wanneer het gaat om een 'onzichtbare' aswolk, vooral als deze zich op een prachtige vliegtag manifesteert. Ongetwijfeld vormde de aswolk geen enkel gevaar voor onze toestellen maar feit is dat het vliegverbod werd opgelegd door 'de hoogste instanties'*

*en er, misschien mede door de tijdsdruk, geen onderscheid werd gemaakt naar de verschillende luchtsporten toe. Jammer genoeg was de dag te kort om door onderhandelen alsnog een vliegtoelating te bekomen.*

*Binnen de liga hebben verschillende mensen zich geëngageerd opdat we onze hobby zorgeloos kunnen beoefenen. De invulling van deze functies is voor velen zo vanzelfsprekend geworden dat de resulterende dienstverlening als een normale zaak wordt gezien. Dit is het echter niet! Het vraagt heel wat inzet van de betrokkenen. Mijn dank gaat uit naar Stan die jaren onze golf activering verzorgd heeft en nu de fakkel doorgeeft aan een nieuw team. Weet hun inspanningen, en die van elke andere vrijwilliger, te waarderen en zit niet te wachten tot ze een steekje laten vallen.*

*Scheepslui en anderen, veel plezier in onze golf!*

*Keep it safe,*

*Geert*

## Nieuws van het secretariaat

### Fataal ongeval

Op 18 mei jl. is Bert Verstappen overleden aan de gevolgen van een ongeval. Hij was samen met een vriend, eveneens zweefvlieger bij DAC op stage in La Motte du Caire. Het verder onderzoek door de BEA zal moeten uitwijzen wat de oorzaak van dit ongeval was. De zweefvlieggemeenschap biedt de familie en nabestaanden haar oprechte deelneming aan.

### Kadervorming

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

### "Reading you 5!"

De Raad van Instructeurs koos dit onderwerp als veiligheidsthema voor 2010. Uit de veiligheidsrapporten was vastgesteld dat een onduidelijke communicatie aan de basis lag van een incident. Posters met aandachtspunten en veiligheidstips werden ontworpen en verspreid onder de clubs.

### Technische controle – Opvolging van de luchtwaardigheid via de LVZC-CAMO+

De werkgroep TC heeft, in overleg met de Raad van Bestuur, de volledige problematiek grondig blijven voorbereiden. De goedkeuring van ons handboek door het DGLV komt stilaan in de eindfase en er wordt alles aan gedaan om in september operationeel te worden. Ondertussen werden reeds twee cursussen gegeven voor de kadermedewerkers en toekomstige medewerkers die de inspecties zullen uitvoeren.

### EASA

Op 9 april werd het 'Comment Responce Document' gepubliceerd over NPA 2008-17 – Licensing. Het totale document – de bijgestuurde voorstellen inzake regelgeving alsook de verwerkte commentaren – bedraagt meer dan 4000 pagina's. Het werd een hele karwei om regels die betrekking hebben op onze sport hier uit te halen en te bestuderen. In globo kunnen we stellen dat het werkbaar zal blijven maar het blijft hoe dan ook complexer dan voorheen. Eerstdaags wordt de CRD in verband met de medische keuring verwacht. Ook wordt een aangepast voorstel verwacht in verband met de 'Approved Training Organisations' of de regels hoe opleiding in de toekomst moet worden georganiseerd.

### Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas af en toe geconfronteerd met incidenten en soms met een accident. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren aan de hand van de beschikbaar gestelde formulieren. We herhalen nogmaals dat het rapporteren een element is in het voorkomingsbeleid. Alleen door het onderzoeken en het bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de opleiding en procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen.

### KBAC-Sportcommissie

Gelieve de te homologeren dossiers binnen te brengen tegen 15 september of uiterlijk tegen 15 november om ze nog dit jaar te laten afhandelen. Kijk steeds na of het dossier volledig is a.u.b. Denk eraan dat een dossier moet worden ingediend uiterlijk 12 maanden na de datum van de prestatie.

### Vademecum 2010 - Pencorrecties

Gelieve de volgende correcties/aanvullin-

gen uit te voeren a.u.b.:

- Pag. 3 - Raad van Bestuur - Toevoegen Johan FRANSEN, Muishondstraat 43, 2500 Lier, tel. 0477/655 474
- Pag. 5 - Albatros - adreswijziging/correctie: 9. Herman Holsteys, Eikelbosstraat 62, tel. 0473/341 574
- 11. Wilfried Janssens, Vlindersstraat 21/3
- Pag. 7 – LUAC – Functiewijziging: 4. Stefan BOVIN, H. Geeststraat 172, 3000 Leuven, tel. 016/20 07 14

### Fotowedstrijd 2010

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

### Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

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

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

**Noteer nu reeds...**  
zaterdag 29 januari 2011  
Symposium - PVC Oostmalle

### ONZEKER OVER DOPING?

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

surf naar [www.dopinglijn.be](http://www.dopinglijn.be) of bel 0800-30201

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

## Nieuws van het promotieteam LVZC

De voorbije winter zijn weer een aantal promotionele acties op poten gezet. We overlopen ze even voor u.

### 20 jaar Klasse

Om de 20ste verjaardag van het tijdschrift Klasse te vieren, lanceerde het het Vlaams Ministerie van Onderwijs in 2009 een wedstrijd waarbij de deelnemers een bijzondere ervaring ter land, ter zee en in de lucht konden winnen. De Liga nam dan ook graag het

luik "in de lucht" voor haar rekening. Via deze weg konden we onze sport bekend maken onder de zowat 130.000 leerkrachten in Vlaanderen.

Rond deze tijd zijn er 6 groepen van 4 leerkrachten te gast in verschillende clubs (VZP, LUAC, ALB, KACB en KFC) om een initiatievlucht te maken. Hierbij brengen ze uiteraard ook geïnteresseerde supporters mee. Hopelijk krijgt iemand onder hen de smaak te pakken.

### Workshop zweefvliegen in middelbare scholen

Op 25 februari en 2 maart streek de KFC neer in twee middelbare scholen voor een workshop zweefvliegen. In februari waren de zesdejaars van het SHZMI te Deinze aan de beurt. In maart stelde de KFC zich op in het VTI Kortrijk. In de voormiddag volgden 4de en 5de jaars van het VTI de workshop. In de namiddag kwam een groep 3de jaars van het PTI Kortrijk de workshop volgen.



Het programma bestond weer uit 3 luiken: presentatie, zweefvliegtuig en simulator. De workshop werd afgesloten met een kwis. In totaal wonnen 8 leerlingen een initiatievlucht, waarvan 4 geschonken door de Liga. Dankzij een goed uitgekende budgettering en goodwill langs verschillende kanten kon deze workshop met een verwaarloosbare kost voor Liga en KFC gerealiseerd worden. Bovendien kan de KFC alle medewerkers een startticketje bieden als bedanking voor de geleverde diensten. In totaal kwamen ca. 180 leerlingen rechtstreeks in contact met de zweefvliegsport en een paar duizend onrechtstreeks. Beide workshops genoten heel wat aandacht in de lokale media (zowel kranten, radio als tv) en in het tijdschrift Klasse voor leraren (zie <http://www.klasse.be/leraren/archief.php?id=14114>). Het is de eerste keer dat we de workshops een volledige dag inrichten. Dat betekent iets vroeger opstaan, maar zeker meer opbrengst. Intussen is het KFC-team zo geoefend dat ze erin slagen alles op te stellen in ca. 30 minuten.

Dank aan Alex Jacobs (DAC) voor het ter beschikking stellen van de simulator.

Graag geef ik nog even mee dat de KFC intussen een deelnemer voor de stage ingeschreven heeft die onze sport en de KFC vorig jaar heeft leren kennen via de workshop.

## De Capelderij

De Capelderij is een begeleidingscentrum voor jongeren met gedrags- en emotionele problemen. Toen één van de begeleiders daar onlangs vaststelde dat er in de leefgroep een interesse bestond voor de zweefvliegsport en de jongeren ervan uitgingen dat dit onbereikbaar was voor hen, nam hij contact op met verschillende clubs. Na wat

overleg is een samenwerking opgestart tussen KACB en de Capelderij voor een initiatiedag op maat. Dit past volledig in de democratiseringspolitiek die de Liga wil voeren. Af en toe doen clubs inspanningen om onze sport toch toegankelijk te maken voor mensen waarvoor de drempel wat hoger ligt of inderdaad onoverkomelijk is. Vorig jaar gaven Limburgse Vleugels en VZP in ieder geval het aanstekelijke voorbeeld.

## Vlaamse Ingenieurs Kamer (VIK)

Naar aanleiding van een voorstel vanuit het promotieteam aan de top van de VIK (beroepsvereniging voor industrieel ingenieurs) heeft de jongerenafdeling Zuidwest Vlaanderen een groepsinitiatie georganiseerd in samenwerking met de KFC. De 20 beschikbare vluchten waren anderhalve maand vóór het evenement reeds uitverkocht. Deze groepsinitiatie was voorzien op zaterdag 1 mei. Omwille van het slechte weer moesten we uitwijken naar 29 mei met 12 juni als volgende reservedatum. De groep zal in twee gesplitst worden. Terwijl de ene groep vliegt, krijgt de andere een presentatie over zweefvliegen en hoe je er zelf mee kan beginnen. Daarna worden de groepen gewisseld. We hopen niet alleen dat de KFC hieruit nieuwe leden kan werven, maar ook dat het succes van deze editie afdelingen in andere regio's ertoe aanzetten hetzelfde te doen bij een club in hun regio.

Eenzelfde voorstel is indertijd overgemaakt aan de KVIV (beroepsvereniging voor burgerlijk ingenieurs). Maar daarop hebben we voorsnog geen gevolg gezien.

## Minder succes

Af en toe leiden onze inspanningen ook tot niets. Enkele voorbeelden.

- We hebben Flair een voorstel gedaan, maar een reportage over vrouwelijke zweefvliegpiloten past momenteel niet in hun planning. Maar plannings kunnen natuurlijk veranderen ...

- We hebben verschillende malen de redactie van Explorer, het tijdschrift van Touring, aangeschreven met een voorstel iets te brengen over onze sport. Nog zonder gevolg.

- Verschillende beroepsorganisaties werden aangeschreven, maar buiten VIK zonder gevolg.

- Luchtvaartcafé Amelias lijkt met de noorderzon verdwenen. Het voor hen ontworpen spandoek hebben we nog steeds en wacht op een andere nuttige bestemming.

## Selectief

Af en toe beslissen we ook bepaalde gelegenheden niet te benutten. We werken nog steeds met vrijwilligers, we hebben maar een beperkte capaciteit en we willen allemaal af en toe nog eens vliegen. We kunnen dus niet alle gelegenheden aangrijpen. Enkele voorbeelden:

- We hebben in overleg bewust beslist niet deel te nemen aan het autosalon 2010 te Brussel

- We hebben besloten onze inspanningen voor BLOSO zomerpromotietoer te beperken tot 1 locatie, namelijk Zolder op 29 augustus (verzorgd door Albatros).

## Gordel

Het ziet er naar uit dat LUAC de fakkel voor de Gordel over neemt van VZP. Graag zien we van de verschillende clubs een grotere deelname in het bemannen van de stand op zondag 5 september. Vrijwilligers kunnen zich aanmelden via [promotie@lvzc.be](mailto:promotie@lvzc.be).

**LX 8000 – toonaangevende navigatie en final-glide computer**



Navigatie- en final-glide-computer, elektrische variometer, Flarm-systeem én IGC-gecertificeerde vluchtlogger in één!  
Groot en helder kleuren scherm (9cm diagonaal, 320x240 pixels, 256k kleuren), 2Gb geheugen voor wereldwijde airport-, keerpunt-, terrein- & luchtruim-databases. Zeer gebruiksvriendelijk!

**NIEUW !**

**Oudie: dé PNA vóór zweefvliegers, dóór zweefvliegers! Compleet met navigatie-software SeeYou Mobile!**



**NIEUW !**

**LX Flarm RedBox met motorloopregistratie (engine noise level (ENL) sensor)**



Per heden is de populaire LX Flarm RedBox als IGC-logger ook leverbaar met ENL-sensor. De meerprijs voor deze optie is 145,00 euro incl. BTW. Ook bestaande RedBoxen met IGC-logger kunnen een upgrade krijgen naar ENL voor 145,00 euro incl. BTW, excl. verzending.

**www.GliderPilotShop.be**  
e-mail: [info@GliderPilotShop.be](mailto:info@GliderPilotShop.be)

# Laucha-stage Pasen 2010



## Zaterdag 10/04/2010 De heenreis.

Dit jaar waren we snel vertrekkensklaar: geen nummerplaten die nog moesten gemaakt worden, verlichting die niet wilde branden etc. Onderweg geen files, het leek een voorspoedige reis te worden.

En het weer? Cumulusen tot in Laucha! Even dachten we dat de afstandsvliegers van DAC ons wel voor konden zijn in Laucha.

Op kop reed ik met mijn 11 jaar oude peugeot, 350.000 km op de teller, 90 PK (ik denk dat er een paar ezels bij zijn), gelukkig dit jaar zonder Twin-remork erachter.

En toch had hij het wat moeilijk de lange heuvels te beklimmen. Wat maakte dat Gerard met zijn dikke V-8, 6 liter cilinderinhoud telkens in mijn gat kwam rijden.

Als het stijgt moet je trager vliegen, als het daalt sneller. Daar had mijn auto geen probleem mee!

Op zo'n 200 km van Laucha besloot ik tijdens het dalen wat sneller te rijden, kwestie van wat voorsprong te nemen. Zo had Gerard het precies niet begrepen en versnelde ook..... met als resultaat dat het klempensysteem van zijn Van in de soep draaide. Jan nam de Twin over, ik de Ka8 en zo raakte alle zwevers toch nog op bestemming. Gerard wat later, ook al omdat zijn Garmin uitviel en Tom Tomtom (De Wel) de navigator het ook niet meer juist zag zitten.

Anders dan vorige jaren de toestellen door de vertraging niet meer opgebouwd, ook al omdat we de aankomst vierden met een CB die te kort, en later over het veld passeerde. Aankomst met beeld en geluid heet zo iets.

## Zondag 11/04/2010

Voormiddag net droog genoeg om de toestellen op te bouwen.

Briefing 's middags gaf droog, veel wind en een plafond van zo'n 350 m. Stephan vroeg naar onze intenties. 350 m? Genoeg om met een 800 m kabel iedereen een start te laten doen om te lossen en/of omgeving vanuit de lucht te bekijken volgens mij. Stephan

vroeg of dat de mening ook was van de andere DAC'ers. Iedereen vloog naar de deur..... JOEPIE!!!!!! VLIEGEN!!!!!! Stephan schudde het hoofd, crazyz Belgen.... Dat gingen we nog horen die week.

## Maandag 12/04/2010

Een dag om te vergeten: tot laat in de namiddag wat rondgehangen, wachten op droog weer dat maar niet kwam. Dan was het te laat om een vervangende activiteit te organiseren.

's Avonds kwam Gilles op het lumineus idee te gaan bowlen. Volgens de flyer was op maandag de zaak waar we elk jaar een balletje rollen open..... niet dus. Nieuwe openingsuren!

Dan maar in de kantine van het plaatselijk zwembad (hypermodern, met binnen- en buitenbad, solarium, sauna, de hele zwik) ene gaan drinken en opwarmen.

Een dag om te vergeten dus.

## Dinsdag 13/04/2010

Eindelijk een "Laucha-dag". Veel starts gemaakt, de solisten en dubbelvliegers gaven van katoen. En we hebben toen het aantal start-records zeker verbeterd. Bij mijn tweede start naar 350 m ontdekte ik samen met Richard in de Twin na 27 jaar vliegen het fenomeen "golf". Ongelooflijk! Langs een wolkenrij af, rechtdoor met de Twin constant meer dan 1 m/s stijgen. En het bleef maar doorgaan. Ver boven de toppen nog altijd rechtdoor aan 2 m/s. Bleu sky boven ons, donsdeken van wolkenrijen onder ons met hier en daar een venster naar de grond. Echt een kippenveldmoment.

## Woensdag 14/04/2010

Voormiddag met 90° crosswind op een ander piste gevlogen. Starten-circuit-landen-starten-circuit-landen.....

De lierman-kabelrijder combinatie bleek vandaag niet zo vlot te verlopen. Dat koste ons wat tijd en starts. Ook geen weer om iemand zijn eerste liersolo te laten maken.

's Namiddags besloten we de startrichting vanwege de wind te verplaatsen. Toen alles klaar lag.... begon het te regenen. Ik deed toch nog een start met Hendrik die perfect door hem werd uitgevoerd. De eerstvolgende dag met rustig weer en ik ben weer een leerling kwijt aan de Ka8!

Katleen en Jan staan ook op het punt en Rafaël hoeft zelfs niet meer "binnen gepraat" te worden. Wat een team!

's Avonds gingen Jan, Katleen, Francis, Didier en ik nog wat baantjes trekken in het zwembad van maandag. Francis waagde zich zolang in de sauna dat we vreesden dat hij er gesmolten (gekrompen) zou uitkomen. Het viel uiteindelijk nogal mee.

## Donderdag 15/04/2010

Voormiddag regen. Om 12 u zou een droge periode komen, gevolgd door weer regen.

Tegen 10u30 klaarde het wat op en besloten we de plastics al buiten te zetten, kwestie van op tijd alles in piste te hebben. Tegen 11u30 viel (volgens mij) de laatste kleine bui.

Onmiddellijk na het eten alles al naar de piste gebracht. Droog gebleven tot 5u30! 40 Starts gedaan, Hendrik solo op Ka13, Jan solo Ka13 en eerste Ka8 aan de lier, Katleen



doet morgen nog enkele kabelbreuken met Duitse instructeur, dan met mij nog een check en ze kan alleen de lucht in!

Zeer vruchtbare namiddag dus.

's Avonds zei Stephan me dat hij om 13 u zomaar een kijkje kwam nemen of "ze" goesting hadden om te vliegen..... die crazy Belgen hadden alles al in piste staan!

Ze kennen ons in Laucha al heel goed.

Morgen zou zonnig en droog worden. Dat wordt duimen, we zijn alleen op het vliegveld, een club uit Berlijn is het woensdag al afgebeld, morgen vliegen we astir CS, cirrus, Janus, Ka13, alles is voor ons!

## Vrijdag 16/04/2010

De dag begon inderdaad met de beloofde zon. Wij er natuurlijk als de kippen bij om alles al buiten te zetten. Er was westenwind voorspeld maar hij bleek pal uit het noorden te komen en was nogal krachtig. Dus kozen we voor de startrichting die we gewoon waren. Wel met een iets kortere kabel maar door de wind raakten we toch 400- 450 m hoog.

Katleen deed met de Duitse haar kabelbreuken en werd aan mij overgedragen voor de

laatste checks. Bij de eerste start klom het uitzonderlijk langzaam. Het bleek vrij snel dat de wind toch besloot uit westelijke richting te waaien. Dus snel alles verhuisd. Katleen, Rafaël en ik duwden de Ka13 zo'n 800 m naar de andere kant van het veld. Stephan had het weer over de crazy Belgen! Omdat de nieuwe startrichting door Katleen nog niet gebruikt was deden we nog een checkvlucht die natuurlijk perfect was. Katleen solo en namiddag Ka8! Helaas zou door de passage van een front de wind weer aanwakkeren en cross staan op de piste. Te laat om wéér van piste te veranderen. Ka8 voor morgen. Hendrik vloog een drietal Ka8 vluchten met 30 minuten thermiek!



Katleen met de ASK21

De late namiddag werd ingevuld met soft-acro (Twin ik back seat) en low level full-acro (ask21 Stephan) wat zeer in de smaak viel. Uitkijken naar een zonnige afsluitdag.....

#### Zaterdag 17/04/2010

De stralend blauwe dag kwam er inderdaad. Om 6u30 maakte ondergetekende zijn ochtendwandeling, geen wolkje aan de lucht en windstil!

Zelfs de hangaar stond al open. Om 7u vlug het goede nieuws gaan verkondigen op de kamers zodat we voor het ontbijt al wat toestellen in piste konden zetten om geen tijd te verliezen want er moest ook nog afgerekend worden.

Dat in piste zetten voor het ontbijt lukte niet



Katleen en Val bij de ASK21

echt maar toen iedereen afgerekend had stond alles al klaar. De Duitse clubleden wisten effe niet wat ze zagen. Aanvankelijk verscheen aan de horizon wat onheilspellende grijze ochtendmistelijkheid die gelukkig snel verdween.



Die crazy Belgen

Ganse dag bleu sky, veel vluchten, wind ideaal op de helling, dus wat hellingstijgwind. Katleen op Ka8! En of ze zich liet gaan? Maar liefst 5 starts!

Omdat de toestellen toch afgebouwd moesten worden werd de Twin vakkundig door Francis in een veld langs Laucha buiten

gezet! Bedankt ophaalploeg Ann, Kevin, Pieter, Sam, Wanja en Tom.

#### Zondag 18/04/2010

De terugreis verliep zonder problemen. Door een paar wegwerkzaamheden wel enkele ommetjes moeten maken. Terug thuis met stralende lucht maar donderwolkegezichten! Vliegverbod wegens aswolk.

#### Epiloog

Laucha 2010? Voor mij 100% geslaagd.

In totaal 257 starts gemaakt.

Samen meer dan 36 uur gevlogen.

En dan weten dat drie clubleden maar drie dagen vlogen.

Jef, Fons en Jan solo op lier.

Francis eerste buitenlandje.

Katleen eerste solo en Ka8.

Hendrik solo lier en Ka8.

En dan ben ik waarschijnlijk nog wat prestaties vergeten.

Tot volgend jaar, ik zal er weer bij zijn.

Guy Piccart, DAC

## Zweefvliegtuignieuws

### Butterfly avionics

Deze firma ([www.butterflyavionics.com](http://www.butterflyavionics.com)) bouwt al geruime tijd grafische displays voor Flarm, en sedert een tijdje de PowerFlarm, een toestel dat zowel Flarm-als transpondersignalen verwerkt en alle botsinggevaaren toont op één enkele display. Het laatste snuffje van Butterfly is de iGlide, een zweefvliegnavigatiesoftware die speciaal ontwikkeld werd voor de iPhone en de iPod Touch. Een concurrent voor SeeYou Mobile, WinPilot en Pocket StrePla dus. Voordeel: speciaal ontwikkeld in functie van een welbepaalde hardware, en beschikbaar vanaf september

2010 in elke Apple Appstore aan de prijs van 299 €. Hardware is al tegen 189 € te verkrijgen.

### CamelBak

Drinken tijdens de vlucht is absoluut noodzakelijk om dehydreren tegen te gaan. De bekende firma van drinkwaterzakken CamelBak brengt een elektronische debietmeter op de markt, die je toelaat te weten hoeveel je al gedronken hebt, hoeveel er in de zak blijft, en zelfs je drankgedrag af te stemmen op je vloeistofnoden. Zie [www.camelbak.com/sports-recreation/accessories/flowmeter.aspx](http://www.camelbak.com/sports-recreation/accessories/flowmeter.aspx).

### Glider Winch Europe

Deze firma (<http://gliderwincheurope.com>) werd een tijdje geleden opgestart door Peter Mink om in de eerste plaats het onderhoud en de wisselstukken te leveren voor de lieren van de failliete firma MEL. Ondertussen wordt er in samenspraak met Peter Van Gelder gewerkt aan het opstarten van de productie en verkoop van nieuwe Van Gelder lieren in 2, 4 en 6-trommeluitvoering. En een nieuwe,





gunstig geprijsde, modulair gebouwde 2 à 4-trommellier zit in de ontwerpfase.

## Jonkers

De JS1 Revelation heeft nu van de Zuidafrikaanse CAA het typecertificaat ontvangen, drie jaar na de eerste vlucht van het prototype. Aangezien de 18-m-klasser ontworpen werd volgens de CS-22, zou een EASA-goedkeuring nog dit jaar moeten volgen. Voor onze contreien wordt de JS1 verdeeld door de Nederlander Maarten Balthussen ([www.glider-import.com](http://www.glider-import.com)). Minstens één JS1 zou in augustus in Szeged meedoen aan de WK.

## Garrecht

Ook Garrecht draagt zijn steentje bij tot het integreren van transpondersignalen in het Flarm-systeem. De TRX-1090 ADS-B/transponderontvanger wordt verbonden aan een Flarm en aan één van de vele compatibele Flarmdisplays (Butterfly, V3, V4, Garmin® GPS 39x/49x/69x®), en maakt zo met transponder uitgeruste toestellen zichtbaar. Garrecht biedt verder ook een geïntegreerd systeem (ADS-B/transponderontvanger + display in één behuizing) aan: de TRX-2000, die ook met Flarm kan gecombineerd worden (ingebouwd of extern).



## LightHawk

Dit is een nieuwe ultralichte zwever die in de VS wordt ontwikkeld door Danny Howell. Het 15 m toestel weegt (berekend) slechts 150 pond en werd geoptimaliseerd voor zwakke stijgwinden. De overtreknelheid is slechts 45 km/h, de berekende glijhoek zou 1:35 bedragen (snelheid niet opgegeven). Meer nieuws op <http://glidersport.net>.

*Stéphane Vander Veken*

*Alle foto's zijn bedrijfsfoto's*

# Recordjacht in Namibië: Deel 1: Analyse van de zweefvliegmeteo in Namibië

Tijdens mijn eerste vliegseizoen in Namibië (winter 2006), bleek dat de voorspelling voor het startpunt van de thermiek vaak fout zat. Dit resulteerde in het niet optimaal benutten van enkele goede dagen, vanwege niet, of te laat starten op basis van een laat voorspelde thermiekstart die niet overeen kwam met de werkelijkheid.

Een mooi voorbeeld was een dag dat men tijdens de meteobriefing een voorspelde temperatuur van 26 °C aangaf voor 9 h. Terwijl het in werkelijkheid reeds 29 °C was om 9h15. De voorspelling was dat de thermiek tussen 11 en 12 h zou starten. In werkelijkheid hingen er om 11h30 reeds wolken op 3500 m hoogte. Ja, het ongenoegen over de kwaliteit van de meteo voorspelling specifiek voor het zweefvliegen is een bekend zeer. Dat helaas zelfs in een zweefvliegparadijs als Namibië bestaat.

Een gelijk ongenoegen over de kwaliteit van de meteovoorspelling ontwikkelde zich bij Sigi Baumgartl. Dit gemeenschappelijk element was het startpunt om samen met weeranalyses aan de slag te gaan en resulteerde, naast kennis over de zweefvliegmeteo in Namibië, in een vriendschap met Sigi.

Het doel was om het startpunt van de thermiek te bepalen. Om zo tot een juiste inschatting te komen van de duur van een thermiekdag in Namibië. In combinatie met het verwachte plafond en de kans op zones

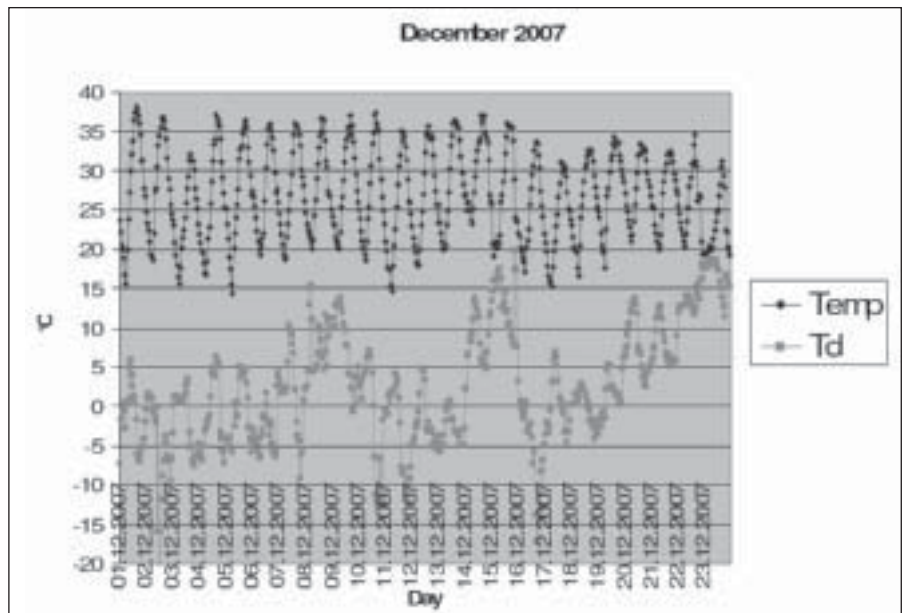


Fig. 1: Temperatuur en dauwpunt van 1 tot en met 23 december 2007 in Bitterwasser

met risico naar overontwikkeling, vergezeld van buien en of onweer, kom je dan tot het inschatten van het potentieel voor het vliegen van een bepaald record op die dag.

In eerste instantie werd de focus gelegd op het startpunt van de thermiek. Het is algemeen gekend dat het startpunt van de thermiek wordt gestuurd door het bereiken van een bepaalde temperatuur. Dit was de reden dat onze keuze ging naar het meten en ana-

lyseren van de temperatuur. Voor het voorspellen van het tijdstip met de eerste wolkenvorming en de hoogte van de wolkenbasis, is het nodig om het dauwpunt van de luchtmassa te kennen. De berekening van het dauwpunt volgt uit de meting van temperatuur en luchtvochtigheid.

Luchttemperatuur en vochtigheid zijn 2 klassieke meteorologische parameters die met eenvoudige apparaten kunnen worden

opgemeten. We maakten gebruik van een simpel elektronisch toestel dat tevens de meetwaarden opsloeg zodat analyse in de loop van de tijd mogelijk was. In figuur 1 zijn de opgemeten waarden van lucht temperatuur en dauwpunt (berekend op basis van de luchtvochtigheid) tijdens 23 dagen in de maand december 2007 voorgesteld.

Op basis van de uitgevoerde metingen is de temperatuursstijging per uur berekend. In figuren 2 en 3 zie je een voorstelling van de temperatuurgradiënt voor de volledige dag en specifiek voor het tijdsvak tussen 6 en 8 h van enkele dagen tijdens december 2006 en 2007.

Een belangrijk resultaat is dat de temperatuursgradiënt tussen 6 en 8 h van dag tot dag zeer grote verschillen kent. De meetwaarden variëren van 1,3 tot 9 °C tijdens een periode van 2 h. De voorspelling van de

		Temperature at 9h(°C)								
		22	23	24	25	26	27	28	29	30
Temperature difference between 7 and 9h (°C)	4	14:30	13:55	13:20	12:45	12:10	11:35	11:00	10:30	10:00
	5	14:20	13:45	13:10	12:35	12:00	11:25	10:50	10:25	09:55
	6	14:10	13:35	13:00	12:25	11:50	11:15	10:45	10:20	09:55
	7	14:05	13:30	12:55	12:20	11:45	11:10	10:40	10:15	09:50
	8	13:45	13:10	12:35	12:00	11:25	10:55	10:30	10:10	09:45
	9	13:20	12:45	12:10	11:35	11:00	10:40	10:20	10:00	09:40
Local time to achieve 32°C										

temperatuur om 9 h en het starten van de thermiek deed men op basis van de temperatuursmeting om 8 h en dan een temperatuursgradiënt van 2 °C/h. De werkelijke opwarming gebeurde veel sneller dan de toegepaste 2 °C/h en dit was dus de verklaring voor de te laag voorspelde temperatuur om 9 h en de veel te late thermiekstart op

de zeer goede dagen. Het effectief meten van het temperatuursverloop en opvolgen van de temperatuursevolutie was een belangrijk inzicht om tot een juistere voorspelling van de thermiekstart te komen.

Op basis van enkele correlatiestudies tussen het temperatuursverloop tussen 7 en 9 h en de temperatuursevolutie tussen 9 en 11 h, waren we in staat om een tabel op te stellen die het tijdstip voorspelt waarbij de temperatuur 32 °C bereikt. Uit ervaring is gebleken dat 32 °C de temperatuur is waarbij de thermiek een hoogte van 1800 m grondniveau (is 3000 m MSL) zeker bereikt en zeer goede stijgwaarden oplevert.

Deze tabel laat toe om op basis van de gemeten temperatuursgradiënt tussen 7 en 9 h en de temperatuur om 9 h, het tijdstip van 32 °C en dus het tijdstip van goede condities te bepalen. Er is een duidelijke meteorologische verklaring voor deze temperatuur van 32°C. Sigi Baumgartl heeft door een analyse van 140 temperatuurcurven uitgevoerd vanuit Upington in Zuid-Afrika, kunnen aantonen dat van oktober tot december 2007 de temperatuur op 3150 m zeeniveau (= 1900 m bodem) schommelt tussen 8 en 12°C in 77 % van de metingen. In een groep van 20 % van de metingen zijn de temperaturen lager en is de luchtvochtigheid dermate hoog dat deze dag heel beperkte zweefvlieg-mogelijkheden biedt. De resultaten van deze analyse zijn voorgesteld in figuur 4.

Als men de temperaturen van 8 en 12°C op 1900 m boven de grond omrekent naar vereiste luchttemperatuur op de bodem om de lucht to daar te laten stijgen, komt men uit op waarden van 27 tot 31°C. Deze analyse onderbouwd de waarde van 32°C waarbij de thermische condities zeker goed zijn. Door het opmeten van de lokale temperatuurcurve tijdens de ochtend, kan men de voorspelling voor het tijdstip met 1900 m boven grondniveau nauwkeuriger maken.

De ervaring toont ook aan dat men reeds kan vertrekken met een plafond vanaf 1000 m grond. Dit doet men om de afstand te maximaliseren maar dan vliegt men bij de aanvang in blauwe thermiek met stijgwaarden van 0,5 tot 1,5 m/s. De gemiddelde reissnelheid ligt dan tussen 60 en 90 km/h wat in groot contrast staat met de topsnelheden tot 170 km/h bij de beste condities.

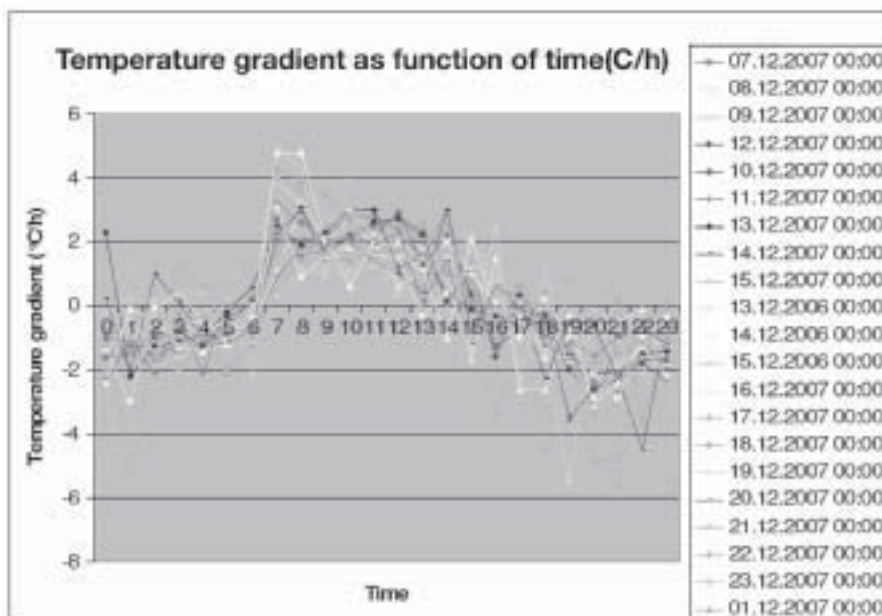


Fig. 2: temperatuursgradiënt in °C/h voor enkele dagen in december 2006 en 2007

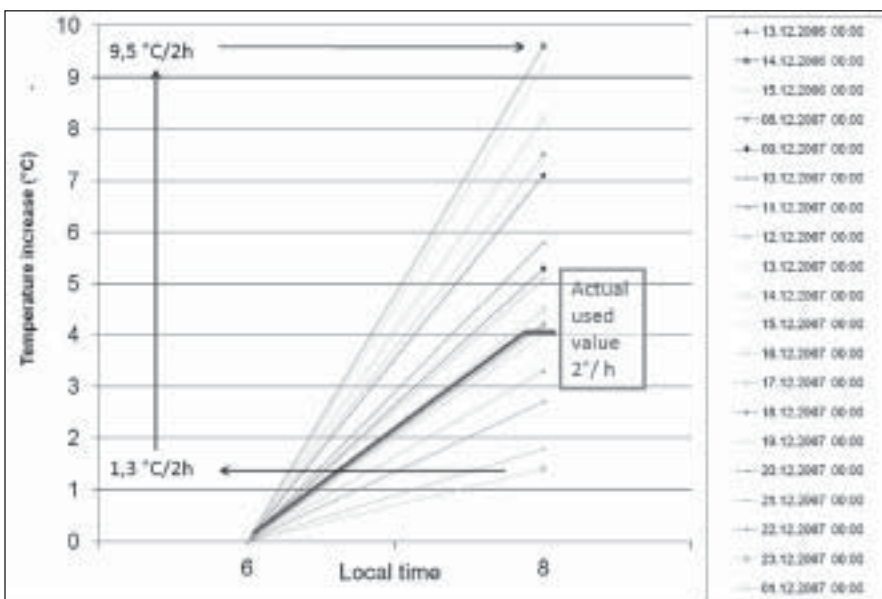


Fig. 3: temperatuursstijging tussen 6 en 8 h in °C voor goede vliegdagen in dec. 2006 en 2007



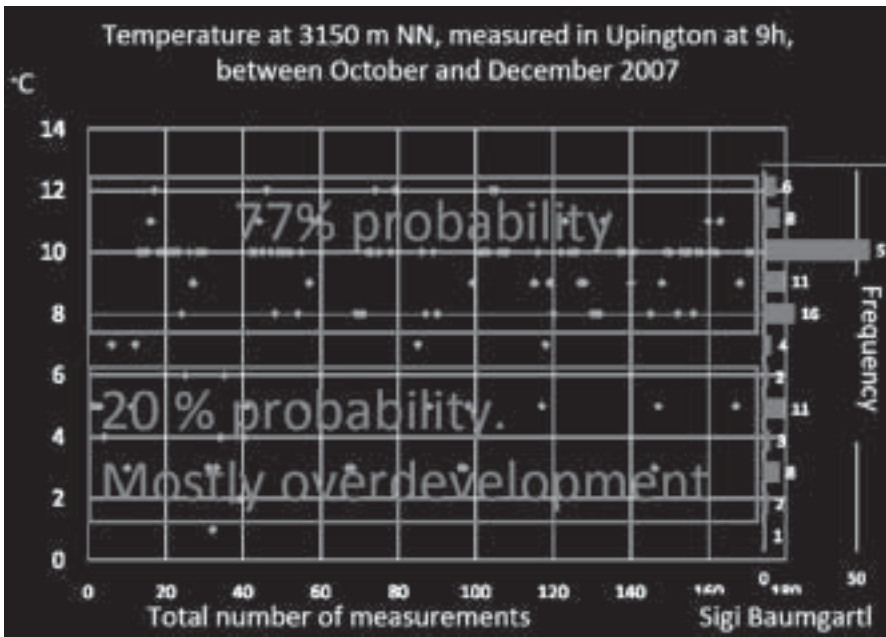


Fig. 4: statistische verdeling van de temperatuur op 3150 m gemeten in Upington van oktober tot december 2007

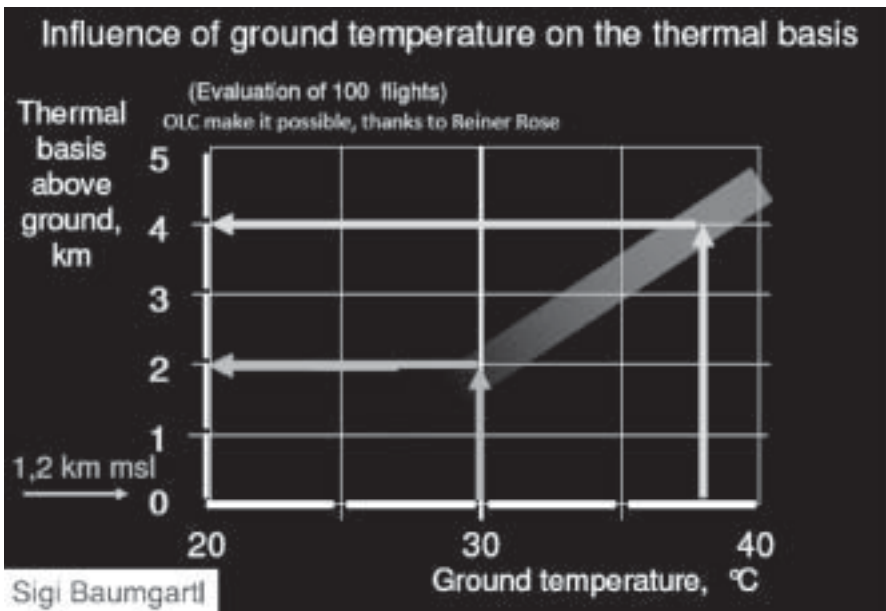


Fig. 5: relatie tussen bodemtemperatuur en thermiek hoogte

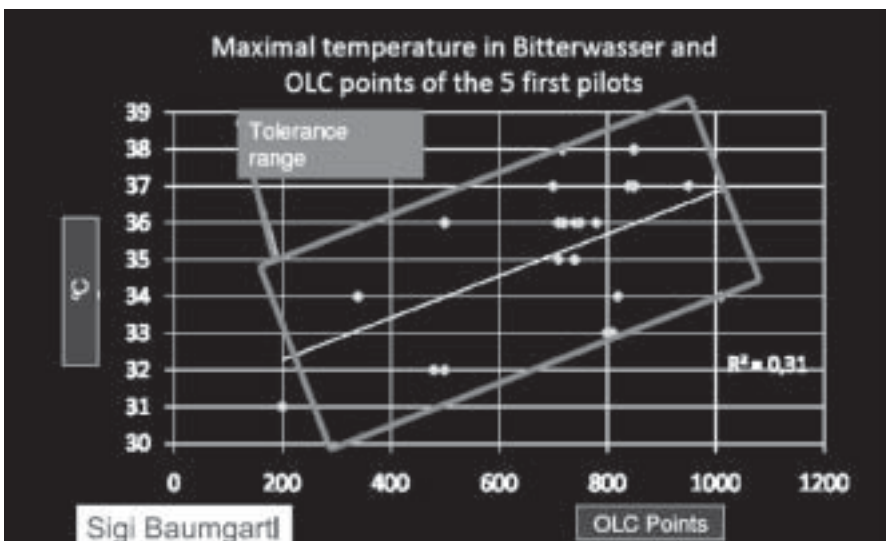


Fig. 6: correlatiestudie tussen maximale temperatuur en OLC punten van de 5 beste vluchten

Uit verdere analyses van temperatuurcurven, blijkt dat de temperatuurgradiënt boven 3000 m MSL circa 0,6 °C/100m bedraagt. Als de bodemtemperatuur nu stijgt met 1 °C, dan zal de basis toenemen met circa 100 m / (1 - 0,6) = 250 m. Sigi heeft een analyse van ongeveer 100 OLC vluchten in Namibië uitgevoerd en daar wordt de relatie van 250 m plafond per °C duidelijk bevestigd zoals weergegeven in figuur 5.

Een andere interessante analyse is de relatie tussen de maximale temperatuur en het aantal OLC punten van de 5 eerste plaatsen. Hetgeen een maat is voor het potentieel naar afstandsvliegen van die dag. Het resultaat is voorgesteld in figuur 6. Je merkt dat er een correlatie is maar tevens is er een flinke spreiding en dat is een gevolg van het feit dat niet enkel de temperatuur het overlandpotentieel van die dag bepaald.

Er is namelijk een andere belangrijke parameter en dat is de luchtvochtigheid. De luchtvochtigheid stuurt de vorming van de wolken, de wolkenbasis, het risico op overontwikkeling en in samenhang hiermee, de kans op buien en onweer. De formule die de wolkenbasis geeft is het verschil in dauwpunt en bodemtemperatuur vermenigvuldigt met een factor van 120. Bij een bodemtemperatuur van 34°C en een luchtvochtigheid van 4°C, bedraagt de wolkenbasis 30 x 120 m = 3600 boven bodemniveau. Als je echter even terug in het artikel gaat, zie je dat we met een bodemtemperatuur van 34°C, een thermiekhogte van 3000 m bereiken. Hetgeen betekent dat we op dat ogenblik nog blauwe thermiek hebben. De temperatuur dient op te lopen tot circa 38°C om condensatie te geven op circa 4000 m boven het grondniveau. Op dat ogenblik zijn de condities dan ook super.

De ideale conditie in Bitterwasser zijn dauwpunten in het bereik tussen 5 en 10 °C om een voldoende deel van de dag wolken te hebben in combinatie met goede stijgwaarden die snel vliegen toelaten en zonder risico voor vorming van buien of onweer. Als het dauwpunt boven 14 °C komt, zal de basis bij bijvoorbeeld 38 °C bodemtemperatuur beperkt zijn tot slechts 2900 m hetgeen lager is dan het potentieel van 4000 m convectiehoogte. Een plafond van 2900 m laat nog steeds snelle vluchten toe, maar er is het probleem van risico op buien en onweer.

Een dauwpunt vanaf 14 °C geeft het begin van de condensatie op een hoogte waarbij het temperatuurverschil met de omringende lucht nog hoog is. Dit in combinatie met de temperatuurgradiënt van 0,65 °C / 100m van condenserende lucht en de temperatuurgradiënt van de omgevende lucht van circa 0,6 °C / 100 m, resulteert dat de opstijgende lucht slechts 0,05 °C/100 m in temperatuur daalt t.o.v. de omgevende lucht.

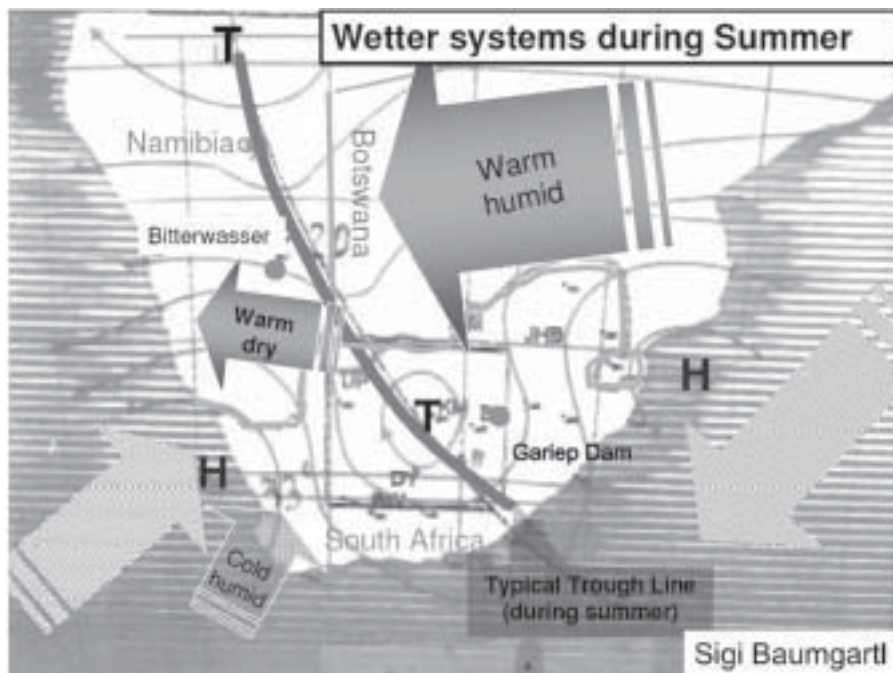


Fig. 7: weersystemen boven Zuid-Afrika tijdens de zomer

Per graad extra temperatuurverschil bij het begin van de condensatie, zullen de wolke toppen dus 2000 m hoger worden. Hierdoor zullen de wolke toppen kunnen uitgroeien tot hoogtes tussen 8 en 12 km. Dit proces resulteert dan in buien en onweer. Merk op dat voor er condensatie optreedt, het temperatuurverschil tussen stijgende lucht en omgevingslucht met 4°C per 1000 m afneemt wat verklaart dat een dauwpunt onder de 14°C de kans op buien en onweer aanzienlijk verlaagd.

In Namibië (en tevens in de Alpen en Spanje) kan je niet uitsluiten dat wolken met constante toevoer van warme bodemlucht in de loop van de dag gaan uitgroeien tot lokale Cb's met neerslag tot gevolg. De regio ten noorden van Gollschau is gekend voor het opbouwen van de eerste wolken in de loop van de dag door de gunstige invloed van het reliëf. De wolken worden hier constant gevoed.

De samenvatting is de kenmerken voor een goede vliegtag in Bitterwasser zijn:

- voldoende snel een temperatuur van 32°C bereiken door weinig afkoeling in de nacht of een snelle opwarming tijdens de ochtend
- een dauwpunt in het bereik tussen 5 en 10°C

Deze ideale temperatuur en dauwpunt wordt bereikt na de eerste of tweede dag. Met een wind die een oostelijke component heeft. Het is namelijk de wind uit het oosten die warm en vochtig is. Na enkele dagen oostenwind, is het dauwpunt te hoog geworden, met ontwikkeling van buien en onweer als gevolg. Bij aanhoudende wind uit zuid en westelijke richtingen is de toegevoerde luchtmassa zo droog dat er uitsluitend blauwe thermiek ontstaat. De echt goede dagen zijn dus ook in Bitterwasser vrij zeldzaam en beperken zich tot enkele dagen per seizoen met typische overgangsverschuinselen. Ja, dit klinkt wat zoals de eerste of 2de dag na een frontpassage bij een NO circulatie in België.

Een vaak toegepaste techniek is het vliegen in oostelijke richting waarbij men dan naar de grenslijn vliegt tussen de droge lucht-massa verbonden met de zuid- en westelijke windrichtingen boven Namibië en de vochtige lucht-massa die zich meestal oostelijk van de grens met Botswana bevindt. Deze laatste lucht-massa ontstaat boven Afrika door een oostelijk lucht-circulatie en is uitermate vochtig. De zeer frequente ontwikkeling van onweders in de buurt van bekende zweefvliegvelden in Zuid-Afrika zoals Bloemfontein en Mafikeng zijn daardoor te verklaren. Dit typisch weersysteem dat zich tijdens de zomer opbouwt boven het Afrikaanse continent is voorgesteld op figuur 7.

Tussen de 2 net geciteerde lucht-massa's ontstaat er een mooie wolkenband die tevens een convergentie-effect heeft waardoor men over een lange afstand zeer snel kan vliegen. Het grote nadeel van dit weersysteem is dat de juiste locatie en de ontwikkeling in de loop van de dag zeer moeilijk voorspelbaar zijn. Het laat toe van zeer mooie OLC vluchten te maken en soms worden er aangemelde 1000 km vluchten op dit systeem gevlogen. Nagenoeg drie kwart van de OLC 1000 km vluchten in Namibië worden met behulp van dit convergentie-systeem gevlogen. Voor recordvluchten is dit nagenoeg niet te benutten.

Hiermee sluiten we dit deel over de meteo analyse van Namibië af. Een goed begrip van de meteo is niet enkel in Afrika maar ook voor het zweefvliegen in België, de Alpen of Spanje een essentieel element om tot optimale benutting van de mogelijkheden te komen. In een volgend deel zullen we het hebben over de vereiste voorbereidingen om te komen tot geslaagde vluchten. De methodiek van voorbereiding is niet enkel van toepassing voor het vliegen van een record, maar is volledig te kopiëren voor piloten met een ambitie voor een 50, 300 of 500 km vlucht vanuit België of Frankrijk.

Johan Luyckx

*nvd: De figuren zijn in kleur terug te vinden op de liga website onder ligablad 122*

## Wedstrijduitslagen

Kempencup 2010-05-25

EBWE (Weelde), Belgium, 14/05/2010 - 17/05/2010

CLUB - Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	RAT	Koen Van Rooy/Tom Geenen/Werner Cools	B	ASK 21	905
2.	EX	Remi Vanderhoydonck	B	Astir CS Jeans	787
3.	D34	Thomas Van Erck	B	Twin Astir Trainer(FG)	761
4.	KW	Rudi Broeckx/ Stefaan Schoenmaekers	B	Twin Astir Trainer(FG)	667
5.	KB	Filip Meers	B	ASK 21	645
6.	WZ	Jorik Michiels/Rob Van Uffelen	B	Astir CS 77	595
7.	V5	Jan Brouwer	NL	ASK 21	506
8.	OU	Luc Stultjens	B	Astir CS Jeans	486
9.	BF	John Koch/Maarten Wolvetong	NL	Bergfalke III	479

10.	KA	Howard Van Doninck/Peter Hannes/Koen Michiels	B	ASK 13	407
11.	KX	Dirk Dierckx	B	Astir CS	401
12.	VJ	Kris Van Dam	B	Twin Astir	332
13.	V7	Peter Van Horsen	NL	ASK 23	274

SPORT - Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	ZY	Ken Evens	B	Nimbus 4DT	1307
2.	GB	Sebastien Mathieu	B	LS 3	1157
3.	76	Michel Bluekens	B	ASW 27	1110
4.	OI	Geert De Palmenaer	B	Pegase	1033
5.	BR	Peter Bertels	B	Std. Libelle	963

6.	XO	Guy Piccart	B	DG 300	925
7.	AY	Bob Everaert	B	LS 1 f	810
8.	FD	Stijn Van Den Broeck/Michel Van Acker	NL	LS 4	770
9.	DJ	Jan De Roo	B	DG 100	668
10.	WM	Manu Larose/Frederic de Groot	B	Std. Jantar	610
11.	WF	Dirk Van Doninck/Michel Van Put	BAC	Janus C	570
12.	AE	Danny Verheyen/Meyers	B	LS 7	395
13.	EZ	Jan Dielens	B	PIK 20 D	295
14.	EB	John Fabrie/Kris Geudens	B	PIK 20 D	267
15.	KH	Joris Van Doninck	B	LS 4	243

#### SPORT-XPDR - Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	52	Jelle Vandebeeck	B	Discus 2	1482
2.	HE	Walter Geenen	B	Ventus 2cM/18m	1441
3.	FND	Paul Van den Borne	B	Duo Discus T	1438
4.	NV	Dirk Nieuwenhout/Elin Scheffers	NL	ASH 25E	1390
5.	LI	Jeroen Jennen	B	LS 4	1363

6.	2W	Luc Van Camp	B	Discus 2T	1343
7.	W3	Johan Lemmens	NL	Discus	1296
8.	LX	Simon Berx/Ben Heylen	B	LS 4	1252
9.	HI	Eric Leybaert/Brian	B	Janus CM	1242
10.	W4	Roelof Klunder Nijland/Jan Seton	NL	DG 1000/20m	1169
11.	R1	Jan Gillegot-Vergauwen	B	LS 8	1113
12.	MCT	Bas Van Hertom/Patrick Van der Hamsvoort	NL	Duo Discus T	1091
13.	BG	Carl Claessens-Marc Belien	B	Duo Discus T	1078
14.	2D	Hugo Jansen	B	DG 300	1037
15.	E3	Stefaan Bovin	B	ASW 28	964
16.	ZX	Frank Van Putten/Jan Vercammen	B	DG 300	957
17.	ISM	Bart Schillebeeks/Eddy De Coninck	B	ASW 20	916
18.	YES	Philip Van de Donk	NL	LS 3	849
19.	AA	Yves Van Langenhoven	B	LS 4	843
20.	RW	Guigo Van den Broeck/Piet Mout	NL	ASH 25M	701
21.	BE	Bert De Wijs	B-KAC	DG 800/18m	2

## Kiewit Cup 2010

### EBZH - Kiewit/Hasselt, Belgium, 22/05/2010 - 24/05/2010

#### CLUB - Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	KB	Filip-Dries Meers-Van Gestel	B-KAC	ASK 21	853
2.	RAT	Koen Van Rooy	B-KAC	ASK 21	830
3.	EX	Remi Vanderhoydonck	B-Albatros	Astir CS Jeans	767
4.	D34	Dave Sannen	B-KAZM	Twin Astir Trainer(FG)	609
5.	M6	Albert-Christophe Schrayen-Laenen	B-Albatros	Astir CS Jeans	596
6.	AZ	Jorik-Rob Michiels-Van Uffelen	B-KACB	Astir CS 77	595
7.	AS	Gilles Habils	B-DAC	Ka 6 E	411
8.	VJ	Kris Van Dam	B-KAZM	Twin Astir	386
9.	OU	Luc Stultjens	B-Albatros	Astir CS Jeans	383
10.	EY	Marcel Snoeckx	B-Albatros	Twin Astir Trainer(FG)	298

#### SPORT - Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	HFJ	Hugo Mertens	B-Albatros	Jantar 2	2313
2.	HI	Joris Vanderputten	B-VZP	LS 6	2294
3.	IS	Daan Spruyt	B-VZP	Glasflugel 304	2290
4.	ZY	Ken Evens	B-Albatros	Nimbus 4DT	2260
5.	ED	Emiel De Wachter	B-ACK	LS 8	2154
6.	FU	Pieter Lievens	B-VZP	Std. Cirrus	1893
7.	OI	Geert De Palmenaer	B-VZP	Pegase	1808
8.	HH	Jan De Roo	B-VZP	Pegase	1651
9.	AY	Bob Everaert	B-KFC	LS 1 f	1467
10.	CWZ	Fabienne Van Der Linden	B-KAC	Std. Libelle	1443
11.	AE	Danny-Ivo Verheyen-Meyers	B-Albatros	LS 7	1409
12.	BR	Peter Bertels	B-KACB	Std. Libelle	1403
13.	XO	Guy Piccart	B-DAC	DG 300	1314
14.	EZ	Jan Dielens	B-LUAC	PIK 20 D	1157
15.	WM	Frederik De Groot	B-KACB	Std. Jantar 3	1010
16.	EB	John Fabrie	B-KAC	PIK 20 D	924

17.	KH	Joris Van Doninck	B-ACK	LS 4	618
-----	----	-------------------	-------	------	-----

#### SPORT-XPDR - Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	CM	Dennis-Eddy Huybreckx-Huybreckx	B-ACK	LS 8	2458
2.	21	Bert jr. Schmelzer	B-KACK	Discus 2T	2406
3.	MC	Tim Huybreckx	B-ACK	Discus bT	2304
4.	DR	Herman Peeraer	B-KAC	Ventus 2cT/18m	2259
5.	RW	Geert Van Duyse	B-EZAC	ASH 25M	2101
6.	DC	Niel Deijgers	B-DAC	Std. Libelle	1932
7.	52	Jelle Vandebeeck	B-De Wouw	Discus 2	1903
8.	HE	Walter Geenen	B-KAC	Ventus 2cM/18m	1746
9.	E3	Stefan Bovin	B-LUAC	ASW 28	1709
10.	46	Dennis-Jan Schouten-Schouten	NL-Ken. ZC	DG 505 22m	1704
11.	LT	Jef Kell	B-ACK	LS 7	1702
11.	DB	Pieter-Manu Beckx-Larose	B-KACB	Janus CT	1702
13.	2W	Luc Van Camp	B-KAC	Discus 2T	1541
14.	BG	Carl Claessens	B-KACB	Duo Discus T	1486
15.	LX	Simon-Ben Berx-Heylen	B-Albatros	LS 4	1465
16.	FND	Paul Van Den Borne	B-KAC	Duo Discus T	1445
17.	2S	Stijn Vanden Boer	B-Abatros	Std. Libelle	1381
18.	ISM	Bart-Eddy Schillebeeks-De Coninck	B-KAC	ASW 20	1377
19.	TQ	Rik Vanden Boer	B-Albatros	LS 4	1265
20.	AA	Yves Van Langenhove	B-DAC	LS 4	1173
21.	LI	Jeroen Jennen	B-KACK	LS 4	912
22.	3Kc	Geert Callewaert	B-Albatros	Discus 2T/18m	830
23.	R1	Jan Gillegot	B-Albatros	LS 8	625
24.	PM	Jan Speetjens	B-Albatros	LS 4	614
25.	ZX	Frank-Jan Van Putten-Vercammen	B-KAZM	DG 300	463
26.	HA	Peter-Filip Appeltans-De Corte	B-Albatros	Discus bT	344



Belgian Nationals 2010: Podium 15m klasse.



Belgian nationals 2010: Podium clubklasse.



## Belgian Nationals 2010

## Saint-Hubert (EBSH), Belgium, 09/05/2010 - 16/05/2010

## CLUB - Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	G6	Daan SPRUYT	VZP	LS4	1611
2.	AH	Dries VAN GESTEL	KAC	DG 300	1461
3.	7	olivier SEVRIN	CNVV	LS4	1333
4.	FU	Pieter LIEVENS	VZP	CIRRUS STD	1303
5.	DC	Niel DEIJGERS	DAC	Libelle STD	1268
6.	2S	Stijn VANDEN BOER	ALB	Libelle STD	1062
7.	TQ	Rik VANDEN BOER	ALB	LS4	896
8.	CWZ	Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	Libelle STD	75

## 15-meter \_Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	V	Jean-Luc COLSON	ACA	ASW27A/B	2037
2.	LT	Tim HUYBRECKX	ACK	LS7 (W)	2033
3.	21	Bert SCHMELZER	ACK	DISCUS2	2026
4.	MM	Andre Emmanuel LITT	CNVV-RVA	VENTUS2 A/B(x)	1919
5.	4	Francois DELFOSSE	ACUL	DISCUS	1892
6.	SR	Robbie SETON	W BrabAero	LS8 15m	1835
7.	CM	dennis HUYBRECKX	ACK	LS8 15m	1756
8.	ED	Emiel DE WACHTER	ACK	LS8 15m	1727
9.	MC	jef KELL	ACK	DISCUS (W) T	1642
10.	SK	Wim AKKERMANS	W BrabAero	LS8 15m	1623
11.	JH	José JAIME	RVA	LS8 15m	1556
12.	HI	Koen VANDERPUTTEN	VZP	LS6 15m	1501
13.	5F	Michael JEANMOTTE	ACA	LS8 15m	1451
14.	4V	Julien HENRY	ACA	JANUS C M	1295
15.	UU	Johan LIEVENS	VZP	DUODISCUS T	1131

16.	KA	Jean-Louis CORNEZ	ACA	DISCUS (W) T	1129
17.	KAH	Denis PETITFRERE	ACA	DISCUS T	898
18.	F1	Arjen VINK	ACA	DISCUS	644
19.	520	Benoit Evrard	ACUL	Discus	339

## OPEN CLASS - Overall results after day 3

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	71	Yves JEANMOTTE	ACA	LS10 18m	2031
2.	F2	Pascal HANSENS	CAPVV	VENTUS 2C(x) 18m T	1792
3.	VS	Thierry LEMINEUR	ACA	VENTUS 2C(x) 18m T	1685
4.	32	Olivier CORNEILLIE	TAC	LAK 17 18m T	1682
5.	VP	Frédéric PAEPE	ACA	VENTUS 2C(x) 18m T	1680
6.	3B	Jean-Louis BOUDERLIQUE	Cherence	VENTUS 2C(x) 18m T	1597
7.	1	Patrick STOUFFS	ACA	LS10 18m T	1467
7.	2Y	Bert Sr. SCHMELZER	ACK	VENTUS 2C(x) 18m T	1467
9.	CX	Bruno PIERAERTS	ACA	VENTUS 2C(x) 18m T	1438
10.	LC	Bernard DENONCIN	ACA	LAK 17 18m T	1316
11.	MF	Yves RUYMEN	DE WOUW	NIMBUS 4D M	1298
12.	HS	Larry NATOWITZ	RVA	VENTUS 2C(x) 18m T	1218
13.	LM	Johan LUYCKX	RVA	LAK 17 18m T	1166
14.	HFJ	Hugo MERTENS	ALBATROS	JANTAR 2	1161
15.	620	Alain CHARLIER	ACUL	VENTUS 2C(x) 18m T	1157
16.	DR	Herman PEERAER	KAC	VENTUS 2C(x) 18m	1124
17.	WE	Olivier BRIALMONT	ACUL	ASG29-18m T	943
18.	DY	Olivier DUPONT	CAPVV	DG 800 18m M	931
19.	UG	Louis DRESSE	ACA	LS8 18m T	783
20.	BE	Bert WIJS	KAC	DG 800 18m M	380

## Onder de vleugel bij de vliegende reporter



Argentinië 2004, Bert voor de start

'Bestemming bereikt' vertelt TomTom me. Ik merk het zonder satellithulp ook wel. Op het adres, waar ik moet zijn, staat een aanhangwagen met een DG808 te wachten op zijn volgende vlucht.

Het huis waar ik zo meteen aanbel valt op door zijn aparte architectuur, veel glas, 4 meter hoge ramen, een dak van koper. Hier wonen geen grijze muizen.

Bert de Wijs opent de deur en verwelkomt me hartelijk. Ik kom binnen in een ruime woonkamer waar een volledige hoek wordt ingenomen door vliegspullen. In een ander gedeelte liggen grote rollen stof. Bert verdient hier zijn boterham mee. Echtgenote Mieke komt mee aan tafel zitten bij het begin van het gesprek.

Waar wil je over beginnen? Vraagt hij me. Ik had me wel een beetje voorbereid op dit

interview maar Bert overvalt me met deze vraag. Hij heeft bijna zowat overal gevlogen waar er thermiek is.

Ik zie hier op tafel een artikel liggen over Namibië. Is het daar waar je geweest bent deze winter?

Dit gaat over Kiripotib, een nieuw vliegveld 60 km noord van Bitterwasser. Ik was erbij met de opening in 2008, en weer in 2009 en ga er de komende 2 jaar zeker weer naar toe. Het is er klein maar zeer gezellig. Namibië als land, is buiten het vliegen al veel aangenamer dan Zuid-Afrika. Er is geen apartheid en de mensen spreken allemaal dezelfde taal, namelijk Afrikaans, eigenlijk verbasterd Oudhollands van 300 jaar geleden.

We zien regelmatig foto's van Namibië met droomhemels. Heb je dat dit jaar ook weer gezien?

Zeker, ik vloog weer verschillende duizenden en was één keer kort bij het wereldrecord snelheid in een FAI driehoek duizend kilometer in de 15 meter klasse. Een onweer boven het laatste keerpunt besliste er anders over. In 2009, 9 vluchten over de duizend kilometer waarvan zeven in Namibië. Ik vloog er wel twee Belgische afstand records open klasse, maar had daar niet op gemikt en had de papierwinkel daarom niet

klaar. Er was een vrije 3 keerpunten vlucht van 1172 km bij, in 18m spanwijdte! Het weer was er echt super! Die mooie foto's die je meestal ziet, zijn van topdagen maar ook die beginnen 's morgens zwak. De eerste honderd kilometer vlieg je erg laag. Een uurtje vol water tussen de 300 en 700 meter met weinig stijgen, daarna begint het pas echt... Tijdens meerdere vluchten met thermiekbellen van meer dan 4-7 m/s, kreeg ik op grote hoogte steeds tranen in de ogen. Ik snapte er niets van. Tot ik besepte dat het stof van de woestijn was, dat met zeer krachtige thermiek mee omhoog kwam! Mensen



Argentinië 2006, typisch voorbeeld rotorstraten met lenti's ervoven

die met contactlenzen vliegen kunnen hier ernstige problemen mee krijgen.

Vraagt het vliegen in verschillende landen niet steeds een andere voorbereiding?

Zeker! Ik heb een hele kamer vol met vlieg-materiaal. Elk land heeft zo zijn eigen check-

list. Vooral Argentinië vroeg veel voorbereiding. Er is daar niets voorhanden, alles moet je bijhebben. Iets laten opsturen is ook geen optie, dat duurt ongelooflijk lang.

### Vliegen in Argentinië is onder extreme omstandigheden. Hoe bereid je je daar op voor?

Je vertrekt daar om zes uur 's morgens, een kwartier later zit je al op 5 à 6000 meter. De temperatuur op 8-9.000m is zo'n 45° tot 50° onder nul! Dus je moet goed aangekleed zijn, voetverwarming hebben. Op de goede dagen land je dan om negen uur 's avonds. Dan praat je nog even na, eten, moet terug naar het verblijf en gaat slapen rond middernacht. Als de volgende dag weer goed wordt heb je dus maar vier uur geslapen! Twee dagen heb ik dat een keer volgehouden. Klaus Ohlman vliegt dan de volgende dag weer, maar houdt het op een vluchtje van een acht tal uren. Voor hem is dat een rustdag.



Argentinië 2004, 8.500m hoog, ijs op binnenkant kap

Een ander probleem is de ballast. Water is natuurlijk onmogelijk met die temperaturen dus vullen we de vleugels daar met pure glycol. Die blijft trouwens heel het verloop in de zwever. Aflaten zou trouwens niet gaan tijdens de vlucht omdat het te viskeus is door de koude. Misschien maar gelukkig, want een vulling kost zo'n 300 euro.

### Wat voor persoon is Klaus Ohlman?

Hij is zeer spontaan, lacht altijd, kortom een gezellige man. Hij is een chaoot op de grond in menselijke zaken te regelen, Dat vangt zijn vrouw op, die alles op zijn pootjes terecht laat komen. In de lucht is Klaus onverslaanbaar. De manier, waarop Klaus de meteo bekijkt 's morgens, onderweg en na de vlucht, doet niemand hem na. Op zijn 40° is hij gestopt als tandarts om zich volledig op het zweven te storten. Je kunt daar nauwelijks van leven. Overleven doet hij ook door sponsoring van vrienden, die hem schitterende zwevers ter beschikking stellen. Het eerste jaar dat ik naar Argentinië ging, vloog ik zo'n 150 uren met hem samen, 2-zitter en eenzitter, zowel 2 maal in de Alpen, als ook in Argentinië. Dat is wel noodzakelijk om goed overland golf te leren vliegen. Momenteel kan Klaus in Argentinië geen stages meer organiseren. Een van zijn toestellen is hoog in de bergen gecrasht. Dat is voor 80% verbrand en kan niet worden

geborgen. Voor de Argentijnse autoriteiten moest het toestel echter binnen 8 maanden terug uitgevoerd worden. Dat kan niet en hij strijdt nu met de overheid over een boete van zo'n € 50 000...

### Als we de foto's zien en de gevloggen prestaties, is het wel de moeite daar!

Het is er bijzonder mooi vliegen, boven vulkanen, prachtige landschappen maar het is een heel andere mentaliteit daar als hier. In 2006, bij mijn 2<sup>e</sup> verblijf, was je verplicht in het begin van het seizoen een briefing te volgen, sommige piloten reden zo'n driehonderd kilometer om er te zijn. Een militair gaf de briefing in het Spaans. Alles moest vertaald worden voor degene die het niet verstonden. Na de briefing was er een Fransman die een rondje gaf voor iedereen. Ik sprak de militair in het Spaans aan en deze antwoordde in perfect Engels! Dat is de mentaliteit daar zo een beetje...

De luchtvaart boven de Andes gaat volledig in het Spaans. Zo had de verkeersleider op de TWR van Chapelco nog nooit van het woord 'Runway' gehoord, Aaaaah, "pista", toen wist hij meteen wat ik bedoelde. Je moet dus je RT leren in het Spaans. Anders kun je daar niet vliegen. Een verkeersvlieger sprak ook enkel Spaans. Hij zei me dat hij graag in Europa wou gaan vliegen. Toen ik hem vroeg hoe hij dat wou gaan doen zei hij, dat hij bij de Spaanse maatschappij Iberia wou gaan vliegen! Hij dacht dat daar ook enkel Spaans gesproken werd...

### Dan is Australië een gemakkelijker land om naar toe te gaan...

Ja, zeker met papierwerk en zo. Maar ze doen er wel moeilijk als er ook maar één sprietje gras of een korreltje zand aan je toestel zit. Je zijn doodsbang voor het importeren van buitenlandse insecten of zo.



Corrowa, typisch Australisch landschap

Het vliegen is in Australië veel gemakkelijker. Overall buitenlandingsmogelijkheden waar ze je ook meestal nog eens komen uitslepen. Eén buitenlanding herinner ik me daar nog in het bijzonder. Het was in Puckapunyal. Ik lande in een paddock (veld) waar o.a. uitgebrande voertuigen stonden. Na 3 uur stappen door akkers en over heuvels en dalen, hoopte ik boven op elke volgende heuvel een weg te vinden of een stad te zien liggen. Toen zag ik op afstand uiteindelijk 2 borden in pijlvorm. Toen ik er aan

kwam stond er:

Op de pijl naar rechts: Route A

Op de pijl naar links: Route B

In de verte stond iets wits, waarvan ik vermoedde, dat het een huis of zo was. Ik hoopte daar voor zonsondergang (21:00u) te kunnen zijn, wat net lukte (ik was geland om 17:00u). Daarvoor heb ik hele kuddes kangoeroes voorbij zien hopsen. Die gaan echt hard. Een Km voor dat huis stond een hoog hek met prikkeldraad schuin erop, van mij af gericht. Blijkbaar was ik aan de binnenkant van een landgoed of zoiets. Naar buiten klimmen kon moeizaam. Naar binnen klimmen was eigenlijk onmogelijk.



Kiripotib bezoek aan Bitterwasser

Maar ik ging gelukkig de goede kant op. Tegen het hek stond een groot bord met de tekst naar de buitenkant van het hek. Het was niet leesbaar aan mijn kant van het hek. Dus na er overheen geklommen te zijn vanaf de andere kant gelezen:

Military Area. Attention: Minefields for training. Unexploded objects possible.

Ik had dus urenlang over een trainings mijnenveld gelopen. Vandaar ook, die uitgebrande auto's.

### Nog andere leuke verhalen van buitenlandelingen daar?

Ja, dat was in 1988 na 942,8 Km in een oude Kestrel een buitenlanding bij 'Dirty Dolly'. Dat behoort echter verteld te worden met een pint in de hand aan de bar. Niks voor in een blad. Ze vragen het maar eens, ergens onderweg op een vliegveld of zo. Dat gaan ze zeker doen!

### Je bent ook nog altijd importeur voor DG-Flugzeugbau. Hoe zie jij de toekomst voor DG?

Als ik de toekomst niet positief zag zou ik geen importeur blijven. Ze hebben volgens mij wel een tactische fout begaan door de manier waarop ze geld zijn gaan vragen voor de Technische Mededelingen. Dat het geld kost lijkt me logisch, omdat je als constructeur geen gratis service kan geven voor toestellen van 20 à 30 jaar oud...

Ik ben er zeker van dat de andere constructeurs gaan volgen.

DG zit ook goed in de orders, de levertijd is momenteel een jaar. En dan is er ook een contract met een Italiaans bedrijf waarvoor ze de ca 6 meter lange 'vleugels' (wieken) van kleinere windmolens gaan bouwen.

Deze zouden bij zwakkere wind zeer effectief zijn.

DG heeft ook sterk uitgebreid in onderhoudswerkzaamheden. Ook de toestellen van de concurrenten komen naar hen. In hun magazijn hebben ze bijna alle onderdelen voor alle DG's en LS-en liggen. Als je op de eerste dag van je verlof stukken hebt ben je direct geholpen! Anders is je vakantie aan duigen. Geen andere fabriek heeft zo een groot magazijn, waar praktisch alles op voorraad ligt. Een top-service, waar anderen alleen van kunnen dromen.

**Zitten er nog nieuwe modellen in de pijplijn?**

Er is recentelijk de nieuwe DG 1001 M voorgesteld. Dit toestel onderscheidt zich door lichte besturing, goede stijgeigenschappen. Dit komt o.a. door het grote vleugeloppervlak. Het toestel heeft door het beduidend lagere gewicht dan de concurrentie geen flaps nodig. Zonder flaps is het ook goedkoper te bouwen.

De DG-1001M is ook nagenoeg trillingsvrij door een volledig door DG gebouwde nieuwe motor aandrijfconstructie met 5 V-riemen. Verder kan het toestel onnavolgbaar taxiën, waardoor zo een 2-zitter gemakkelijk is te behandelen op een vliegveld. We

hebben dit op Vliegveld Weelde en St. Hubert al uitgebreid laten zien.

Er is een flinke vraag naar dit soort toestellen. Ontspannen zweefvliegen met zelfstart geeft vooral in het door Europa rondvliegen veel gemak. Geen trekvliegtuigen zoeken en op grote vliegvelden gewoon tussen de andere kisten mee naar de platforms taxiën. Ik doe het al jaren met mijn DG-808C Competition. DG heeft hierin geen concurrentie.

**De toekomst ziet er rooskleurig uit! Hartelijk dank voor dit gesprek.**

Kris

## Het hoekje van de boekenvreter

*De boekenvreter gaat weer de videotoer op met de heruitgave van een oerklassieker: The Sun Ship Game van Robert DREW (2009, Drew Associates, Sharon, CT, [www.drewassociates.net](http://www.drewassociates.net)) is nu op DVD beschikbaar! Een tijdje geleden was er een wazige kopie van een videotape in 10 afleveringen op YouTube te downloaden, dan nog zonder een deel van de muziek en het daarbij opgenomen commentaar, omwille van problemen met auteursrechten. Niet echt ideaal, maar toch voldoende om aan te zetten tot de aanschaf van het echte goedje.*

Deze DVD geeft ons nu een door de originele maker gedigitaliseerde, en met professionele middelen opgekuiste, versie van wat wellicht de enige langspeelfilm is die ooit voor 100 % aan de zweefvliegcompetitie werd gewijd. En mét de originele muziek van de Bee Gees! OK, het is geen High Definition, want de film was oorspronkelijk in 16 mm geproduceerd, maar het is toch stukken beter dan wat men zelf kan doen vanuit een VHS-tape.

The Sun Ship Game handelt over de rivaliteit tussen twee piloten. George Moffat is een leerkracht Engelse literatuur die kort daarop te Marfa voor de eerste keer wereldkampioen zou worden. En Gleb Derujinsky is een modefotograaf en amateur autorennner die toen ook een van de beste Amerikaanse zweefvliegers was. We schrijven 1969 en beide piloten plaatsen zich voor de Nationale kampioenschappen tijdens een regionale competitie in Vermont. Zij pakken de competitie aan vanuit een totaal andere hoek: George is de menselijke computer, Gleb de kunstenaar, de impulsieve. Beide vliegen op wat toen het neusje van de zalm was: de open klasse Cirrus. Wie zal het halen?

Omdat hij weet dat een van zijn tegenstanders ondertussen beschikt over een nog beter toestel, besluit George de spanwijdte van zijn toestel te vergroten. Europese zweefvliegers werden toen als "experimental" ingeschreven in de VS, en de eigenaar kon er



ongeveer om het even wat aan wijzigen. Met de zaag gaan de tippen er af, en langere tippen worden er aan gekleefd, klaar is kees! Weldra zijn beide vliegers op weg naar Marfa, Texas, voor de Nationale kampioenschappen. Daar worden ze geconfronteerd met formidabele tegenstanders, zoals Ben Greene, Wally Scott, A.J. Smith, ... [en omdat het de voorloper is van de WK 1970, zijn er ook veel Europeanen aanwezig: o.a. de Pool Wroblewski, de Oostenrijker Wodl, de Fransman Mercier, en de Belg Henri Stouffs die er het beste resultaat behaalt in de Standaardklasse].

De wedstrijd begint, en het wordt knokken. Het weer in Texas is wispelturig, met felle windbuien die het opstijgen en landen bemoeilijken, en hevige onwederen die tot lange omwegen dwingen. En ondanks de hoog reikende thermiek, zijn er heel wat buitenlandingen in onherbergzaam gebied. We

kijken vanuit de lucht mee hoe er geland wordt op een zandweggetje of midden in de sagebrush, met natuurlijk de nodige grondzwaaien als gevolg. Een deelnemer slaagt er zelfs in te landen op het kruispunt van twee verharde wegen midden in een dorp! En we zijn er ook bij als een deelnemer zijn low pass misrekenet en tijdens de laatste, lage bocht afscheurt. De lage vleugel breekt gelukkig de val, maar het toestel komt zijdelings aan de grond en de romp breekt af. Mooi voorbeeld van hoe het niet moet!

De film verdraait een beetje de werkelijkheid, en laat het uitschijnen alsof de race tussen George en Gleb tot het einde een suspense blijft. In werkelijkheid eindigt Gleb vrij ver in de rangschikking, en moet George vooral afrekenen met Wally Scott op de betere ASW-12. Maar Wally wil met zijn remklepeloze toestel liefst niet buitenlanden, en vliegt dus defensiever. George is kampioen 1969!

De luchtopnamen zijn van topniveau, maar je moet deze film wel bekijken als wat hij is: een geromantiseerde documentaire uit de sixties, met een veel trager ritme dan wat we nu gewoon zijn. De presentatie van de personages en het uiteenzetten van hun visie op de zweefvliegcompetitie nemen vrij veel tijd in beslag. De klankkwaliteit is naar huidige normen ook niet zo best, en je raakt wel een beetje verveeld van het overloze gepraat tussen het vliegen door. Maar ja, dat is wel realistisch: zweefvliegers spenderen nu eenmaal heel veel tijd met kletsen aan de toeg! Robert Drew was bekend voor zijn "cinéma vérité", en dat klopt ook met deze film. Ondanks deze beperkingen zou ik dit toch wel een aanrader noemen. Een fantastisch







getuigenis van wat door velen als de “gouden jaren” van het zweefvliegen werd bestempeld.

De Fédération Française de Vol à Voile laat regelmatig DVD's maken die een terugblik gunnen op het voorbije vliegseizoen, aan de hand van eigen beeldmateriaal, maar ook van TV-uitzendingen. Als voorbeeldje de Rétrospective 2006 (2007, FFVV, [www.ffvv.org](http://www.ffvv.org)). Dat jaar waren er de WK wereld- en clubklasse te Vinon, het Franse kampioen-

schap te La Roche sur Yon, de Grand Prix de France te Saint-Auban, wat al mooie beelden oplevert.

Maar het was vooral de 150ste verjaardag van de eerste zweefvlucht met menselijke piloot, namelijk de vlucht van Jean-Marie Le Bris op het strand van Trefeuntec. De gevleugelde bark van Le Bris werd toentertijd opgetrokken door een paardenkar, de voorloper van de autosleep dus. Om dit te vieren hebben de Bretoense zweefvliegers op het

nabijgelegen strand van Saint-Anne-la-Palud een lier opgesteld en hebben daar een hele reeks zweefvluchten uitgevoerd met tweezitters: ASH 25, Twin, ASK 13... Dit levert natuurlijk schitterende sfeerbeelden op.

Ga eens kijken op de website van de ffvv, rubriek “boutique”. Ook voor 2007 is er een Rétrospective beschikbaar.

*Stéphane Vander Veken*

## **TAC - Project P4 Planeur Pour Pilotes Paraplégiques**



*In Frankrijk, Engeland en de Verenigde Staten is het vliegen voor mindervaliden al mogelijk sinds de jaren zeventig. Het Belgian Handflight Fund maakt ook hier in België de vliegsport toegankelijk voor mensen met een handicap aan de onderste ledematen.*

*Wij streven daarbij naar een positieve herbronning voor de mindervaliden en de volledige integratie van de piloten met een handicap aan de onderste ledematen in de Belgische Vliegclubs.*

### **HET ONTSTAAN VAN PROJECT P4**

In 2009 werd Dr. Guy Gildemyn, hulp-instructeur in de Tournay Air Club (TAC) na een landing met zijn zweefvliegtuig aangesproken door een rolstoel-gebruiker die aan de rand van de startbaan urenlang het ballet van de zwevers had zitten bewonderen. De conversatie kwam op gang en de man vertelde Guy dat hij er eigenlijk al jarenlang van droomde om als rolstoelgebruiker zijn licentie van zweefvliegerpilot te behalen.

Vanaf die dag droomde Guy ervan om hierin ooit verandering te kunnen brengen en om ook hier in België het zweefvliegen toegankelijk te maken voor personen met een handicap aan de onderste ledematen. Net zoals



Martin Cotting, de eerste Zwitserse paraplegische piloot in een aangepaste ASK21 zwever op het vliegveld van Gruyère

dat ook kan in Zwitserland, Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.

Naar aanleiding van de inauguratie van het eerste Belgische sportvliegtuig dat in Vliegclub Ursel werd aangepast met hand controls, contacteerde Guy het Belgian Handflight Fund dat dit project in Ursel initieerde en mede financierde. Samen met het bestuur van de TAC en het Belgian Handflight Fund werden de mogelijkheden bestudeerd. Dit resulteerde in een enthousiast team van gedreven piloten en een concreet project dat "TAC PROJECT P4" werd gedoopt. P4 staat daarbij voor "Planeur Pour Pilotes Paraplégiques". Te noteren valt dat nagenoeg 1 zweefpiloot op 4 in Maubray in het Vlaams gewest woont (o.a. RZAC).

#### DE DOELSTELLINGEN VAN PROJECT P4

1. Aan de personen met een handicap aan de onderste ledematen de mogelijkheid geven om een testvlucht uit te voeren met een aangepast zweefvliegtuig. De geïnteresseerde mindervaliden krijgen zo de kans om de transfer in en uit de cockpit in de praktijk uit te proberen en aan te leren.

2. De personen met een handicap aan de onderste ledematen informeren over de te volgen procedures om het benodigde medische certificaat en de bijbehorende oefenvergunning van leerling-zweefvliegpiloot te bekomen. De kandidaat-piloten worden hierbij ook gedetailleerd geïnformeerd over het verloop van de theoretische en praktische opleiding en alles wat daar komt bij kijken. Er staan ook voordrachten op het programma in revalidatiecentra en ziekenhuizen. Zodoende kunnen de mindervaliden al tijdens hun revalidatie kennis maken met deze mogelijkheid en wij hopen deze mensen zo extra te kunnen motiveren om de bruusk gebroken draad van hun leven snel terug op te nemen.

3. De nodige financiële middelen (donaties, subsidies en sponsoring) vergaren om de TAC toe te laten een tweedehands of eventueel zelfs een nieuwe zwever van het type Schleicher ASK21 aan te kunnen schaffen. De leden van het P4-team zullen daartoe ook voordrachten plannen en organiseren in diverse service clubs, verenigingen en bedrijven en contacten leggen met de bevoegde ministeries om subsidies aan te

vragen. (Ministeries van Sport, gelijke kansen, Jeugd en Cultuur, ...)

#### ONZE PARTNER: HET BELGIAN HANDFLIGHT FUND



Het Belgian Handflight Fund werd op 8 mei 2009 opgericht in de schoot van de Koning Boudewijn Stichting en heeft als voornaamste doelstelling het toegankelijk maken van



de vliegsport voor personen met een handicap aan de onderste ledematen. Na de oprichting ging het Belgian Handflight Fund meteen van start met de realisatie van haar eerste project: "Project Handflight Ursel".

De doelstellingen van het Belgian Handflight Fund zijn:

- Het schenken van de nodige financiële middelen aan geïnteresseerde vliegclubs voor het aanpassen met hand controls van hun bestaande clubtoestellen om aldus in zoveel mogelijk clubs in België de mogelijk-



De aangepaste Schleicher ASK21 van de vliegclub van Gruyères wordt klaargemaakt voor een vlucht

heid te creëren om als mindervalide te leren vliegen. Hierbij werd als absoluut minimum één aangepast toestel in Vlaanderen en één aangepast toestel in Wallonië vooropgesteld.

- Het toegankelijk maken van de infrastructuur en het clubhuis van de Belgische vliegclubs die een project realiseren voor het opleiden van mindervaliden tot piloot en daarvoor een opleidingstoestel in hun club

willen aanpassen met hand controls.

- Het aanpassen van zweefvliegtuigen, ULM- en andere vliegtuigen in Vlaanderen en in Wallonië indien de interesse daartoe bestaat, of ons de vraag gesteld wordt door een mindervalide of door een vliegclub (in welke vliegdiscipline dan ook).

- Het goedkoper maken van de vliegopleiding voor objectief en neutraal geselecteerde mindervalide kandidaat-piloten door het uitreiken van scholarships.

- Het adviseren van mindervalide kandidaat-piloten over de mogelijkheden en de te volgen medische en administratieve procedures om het benodigde medische certi-

ficaat en de bijbehorende oefenvergunning te bekomen om zodoende aan de opleiding tot piloot te kunnen beginnen.

Met de ervaring, opgedaan in haar ULM- en PPL-projecten en mede door de goede

contacten met het Directoraat Generaal van de Luchtvaart wil het Belgian Handflight Fund ons met raad en daad bijstaan, adviseren en helpen met ondermeer de homologatie van de hand controls en de bijbehorende administratie.

Ook zullen samen met de Vlaamse en

Waalse Zweefliga de medische en administratieve procedures vastgelegd moeten worden en de manier waarop de medische testen in vlucht georganiseerd en beoordeeld zullen moeten worden.

Na de bespreking van het Project P4 in het bestuurscomité van het Belgian Handflight Fund, werd de steun van Handflight aan Tournai Air Club formeel bevestigd en bekrachtigd. Concreet kan Handflight instaan

voor het financieren van de aanpassing met hand controls van het zweefvliegtuig (8.000€), het aanpassen van de infrastructuur en clubhuis, en de praktische uitwerking hiervan.

Eens het aangepaste zweefvliegtuig beschikbaar wordt bij de Tournai Air Club in Maubray, zal het Belgian Handflight Fund ook jaarlijks scholarships uitreiken aan een beperkt aantal geselecteerde mindervalide kandidaat-piloten. Een dergelijk scholarship houdt een financiële steun van 1.000€ in aan de Tournai Air Club, per begunstigde mindervalide die medisch voor het zweefvliegen goedgekeurd wordt.

#### TOT SLOT

Vliegen is een passie. Dat staat buiten kijf. Diegenen die door de sport "gebeten" worden, blijven dat meestal voor het leven. Voor normaalvaliden is het behalen van een vliegbrevet een uitdaging die het nodige doorzettingsvermogen en doorgedreven arbeid vraagt. Voor een mindervalide is het behalen van een vliegbrevet een nog grotere uitdaging. Hiermee overstijgt hij of zij immers op een unieke manier de handicap. Meer nog dan de normaalvaliden hebben de meeste mindervaliden dikwijls de neiging om zich elke dag weer opnieuw te willen bewijzen. Niet zozeer ten opzichte van hun omgeving, maar bovenal ten opzichte van zichzelf. In die zin wil dit project hen niet die zoge-



*Nog even geduld. ... Binnenkort wordt ook het Belgische Luchtruim toegankelijk voor paraplegische zweefvliegpiloten!*

naamde "luXe" van het vliegen schenken, maar hen wél een flinke dosis nieuw zelfvertrouwen, een nieuwe en meer gedreven persoonlijkheid, en bovenal veel geluk en dankbaarheid brengen.

Naargelang zij vorderen in hun opleiding zullen zij zich meer en meer zelfzekerder gaan voelen en hun handicap meer en meer achter zich laten (voor zover zij dat vroeger al niet gedaan hebben). De positieve emoties die dit teweegbrengt zullen ook uitstralen naar iedereen waarmee zij samenleven en ook deze mensen zullen het stukken gemakkelijker krijgen om naar hun geliefde of vriend op te kijken en de handicap te aanvaarden.

Uiteindelijk gaat dit project dus niet alleen over het zweefvliegen op zich, maar vooral

over het gelukkig maken van mindervaliden en al de mensen rond hen heen. Dit project wil ook in België de mindervaliden de zoete verwondering schenken die het vliegen in iedereen losmaakt. De verwondering over hoe mooi het leven eigenlijk wel kan zijn, óók met een handicap.

*Het volledige Project P4 Team*

#### LINKS

- Website Tournai Air Club: <http://www.tournai-air-club.eu>
- Website Belgian Handflight Fund: <http://www.handflight.be>
- Website Koning Boudewijnstichting: <http://www.kbas-frb.be>

## Open BK Zweefvliegen 2010 te Saint-Hubert Een invasie uit het Noorden...

De open Belgische Kampioenschappen Zweefvliegen 2010 vonden plaats te Saint – Hubert van zaterdag 8 mei tot zondag 16 mei. Een iets mildere meteo was het enige wat echt ontbrak. Aan sfeer was er absoluut geen gebrek!

Achteenveertig deelnemers, zowel Belgen als buitenlanders, namen deel aan dit Belgisch Kampioenschap. Samen legden zij meer dan 28.000 km af in het Belgische, Duitse en Franse luchtruim. Helaas werden de Belgische Kampioenschappen overheerst door ietwat grillige weersomstandigheden.



*Philip Van Ishoven stond in voor de organisatie*

Zo kon François Delfosse zelfs ijsvorming waarnemen op zijn vleugels. Het resultaat van dit alles : slechts drie geldige wedstrijddagen. De anderen vielen letterlijk in het water.

In de clubklasse draaide een nieuwe, uiterst getalenteerde generatie van jonge Nederlandstalige piloten de scepter. De proeven waren vrij gelijkaardig aan die van de andere klassen. Dit belette de piloten niet om te laten zien wat zij in hun mars hebben : beoordelingsvermogen, volharding en heel veel moed.

In de 15 meter klasse werd een bittere strijd geleverd om de fel begeerde titel. Het kwam uiteindelijk aan op een verschil van slechts enkele punten. Enkele opmerkelijke feiten i.v.m. deze klasse. Enerzijds, de kortste afstand ooit geregistreerd : 700 meter. Anderzijds, een bitter hard duel tussen Jean-Luc Colson, Tim Huybreckx, Bert Schmelzer en Manu Litt.

De Open klasse werd gedomineerd door Yves Jeanmotte, op de hielen gevolgd door Pascal Hanssens. Zijn regelmaat wierp duidelijk vruchten af. Ook denken we terug aan Patrick Stouffs, die een buitenlandse moest



*1e en sympathiekste vrouwelijke deelnemster*

maken, wegens motorpech. Hij slaagde er niet in om het motorluik te openen.

We kijken dan ook met voldoening terug op deze Open Belgische Kampioenschappen Zweefvliegen 2010. Het vermoeden dat wij al sinds een tweetal jaar koesterden, is werkelijkheid geworden: een invasie van jong talent uit het Noorden.

*Pablo Severin & Marc Bombaert  
Vertaling : Annelies Simons*





# KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen

## VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 31 MAART 2010

Aanwezig: J. Aerts - voorzitter, J. Servais, G. Van Pee, J.P. Awouters, R. Paenen, L. Marenne, Ph. Defooz, P. Pauwels  
Verontschuldigd: R. De Coninck, G. Michiels  
De voorzitter opent de vergadering om 19:00 u.

### 1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 02-12-2009:

Het verslag wordt goedgekeurd mits de toevoeging dat E. Deleenheer ook verontschuldigd was.

### 2. Records:

Wereldrecord zweefvliegen door Johan Luyckx

Class: D15G (Gliding, 15 m class, general)  
Flight on 14-12-2009 – Bitterwasser Namibia  
Speed of 163,23 KpH over a FAI triangle of 500 km.

(Former record: 158,43 KpH – 18-10-1998 by T. Delore, New Zealand)

Op 12 maart jl. heeft de voorzitter samen met de vertegenwoordigers van de zweefvliegfederatie het dossier volledig onderzocht en in orde bevonden. Overeenkomstig de Sporting Code wordt de prestatie erkend als nationaal record en wordt vervolgens het dossier overgemaakt aan de FAI tot erkenning als wereldrecord.

De vergadering feliciteert J. Luyckx met deze prestatie en zal aan de Raad van Bestuur voorstellen hem het KBAC-erediploma toe te kennen.

### 3. Reglementen van wedstrijden

**2010:** De volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

Zweefvliegen:

- Kempen Cup-13-16 mei - Weelde
- Kiewit Cup - 22-24 mei - Kiewit
- Victor Boin - 12 juni - Overboelare
- Kaiser Wedstrijd - 26-27 juni - Zwartberg
- Beker van Vlaanderen 2010

L. Marenne doet navraag voor het reglement van de NK 2010.

Ballonvaart R. Paenen doet navraag voor het reglement van het NK van 12-16 mei te Durbuy.

### 4. Ontvangen resultaten: Nihil

### 5. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen

Alle dossiers worden aanvaard behalve de volgende proeven:

- Jeroen Jennen - 300 km vrije afstand - niet conform SC 3, art. 1.4.4
- Frank Schoeters 300 km vrije afstand/300 km doelvlucht niet conform SC 3, art. 4.2.c

### 6. Allerlei:

#### 6.1 Examen voor het bekomen van de bevoegdheid van Sportcommissaris

- Het examen op 31-01-2010 is gunstig verlopen. De 6 deelnemers (4 aeromodelisme, 2 microlight) zijn geslaagd. De resultaten worden bekrachtigd.

- Vraag van de FCFVV om het examen te mogen afleggen in de Franse taal op basis van de Franse tekst gepubliceerd op de website FAI.

Na overleg wordt beslist de huidige werkwijze aan te houden, nl. het examen wordt afgelegd in de Engelse taal vermits hiermee een gelijklopende examinering voor alle disciplines wordt gerespecteerd.

#### 6.2 Zweefvliegen:

- Aanstelling KBAC-Examinatoren 2010-2012: De nominatie van de kandidaten zoals voorgesteld door de BZF wordt bekrachtigd. De bevoegdheidsperiode vangt aan op 01-04-2010 en loopt tot 31-12-2012.

Het werkerterrein van de examinatoren is in principe beperkt tot de organisatie die hen heeft voorgedragen tenzij er voorafgaandelijk afspraken zijn gemaakt tussen een organisatie en een welbepaalde examinerator.

De voorzitter verwijst naar een schrijven dat hij ontving van een clubvoorzitter naar aanleiding van de voordracht van een examinerator. De vergadering neemt hiervan akte en stelt dat omwille van persoonlijke omstandigheden het aangewezen kan zijn dat een examinerator in een bepaalde club geen examens afneemt.

- Erkenning van een keuringsarts: Dr. Jan Panneels wordt aanvaard als keuringsarts. De documentatiebundel alsook de gebruikelijk verklaring door de betrokken dokter te ondertekenen, wordt hem toegestuurd.

- Aanvaarding van FLARM-IGC V1.0 als 'GNSS Flight Recorder' De FLARM-IGC V1.0 werd door het Flight Recorder Approval Committee (GFAC) van de FAI-IGC

gehomologeerd als Flight Recorder. Op basis van deze homologatie aanvaardt de Sportcommissie de FLARM-IGC V1.0 als Flight Recorder voor de validatie en certificatie van proeven volgens de criteria die door FAI-IGC gesteld werden (zie Engels tekst hieronder)

*IGC-approval Level. This is for badge flights up to and including the three Diamonds. This type of recorder can also be used in gliding competitions in which the organisers allow this level of IGC-approval. The Levels of IGC-approval are listed in Annex B to the Sporting Code for Gliding, para 1.1.3.3*

- Automatisering indienen proeven:

Na de vergadering volgt verder overleg over

een mogelijke procedure.

### 7. Volgende vergaderingen 2010:

Woensdag 23 juni, 6 oktober, 1 december om 18u30 / à 18h30

Omstreeks 20:30 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS Voorzitter

## VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

### 1.1. Theoretische examen

#### zweefvliegvergunning:

Mathias CLINCKEMAILLIE Alexander PRINSIER

Maarten COUDENYS Jarno ROM3

Pieter-Jan DONNES Thierry ROM

Ben GYS Bart TRUYENS

Katrien JAMAER Senne VANDENPUTTE

Ben MEULEMANS Hendrik VAN EYCKEN

Peter NIJS Haroen VERMYLEN

Lesley PANDEY

#### 2. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

Jan HOOGSTYNS Michaela SCHOETERS

#### 3.1. Theoretische examen <

##### hulp-/instructeur:

Etienne SCHILLEBEEKX

#### 3.2. Praktisch examen

##### bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

Jan DIELENS Frank SCHOETERS

#### 3.3. Praktisch examen

##### bevoegdheid 'Instructeur':

Alfons JANSSEN Dries VAN GESTEL

## HOMOLOGATIE VAN FAI-BREVETTEN

### 1. Zilveren brevet:

#### 1.1. 1000 m hoogtewinst:

Bob CLAES Raf PEETERS

Johan LEUNIS Wolfgang WAUTERS

#### 1.2. 5 uren duurvucht:

Kai ARSTILA Lieven DE BONTRIDDER

#### 1.3. 50 km afstandsvlucht:

Inez BELIËN Raf PEETERS

Michiel HERMAN

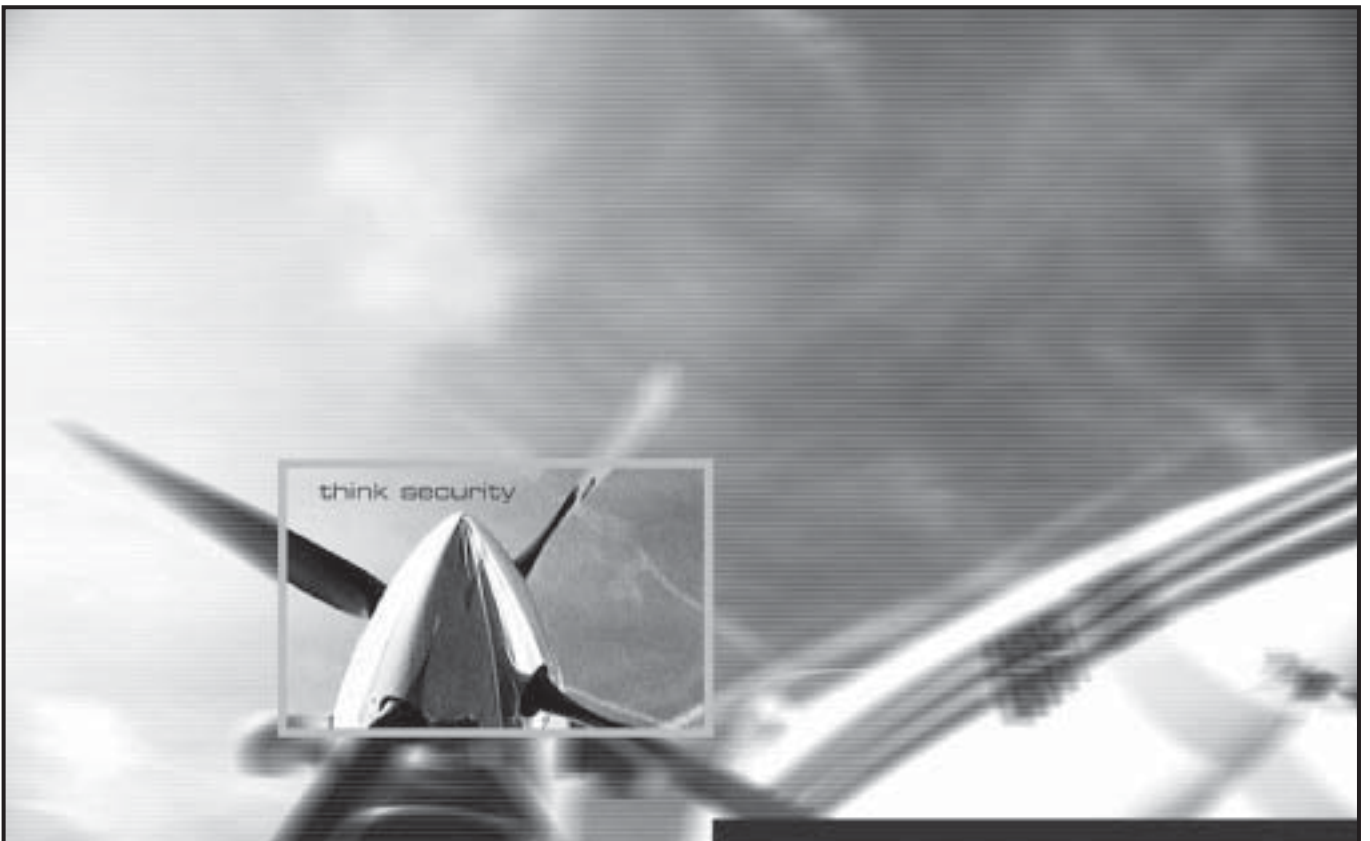
#### 1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

Inez BELIËN Michiel HERMAN

### 2. Diamanten brevet:

#### 500 km afstandsvlucht:

BERX Simon



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 Avibel, 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.avibel.be](http://www.avibel.be)

VERZICHERINGEN VERBODEN VOOR ALLE SOORT VERKEERDE WERKZAKEN



02 380 44 44  
www.de-gordel.be

5  
september  
2010



de  
gordel®  
de Bloso klassieker

# De Gordel

30 jaar De Gordel

Hét fiets- en wandelfeest in de Vlaamse rand rond Brussel

CONDUCTIE

ALVAERTWERKING MET



bodytalk

