

LIGABLAD

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



31ste jaargang
juli • augustus • september 2010
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift



nummer **123**

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 123
juli - aug. - sept. 2010

**Hoofredactie, redactieadres
en verantwoordelijke uitgever:**

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

E-mail:

ligablad@skynet.be

**Aan dit nummer werkten
verder mee:**

Deroover Stefaan (KAC) • Deschacht Heikki (KFC) • De Swert Guillaume (KAZM)
Evens Ken (Alb) • Pauwels Patrick (LVZC)
Fam. Schmelzer (ACK/LSV V.) • Van Gestel
Toon (KAC) • Van Dam Kris (KAZM)
Vanderveken Stéphane (KFC) • VanLaethem
Hans (KAZM) • Henderyckx Julie (KAZM) •
Verhelst Karlina (KAZM)

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

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

Betalingen:

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

Druk en opmaak:

Sintjoris 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 november 2010 op het redactieadres. ligablad@skynet.be**

Foto cover: Belgisch team WK Szeged: Hongarije Open, Ren en 18m. Van l.n.r.: Michael Jeanmotte (18m), Yves Jeanmotte (18m), Manu Litt (Ren), Jean-Luc Colson (Ren), Bert sr., Tijn Schmelzer (2-zitter Open), Arnould en Pierre de Broqueville (2-zitter Open), het België-schild draagt Sébastien Litt Foto: fam. Schmelzer

Foto achter: Rhönlerche oo-KEI tijdens de Tibenham vintage Gliding Rally Foto: Govers Patrick (KACK)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het seretariaat	1
Weetjes van het promoteam	2
Overleden: Claus-Dieter Zink	3
Belgisch Kampioenschap Kunstvliegen	4
De startbaan, onze nieuwe thuis	6
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Ken Evens	7
In memoriam: John Fabrie	10
Zweefvliegtuignieuws	11
De truc met de remkleppen	12
WK Team Prievidza	12
Wedstrijduitslagen	13
Kiewit Cup 2009... One year later	13
Vintage Gliding Rally 2010 at Tibenham	14
Hoekje van de boekenvreter	15
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden	16

Woordje van de redactie

Niet alleen het zweefvliegen maar de sportvliegerij in het algemeen heeft de laatste maanden zware opdooffers gekregen. Meerdere fatale ongelukken drijven onze, tot dit voorjaar, gunstige statistiek de verkeerde kant uit. Ik kan me niet herinneren dat ik in de 5 jaar dat ik jullie ligablad verzorg moest berichten over verongelukte piloten. Iets waarmee ik jammer genoeg moet breken in de laatste twee nummers. Mijn persoonlijke blijk van medeleven met de families en vrienden van Bert, John en Coraline.

In jaarverslagen hoor je wel eens: "Hier hebben we hebben geluk gehad". Maar geluk is, zeker in de luchtvaart, een onbetrouwbare copiloot. Zijn fatale ongevallen echt nodig om ons veiligheidsbewustzijn scherp te houden? Ik hoop het niet. Checks en procedures zijn er meestal gekomen vanuit slechte ervaringen en niet vanuit goede! Tegengesteld aan wat vaak gedacht wordt kan een ongeluk elke club en ieder van ons morgen overkomen, niemand of geen enkele organisatie is foutloos. Een ongeluk is vaak het resultaat van meerdere kleine dingen. Een 'onbelangrijk' defect, iets te lang geloven in dat belletje, ... en dan die verkeerde beoordeling die een behouden terugkeer onmogelijk maakt.

In de Alpen was 2009 een zwart jaar. Meerdere dodelijke ongevallen waren voor het departement aanleiding om de luchtsport ter verantwoording te roepen. Naast de verplichting Flarm en anti-colission markings te voeren werd bij aanvang 2010 door de Alpenvliegvelden aan de piloten gevraagd een (veiligheids)charter te tekenen. Eén van de belangrijkste punten van dit charter is; "Savoir renoncer au vol". Het is belangrijk dat ieder piloot z'n grenzen kent en ervoor zorgt dat de vlucht binnen de grenzen van zijn kunnen blijft.

Iedereen kent het scenario waarbij op het einde van een drukke vliegdag nog vlug een reeks 'laatste startjes' moeten gemaakt worden. Vaak is iedereen moe, onoplettend of gestresseerd. De eerste stap naar ... is gezet. Nochtans is dergelijk scenario perfect te voorkomen door een georganiseerde startplanning. Werkt de planning niet, weet dan dat er nog dagen komen en dat het belangrijkste van de vlucht het gevoel is waarmee men naar en van het toestel wandelt.

Het vliegseizoen nadert z'n einde maar bij elke check zou de vraag moeten horen; "Ben IK er vandaag klaar voor?"

Geert

Nieuws van het secretariaat

Op 12 juni jl. is Johnny Fabry, lid van de Kempische Aeroclub, bij een ongeval om het leden gekomen. De zweefvlieggenootschap biedt aan de familie haar oprechte bliken van deelneming aan.

Hernieuwen van vliegvergunningen

Mogen wij nogmaals de aandacht vestigen op de '45-dagen regel'?

Het KBAC-Reglement voorziet de mogelijkheid om alle vereisten voor de hernieuwing van de vliegvergunning in orde te brengen en aan te vragen tijdens de periode van 45 dagen voorafgaand aan de vervalddag.

De checkvluchten met een instructeur kunnen dus in de periode van 6 weken voor de vervalddag worden uitgevoerd. Zo ook voor de medische keuring. Bij een medisch onderzoek uitgevoerd in deze 45-dagenperiode kan de nieuwe geldigheidstermijn keurig aansluiten op de vorige en kan er gewerkt worden met een vaste vervalddag. Mocht de keuringsarts hier geen rekening mee houden, kan je hem op deze regel wijzen, zodat je steeds dezelfde vervalddatum behoudt.

Geen enkele piloot hoeft een vliegdag te missen omwille van vervallen documenten wanneer hij/zij zes weken voor de vervalddag de nodige schikkingen neemt. "Express-aanvragen" en "stress-toestanden" zijn eigenlijk uit den boze...

Een aanvraagdossier bestaat nog steeds uit:

- origineel ingevuld en ondertekend aanvraagformulier dat eveneens door de clubverantwoordelijke is ondertekend
- kopie van de medische verklaring
- de blauwe doorschrijfkopie van het instructeursattest wanneer nodig.

Zulk bevoegdheidsattest is 24 maanden geldig. Verifieer steeds of alle noodzakelijke vermeldingen zijn aangebracht, zoals de bevoegdheid, startwijze(n).

VCL

Begin juli ontvingen we via het Bloso het bericht dat de Minister van Sport het verantwoordingsdossier over 2009, het zevende werkingsjaar van de Vlaamse Cluster van Luchtsporten, heeft goedgekeurd. Ondertussen werden de dossiers ingediend om de erkenning als 'organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding' te behouden en om werkingsmiddelen te ontvangen voor 2011.

Technische Controle

Ingevolge constructief overleg tussen de KBAC en het DGLV werd begin juli een eerste groep van leden met de bevoegdheid

van 'Technisch Controleur KBAC' aanvaard en erkend om voortaan als 'Certifying Staff' te werken in het kader van de nieuwe regelgeving.

CAMO+

De effectieve start van de LVZC-CAMO+ komt ook dichterbij. Tussen half september en begin december zullen de nodige audits plaatsvinden om de organisatie alsook de eerste kandidaten die als 'Airworthiness Review Staff' zullen gaan werken, te evalueren.

EU-regelgeving

Einde juni publiceerde EASA het 'Comment Response Document' over het medische luik van de 'Flight Crew Licensing'. Bij nadere studie van het document moest worden vastgesteld dat de initieel aangekondigde vereenvoudigingen van de medische controle voor de 'Light Aircraft Pilot's Licence', zoals het betrekken van huisartsen, zeer sterk zijn afgezwakt. Zodanig dat de waarde en het nut van het LAPL-concept op de helling komt te staan. Het wordt moeilijk om niet de indruk te krijgen dat de vliegtchnische / medische aspecten zijn moeten wijken voor de commerciële belangen! Vanuit de EGU is uiteraard gereageerd met de nodige tegenargumentatie.

Omtrent de vereisten voor de toekomstige 'Approved Training Organisations' zijn thans nog geen details gekend. Meer informatie zal worden verstrekt tijdens een EASA workshop op 20-21 oktober a.s.

Symposium 2011

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op **zaterdag 29 januari** in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeursconferentie plaats, in de namiddag is er een boeiend programma voor alle leden. Het volledige programma volgt in het nummer van december.

Kadervorming

Tijdens de voorbije maanden haalden 2 kandidaten de bevoegdheid van hulpinstructeur en 4 hulpinstructeurs behaalden de bevoegdheid van instructeur. Proficiat! Op 15 oktober zal het theoretisch examen plaatshebben voor het behalen van de bevoegdheid van technisch controleur en op 21 november a.s. heeft de jaarlijkse studiedag plaats van de Raad van Instructeurs. Alle betrokkenen ontvangen rechtstreeks de nodige informatie.

Promotie

Tijdens de voorbije maanden heeft de

PR-Commissie op actieve wijze deelgenomen aan diverse manifestaties, zoals o.a. het 'Brede Scholen-project' in Kortrijk, de Bloso-Gordel, de 'Week van de Sportclub' en de verschillende open-deur-dagen van de clubs. In het kader van het 20 jarig bestaan van "Klasse", het vakblad voor leerkrachten, werden verschillende introductievluchten uitgevoerd.

Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas geconfronteerd met incidenten en accidenten. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren aan de hand van de beschikbaar gestelde formulieren (aanwezig in de clubs of beschikbaar via de website). Mogen we er nogmaals de aandacht op vestigen dat het rapporteren een belangrijk element is in het voorkomingsbeleid. Schaamte en gemakzucht zijn substantieven die hier niet op hun plaats zijn. Alleen door het onderzoeken en bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de opleiding en procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen.

FAI/IGC

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

FAI-Sporting Code

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

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat tegen de volgende ledenprijs:

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

* = toegestuurd per post, na ontvangst van de betaling

Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen, PR-acties zijn beschikbaar:

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

Weetjes van het Promotieteam

Klasse

Naar aanleiding van de 20^{ste} verjaardag van het tijdschrift "Klasse voor Leraren" kwam een samenwerking tot stand tussen de Liga en de redactie van het tijdschrift (zie vorig Ligablad). Dit resulteerde in maar liefst 4 publicaties over onze sport (nrs 200, 204 en 206) en 24 leerkrachten die via een initiatievlucht met onze sport kwamen kennis maken. De reacties waren bijzonder positief en in menig schoolkrantje zal wel een verslagje te vinden zijn. Aan allen die rechtstreeks of onrechtstreeks hieraan meewerkten hartelijk dank.

Gordel

Op het moment van schrijven zijn LUAC en KFC zich aan het organiseren voor een promotiestand op de Gordel. De locatie ligt nog niet vast, maar het zou Sint-Genesius-Rode of Overijse worden. LUAC voorziet 3 medewerkers en de simulator. KFC stuurt 1 lid en een Astir. Jammer dat zo weinig respons komt uit de clubs om ook een afvaardiging te sturen.

Opendeurdagen en Fly-in

Verscheidene club organiseerden de voorbije maanden opendeurdagen en fly-in's. Dit zijn steeds gelegenheden waarbij onze sport en verenigingen aan het grote publiek kunnen voorgesteld worden. Naast de promotionele opbrengst houden tal van clubs ook een mooie geldelijke opbrengst over uit bvb. de bar. Uiteraard kan zo iets slechts gerealiseerd worden als menig clublid de handen uit de mouwen steekt en enkele clubleden alles in goede banen leiden.

BLOSO zomer sportpromotietoer

De mensen bij Albatros (Kiewit) hadden in het laatste weekend van augustus niet alleen hun opendeurdagen in het verschieft. Op zondag 29 augustus streek de BLOSO zomer sportpromotietoer neer in het naburige Zolder tijdens de Eneco 24h cycling. Albatros stelde er de zweefvliegsport voor aan het aanwezige publiek. Gezien de twee evenementen voor Albatros samen vielen was het moeilijk voldoende mensen bij elkaar te krijgen. Toch lukte het hen de twee evenementen tot een goed einde te brengen. Chapeau! Alle inspanningen ten spijt was de opkomst op het BLOSO-gedeelte in Zolder nogal pover in vergelijking met de massa volk die op het cycling evenement aanwezig was. Kwam daar nog bij dat het slechte weer de tent liet vliegen en BLOSO rond 16u besloot alles stop te zetten. Gelukkig was er geen vliegtuig of simulator mee. De 3 Albatrossers lieten zich



echter niet ontmoedigen door de omstandigheden en trokken met folders van Liga en eigen club de boer op tussen het grote publiek. Naast het bereiken van potentiële nieuwe zweefvliegpiloten hebben we ook de relatie met BLOSO weer versterkt.

Stages

In totaal namen dit jaar 59 mensen deel aan één van de initiatiekampen die verschillende clubs organiseerden. Dit aantal is al enkele jaren vrij constant. Onder die 59 deelnemers in 2010 vinden we ongeveer 25% dames. In het uiteindelijke ledenbestand van de clubs (excl. kampdeelnemers) vinden we slechts 5% dames. Dit is stof voor nader cijfermatig onderzoek ...

In ieder geval een welgemeende merci voor de vele leden die de stagiairs omkaderd hebben. Uit een succesvolle stages blijven we een belangrijk deel van onze nieuwe zweefvliegpiloten recruterend.

Ledenaantal

Op 24/08/2010 telde Vlaanderen 832 zweefvliegpiloten (791 heren, 41 dames) aangesloten bij de Liga (excl. kampdeelnemers). Het jaar 2008 sloten we af met 765 leden en in 2009 groeiden we naar 799. Rekening houdende dat 2010 nog niet ten einde is zien we netto vanaf 2008 drie opeenvolgende jaren een stijgende lijn met ca. 30 nieuwe leden per jaar. Merk op dat van 1999 tot 2007 bijna uitsluitend een dalende lijn kan vastgesteld worden. Of deze kentering uitsluitend een verdienste is van de vele mensen die zich de voorbije jaren met promotie bezig gehouden hebben kunnen we nog niet besluiten. Maar dat het geen kwaad kan, daarover is iedereen het eens.

Het gaat zelfs zo ver dat enkele clubs ietwat remmen in de aanwerving van nieuwe leden. Een snelle groei kan namelijk gepaard gaan met groeipijnen en men moet ook de bestaande leden blijven bekoren. Het is niet de bedoeling om voor elke nieuw lid een lid te verliezen. Onder groeipijnen verstaan we o.a. het verschijnsel waarbij er teveel leerlingen zijn tov. de beschikbare instructeurs en lesvliegtuigen (met lange wachttijden tot gevolg). Andere

clubs kampen daarentegen nog steeds met het omgekeerde probleem. De instroom van nieuwe leden blijft voor sommige clubs een struikelblok met allerlei oorzaken, waarvan vele extern. Laat ons dus zeker niet op de lauweren rusten, want we blijven nog veraf van het niveau van 1999: 997 leden.

Engagement voor promotie

Ondanks de toenemende betrokkenheid van de clubleden bij het promotiebeleid, blijft het een betreurenswaardige vaststelling dat veelal dezelfde mensen zich engageren voor promotionele acties. Het is vooral heel moeilijk om geruime tijd op voorhand iets in te plannen, want weinigen lijken zich op lange termijn te willen engageren. De medewerkers van het promotieteam krijgen op hun oproepen voor medewerkers veelal een reactie in de aard van "Als het geen vliegbaar weer is zal ik wel komen helpen". Voor zij die de organisatie of coördinatie van een evenement op zich nemen is dit onwerkbaar. Op wie kunnen ze rekenen als het wél vliegbaar weer is? We kunnen vanuit het promotieteam onze oproep alleen maar blijven herhalen: als iedereen zich eens per jaar engageert voor een evenement (met gelijk welk weer) dan is er niemand die zich meerdere keren per jaar moet in de bres gooien.

Wereldkampioenschappen

De persberichten omtrent de knappe Belgische prestaties op de WK's is hier en daar opgepikt. Toch lijken de Belgische perslui minder geïnteresseerd in een bronzen medaille in het zweefvliegen dan in de kleur van de schoenveters van Lukaku. Er is duidelijk nog veel werk aan de winkel in het Belgische perslandschap. Wie connecties of tips heeft om de Belgische perslui warm te maken voor onze sport kan die altijd doorspelen aan promotie@lvzc.be.

Accidenten

Jammer genoeg werden we de voorbije maanden verschillende keren geconfronteerd met incidenten en accidenten. We

hebben daarmee enkele goeie vrienden verloren. Jammer genoeg zijn onze pers-lui op die momenten dan wel zeer geïnteresseerd in de zweefvliegsport. Hierdoor wordt onze sport een "gevaarlijk" imago aangesmeerd. Ik vang hier en daar op dat ouders en zelfs grootouders de recente nieuwsfeiten als argument gebruiken om hun (klein)kinderen weg te houden van het zweefvliegen. Op promotionele acties worden onze medewerkers geconfronteerd met vragen over "al die accidenten". Het is niet altijd gemakkelijk om daarop correct te antwoorden. Laat dit een bijkomende reden zijn om absoluut niets aan het toeval over te laten inzake veiligheid.

BLOSO Week van de sportclub

Van 11 tem 19 september organiseert BLOSO de week van de Sportclub. In dat kader kunnen zweefvliegclubs bezoekers verwachten voor een proefles (i.e. introductievlicht). De Kortrijk Flying Club neemt op 11 september deel aan het openingsevent op de Grote Markt dat georganiseerd wordt door de Kortrijkse sportraad ism de sportdienst van stad Kortrijk. Haar doellandingswedstrijd op zaterdag 18 september wordt tevens gekaderd in de week van de Sportclub.

Spectaculaire groei bij Limburgse Vleugels

We laten Frank Vandersmissen, aanspreekpunt PR voor LV, aan het woord. "Het jaar

2006 werd voor LV het jaar zonder leerlingen. Het aantal starts bedroeg slechts 998 terwijl we normaal 1400 starts halen. Met 50 leden was het ledenaantal ook tot een dieptepunt gezakt.

Volgens de ene was deze situatie te wijten aan een te duur prijssysteem, volgens de andere was de oorzaak elders te zoeken:

- Geen of te weinig promotie van de opleiding en de zweefvliegsport
- Te laattijdige bekendmaking van activiteiten
- Het ontbreken van enthousiaste ontvangst van potentiële nieuwe leden

Na heel wat interne discussies werd besloten oplossingen te vinden voor deze 3 struikelblokken en het prijssysteem ongemoeid te laten.

PR en promotie

Ikzelf was, zelfs als informaticus, weinig onderlegd over het internet. Maar ik geloofde sterk dat dit het communicatiemedium bij uitstek was. Met veel geduld en volharding (en veel gekverklaringen uit mijn omgeving) heb ik er mij in verdiept. Met veel energie en tijd was www.zweven.be geboren. Alle andere promotiekanalen werden volledig overboord gegooid. We hadden in het verleden ondervonden dat krantenartikels, beursstanden en zelfs TV reportages geen opbrengst gaven.

Op tijd beginnen

Bij wijze van proef lanceerden we reeds in december de publiciteit voor ons zweef-

vlieggkamp van augustus en de theorieopleiding in september. Waarom zo vroeg. Heel eenvoudig: de meeste mensen smeden in januari-februari al hun vakantieplannen.

Vang kandidaten centraal op

Alle mails van geïnteresseerden werden vlot beantwoord en we maakten zo snel mogelijk een afspraak met die mensen in Zwartberg. Op die manier kwamen ze onmiddellijk in aanraking met ons enthousiasme. Zo konden we mensen veel sneller overtuigen.

Luister steeds naar feedback

Zorg dat je bij elke activiteit met nieuwe leden praat, tussen pot en pint en luister aandachtig naar sterke en zwakke kanten van je club of activiteit. Dit laat toe zaken bij te sturen en het verhoogt de betrokkenheid van het nieuwe lid. Zijn of haar mening telt immers. Bovendien werkt het verrijkend om steeds nieuwe mensen te leren kennen.

Resultaat

Zweven.be trekt ca. 8000 unieke bezoekers per maand. Ons ledenaantal verdubbelde in 4 jaar tijd. Ons zweefvlieggkamp zit elk jaar evol. Ons lokaal voor de theoriecursus wordt te klein.

Promotie is een werkwoord !!

Heikki

Overleden: Claus-Dieter Zink

°05.05.1940 +15.08.2010



De zoektocht naar het ideale opnamemoment: Tijdens het zweefvliegen vraagt deze opdracht, meer nog dan bij de klassieke fotografie, een niet aflatende inspanning waarbij het gewenste resultaat helaas niet steeds bereikt wordt.

Licht, perspectief, afstand, voor- en achtergrond, elk van deze parameters is tijdens de vlucht voortdurend in verandering. Voeg hier nog een turbulente thermiek bij en een ideale beeldcompositie wordt bijna onmogelijk gemaakt.

Claus-Dieter Zink, arts van beroep en hartstochtelijk zweefvlieger, kende de uitdagingen van de zweefvlieg-luchtfotografie als geen ander. Ooit zei hij: „Het bevroren moment ontstaat onvermijdelijk steeds onvoorspelbaar,„ Reeds op 15-jarige leeftijd schonk zijn vader hem zijn eerste vliegervaring. Het zweefvliegen is C-DZ vervolgens zijn ganse leven blijven boeien. Rond 1970 ontdekte hij bovendien de interesse in de fotografie.

Wat als een hobby begon werd een passie. In de loop der jaren ontwikkelde en verfijnde hij zijn unieke techniek. Het liet hem toe zweefvliegen en fotografie op een hoogstaande creatieve wijze te verenigen. Zweefvliegen en fotografie, dit uitgangspunt leidde tot het idee om de mooiste zweefvlieg-opnamen in een eigen jaarkalender te bundelen. Een initiatief dat door zijn vrouw Claudia steeds aangemoedigd en ondersteund is geweest.

Sinds 2005 reisde de grote fotokunstenaar de wereld rond. Van Oostenrijk, Italië en

Frankrijk tot Zuid-Amerika (Argentinië) maar ook in Zuid-west Afrika (Namibië). Tijdens zijn lange rondreizen werd Serres in het zuiden van Frankrijk z'n tweede heimat. Claus-Dieter bracht er vele maanden door. Vanaf dit vliegveld bracht hij, samen met andere piloten, vele nieuwe fotosafari's tot een spectaculair eind.

Claus-Dieter Zink heeft een uniek werk nagelaten. Geïnspireerd door Alpenlandschappen en een zuiderse lichtinval getuigt zijn fotografisch werk van een unieke kwaliteit.

Zijn fascinerende motieven, vaak vanuit adembenemende perspectieven, zijn als liefdesverklaringen aan de schoonheid van onze aarde waarvan wij als zweefvliegpiloten zo dikwijls getuige zijn.

De gekende 'Fotokalender Segelfliegen' zal verder uitgegeven worden met archiefwerk van Claus-Dieter.

—
* Overgenomen van de website van C-DZ.
vertaling: redactie

Belgisch Kampioenschap Kunstvliegen

Van 11 tem 13 juni werd in Saint-Hubert het eerste Belgisch Kampioenschap Kunstvliegen georganiseerd. Tussen al de motorvliegers met aanzienlijk wat pk's stond echter een vreemde eend, een Pilatus B4.

Als ik de deur van mijn auto open, overvalt de stilte me. Het is redelijk bewolkt en ik geniet even van de stilte en het uitzicht dat je in oostelijke richting hebt. De stilte moet echter plaats ruimen voor het gebulder van een startende motor. Dit geluid ken ik! Een Yak52. Ik ga dichterbij de piste staan en gaap het vliegtuig na als het opstijgt en naar de "box" vliegt om daar een oefenvluchtje te houden. Als ik de hoek omslaat er al een rij van Extra 300's, Yak52's, Pittsen en een Slingsby Firefly. Later zal er nog een SV4 bijkomen.

Hier is het eigenlijk allemaal begonnen voor me. Meer dan 14 jaar geleden heb ik hier met Manu Litt mijn eerste kunstvlucht gedaan op een ASK21. In mijn vliegboek staat naast deze vlucht de opmerking "formitastisch"

Als ik naar het gebouw van het cnv wandel, kom ik Philip Van Ishoven tegen. Hij begeleidt me naar de lokalen, geeft me er een rondleiding en toont de slaapzaal waar ik als enige zal verblijven tijdens het weekend. Ik neem rustig de tijd om één van de elf bedden te kiezen.

Aanvankelijk zou Philip deelnemen met een ASK21 maar alhoewel men vanaf het najaar hier met kunstvliegen wil beginnen is er nog geen duidelijke omkadering en besloot het centrum daarom om het toestel nog niet ter beschikking te stellen. Dit is voor mij net één van de drijfveren om aan de wedstrijd deel te nemen. Om te tonen dat het acro-vliegen, of zoals ik het liever noem, het kunstvliegen hélemaal niets heeft van stuntvliegen of waaghazerij. Daarop heb ik besloten om mijn kist uitzonderlijk te delen. Om de mensen hier warm te krijgen voor het kunstvliegen en als het hier aanslaat breidt het enthousiasme zich hopelijk uit over de andere Vlaamse vliegvelden.



Out of the loop

foto: Guillaume



Past and present

foto: Guillaume

Later op de avond worden we vergezeld door een deel van de organisatie en als de laatste juryleden op het vliegveld zijn aangekomen gaat iedereen naar bed.

De volgende ochtend om 9u is het briefing. Een beetje chaotisch; nog enkele onopgeloste vragen en last-minute afspraken ... duidelijk de eerste keer dat deze wedstrijd wordt georganiseerd. Alle deelnemers zijn dolenthousiast. De wedstrijdleiding is echter een beetje nerveus. De mensen van het directoraat-generaal luchtvaart zijn er en natuurlijk vinden die allerlei kleine opmerking waarmee ze het geduld van de organisatie op de proef stellen. Zo eisen ze de aanwezigheid van de brandweer. Deze wordt meteen gratis ter beschikking gesteld door de burgemeester.

Na de briefing monteren we de B4 met de hulp van enkele mensen van het cnv. De montage gaat me iets te vlot. Op minder dan een kwartier staat de Pilatus vliegbaar en aangezien het montage systeem lijkt op dat van een Ka6 en Ka8 kijk ik toch alles geen tweede keer maar ook een derde keer na. Niets vergeten, alles juist aangesloten. Super! Klaar voor de strijd! Initieel waren er vier inschrijvingen voor de zweefklasse maar de twee Luxemburgse deelnemers met hun salto hebben zich niet laten zien. Dus het gaat enkel tussen Philip en mij. Philip heeft nog nooit een wedstrijd gevlogen en heeft nog niet zoveel ervaring op de B4. Dus ik heb een klein voordeel. Maar tijdens het laatste kampioenschap in Nederland heb ik proefondervindelijk geleerd dat je niet te zelfzeker mag zijn. Toen heb ik een deel punten verloren door die zelfzekere houding en daardoor enkele figuren te slordig gevlogen. Dit mag me dus geen tweede keer overkomen!

In de loop van de dag zullen de 22 aanwezige deelnemers in 11 vliegtuigen strijden voor de eerste plaats in hun respectievelijke klassen. Eén deelnemer neemt buiten wedstrijd deel met een instructeur. Hij was de vervaldatum van zijn vergunning uit het oog verloren.

Met onze zwever staan we ergens achteraan op de startlijst. We vinden dat helemaal niet erg wat er staat een stevige wind en die zal in de loop van de dag afnemen. Het enige wat ik tijdens het wachten kan doen is het gekende programma overlopen. Dit programma heb ik vlak na mijn inschrijving gekregen en enkele keren in Zoersel kunnen oefenen. Met de nodige armbewegingen en kronkelingen beeld ik me de vlucht in en overloop elk manoeuvre, de nodige snelheden en eventuele puntjes waar ik op moet letten. Moest ik nu op Zoersel staan, had ik ongetwijfeld weer te horen gekregen dat ik een regendans aan het doen was. Hier kijkt niemand er echter van op.

Dan is het zover. Chute aan. Laatste cockpitchecks en de sleepkabel wordt ingehaakt. De Pawnee vertrekt en we vertrekken voor de vlucht. De box waarin het programma gevlogen moet, heeft als bovengrens 1200m en ondergrens 300m. Tijdens de sleep vraagt de jury, samengesteld uit Duisters, Belgen en een Engelsman, aan de sleeppiloot om op 300m hoogte te houden en door de box te vliegen. Zo hebben zij een goede referentie om de hoogte in te schatten. Als je de ondergrens breekt, ben je gediskwalificeerd! Tijdens het oefenen heb ik ondervonden dat ik slechts 600m verlies om de 10 opgelegde figuren te vliegen. Op 1000m ontkoppel ik, maak een s-bocht om me ervan te gewisselen dat de box vrij is en dan duik ik aan. De eerste 6 figuren gaan redelijk goed maar bij de

7^{de} figuur, een halve rol eindig ik zoals het moet op de rug maar merk dat ik tijdens het rollen van koers ben gegaan. Daarna uitlopen en hier probeer ik met een kleine correctie terug op koers te komen. Misschien heeft de jury het niet gezien of lijkt de fout voor hen kleiner dan wat ik zie. Tijdens het uitlopen moet ik snelheid maken voor de voorlaatste figuur en merk dat de 300m veel dichterbij is dan verwacht. Een vloek die niet voor publicatie vatbaar is volgt. Even snel denken, hierna een looping en daarna als laatste een schuine van 45 graden naar boven om te eindigen. De box ligt vlak naast de startbaan dus een veilig circuit zit er ook nog in. Dat moet dus lukken. Ik heb een redelijk goed gevoel bij de gevlogen figuren. Nu enkel hopen dat de jury er niet van overtuigd is dat ik de ondergrens heb gekruist. Wiel uit en op circuit. Philip vliegt nadat de jongens uit de Advanced, hoogste categorie op deze wedstrijd, gevlogen hebben. Zo hebben we rustig tijd om onze kist terug klaar te maken voor de start. Bij Philip gaat het iets minder maar rekeninghoudend met het feit dat dit zijn eerste kunstvliegwedstrijd is en dat hij de B4 nog niet zo goed kent, vliegt hij zijn programma binnen de limieten van de box en het vliegtuig. De punten worden pas de volgende ochtend op de briefing gegeven. 's Avonds is er een barbecue en krijgen we enorm veel goed kritiek op de deelname van een zweefvliegtuig. Veel van de motorjongens hadden niet verwacht dat dit met een zweefvliegtuig mogelijk was. Blijkbaar keek iedereen in alle stilte en met open mond tijdens onze vluchten. Met alle plezier vertel ik hen dan dat de B4 op dat punt vrij gelimiteerd is en dat de FOX en de Swift in Unlimited klasse vliegen, de hoogste klasse in het kunstvliegen. Even later wordt het ongekende programma uitgedeeld. Dit is de sequentie die we morgen moeten vliegen. Geen kans om te oefenen. Matthias, één van de juryleden, roept me even apart. Mijn hart slaat een slag over. Zou ik dan toch te laag gevlogen



Gecombineerd 600PK

foto: Guillaume

hebben? Hij heeft echter ook lof maar enkel een kleine opmerking over mijn vliegstyl. "Iets te agressief" zegt hij "het lijkt wel of je met een motorkist deelneemt in de hoogste klasse". Ik kan het alleen maar bevestigen. Dit is een opmerking die ik steeds krijg van mijn Nederlandse coach, Erik. En tijdens mijn circuit zag ik inderdaad 6G op mijn G-meter terwijl dit programma perfect met 4,5G gevlogen had kunnen worden. Daar ga ik de volgende vlucht dus extra op moeten letten.

De volgende dag. Terwijl het in de rest van België een mooie zomerdag is, hebben we in Saint-Hubert een plafond van 200m en regent het. Maar we blijven optimistisch. Volgende briefing om 12u... 14u... 15u... 16u ... om 17u wordt dan toch maar besloten om de wedstrijddag af te blazen. Philip en ik zoeken troost op de simulator van het cnvv.

's Avonds een barbecue, dit keer samen met de mensen van het zweefcentrum. Philip wil Manu doen geloven dat de briefing 's anderendaags om 8u is ipv 9u. Ik speel het spel mee.

Zondag ochtend om 7 hangt er nog wat mist tussen de gebouwen van het vliegveld, dus ik kruip terug in bed. Dan staat Philip ineens aan mijn bed. "Guillaume, de briefing! Het is tien voor acht!". Ah, ik dacht dat het een grap was.

Tijdens de briefing krijgen we de weersverwachting, startvolgorde en een tussenstand van de score.

Later op de dag is er even opschudding wanneer een Duitse overlandzwever door de box vliegt en een Extra 300 zijn programma moet onderbreken om de zwever te ontwijken.

Vandaag vliegt Philip eerst en zijn sequentie ziet er best goed uit. Dan beginnen de zenuwen toch een beetje op te komen. Ik overloop de sequentie en maak me klaar voor mijn vlucht. Weer 10 figuren. De combinatie van de laatste drie figuren gaat nog interessant zijn. Twee figuren waarbij je niet veel energie, zeg maar snelheid, kan opbouwen voor de laatste figuur, een Immelman, een figuur wat enorm veel energie vraagt bij het uitrollen. Het is niet onmogelijk dus proberen maar. Toch heb ik net te weinig snelheid en als ik de rol van de Immelman inzet merk ik meteen dat dit niet zal lukken. De neus valt weg, dit gaat niet veel punten opleveren.

Bij het uitvliegen van de box overweeg ik even om een mooie passage te maken langs het terras waar iedereen zit. Maar de vrees om gediskwalificeerd te zijn te groot en ik vlieg een mooi standaard circuit.

Als de laatste motorkist zijn programma heeft afgewerkt, zondert de jury zich af en beraadslaagt over de punten.

De voorzitter van de Belgian Aerobatic Club houdt zijn dankwoord en de resultaten worden voorgelezen. Voor Philip volgt een anticlimax. Hoewel zijn vlucht er goed uitzag en hij er een goed gevoel bij had kreeg hij op elke figuur een nul. Volgende



Training boven Zoersel

jury vloog hij het programma in de verkeerde richting. We zijn er beide van overtuigd dat dit niet het geval is maar we kunnen de jury niet van het tegendeel overtuigen. De eindstand staat vast. Philip is tweede en ik ben voorlaatst. De rangschikking vind ik niet zo belangrijk. Ik ben vooral blij dat mijn eindscore hoger is dan de vorige wedstrijd. We nemen onze bekens in ontvangst en beginnen aan de demontage van de Pilatus. Snel nog even het resultaat op Facebook zetten, afscheid nemen van iedereen en terwijl één van de Yaks de wer-

king van zijn rookstelsel demonstreert, keer ik terug naar huis.

Graag had ik bij deze een oproep gedaan naar alle clubs in België, zeker die over een ASK21 beschikken om het toelaten van kunstvliegen te overwegen. Ik heb gemerkt dat er redelijk wat interesse is in deze discipline van onze sport, maar velen haken af door het gebrek aan toestellen. Mits de juiste opleiding en goede opvolging kan het kunstvliegen in alle veiligheid gebeuren. Het is een mooie aanvulling op de vliegacti-

viteiten op dagen met weinig lesvluchten of thermische activiteit. Stages kan je over heel Europa volgen. Spijtig genoeg bestaat in België de aantekening niet voor het kunstvliegen zoals bij het motorvliegen. Maar hier kan misschien naartoe gewerkt worden.

Het kunstvliegen is geen discipline van cowboys met een sterke demonstratiedrang maar een discipline voor piloten die streven naar perfectie binnen een veilig kader met duidelijke afspraken.

Guillaume De Swert (KAZM)

De startbaan, onze nieuwe thuis



Yippie, de eerste vlucht onder begeleiding is een feit!

Ik ben geen ervaren vlieger, ik ben zeker geen ervaren verteller. Maar ik bedien me nu toch van dit verhaal om jullie mee te laten proeven van een ongelooflijke ervaring die mijn zucht naar avontuur wilt dempen. Al enige jaren kon ik thuis geboeid luisteren naar een mix van kennis, wetenschap en fascinerende verhalen over zweefvliegen. Met grote bevoegenheid deelden broer en vader immers tijdens het ontbijt geregeld weetjes over hoogtes, windsnelheden en luchtdruk, over thermiekbellen en lifts...

En zoals de meeste mensen keek ik vol fascinatie toe hoe elegante zweefvliegers achter motorvliegtuigen opgetrokken werden om vervolgens in alle geluideloosheid rond te cirkelen en te landen.

Ik hoefde dus echt niet veel moed te verzamelen om me in te schrijven voor het zomerzweefkamp van de Meeuwen. Hoe sneller de eerste blanco lijnen van mijn vliegboekje ingevuld werd, hoe liever...

Na een vluchtige kennismaking met de andere kampdeelnemers tijdens de allereerste kampbriefing trokken we onder de luide beat van onze kamptune 'Alors on dance' al snel richting bar om daar het ijs verder te breken. De eerste vriendschappen werden er al snel beklonken onder een frisse pint.

Het zweefvliegen zelf overtrof alle verwachtingen. Die eerste start zal ik nooit vergeten. De kabel wordt aangehaakt. De



"Alors on dance" ... of te moe ?

spanning stijgt. De horizon duikt plots op en onder de zwever wordt de wereld langzaam kleiner. Yippie, de eerste vlucht onder begeleiding is een feit! Het vliegen zonder motor, het blijven verkennen en ja, op den duur, ook al eens plekjes kunnen herkennen, wat een droom... Vlucht na vlucht werden de vriendschapsbanden hechter. We vloekten samen al eens op een mislukking, we vloekten samen al eens op het weer. Maar we maakten vooral overdadig veel pret en plezier. De startbaan werd snel onze nieuwe thuis. De avonden werden al gesmaakt door het verweneten van An en Louis, maar werden ook alsmaar langer, gezelliger en later... 'We bleven volharden in ons lijfmotto 'Alors on dance', onverstaanbaar en onwonderbaar. Zelfs een dosis storm kon de pret niet bederven en gelukkig vertikten onze tenten de kop en pikketten te buigen voor een nacht vol stortregen, hagel en windvlagen. En niet getreurd, toen de weergoden eens heel even ook overdag niet meewilden ging het richting Stampe en Vertongen museum om fraaie historische vliegtuigen te bewonderen. De zon was echter overwegend van de partij. Voor een verfrissende duik konden we altijd rekenen op ons eigenste kampzwembad en op het privémeertje van Yasmine, één van de sympathieke kampdeelnemers.

De dagen vlogen letterlijk en figuurlijk voorbij. Een besmetting met het vliegvirus blijkt nu ongeneeslijk. De enige remedie is regelmatig de lucht in te gaan. Snel maar lid worden van de zweefclub dus en trots mijn vliegboekje blijven vullen. Het is voor mij nog lang niet 'over and out' daar in de lucht boven de Kempen. Mijn vlieghoedje blijft binnen handbereik voor nog vele ticketjes richting hemel.

Julie Henderyckx & Karline Verhelst (KAZM)



Geen kamp zonder een Ka8

Onder de vleugel bij de vliegende reporter: Ken Evens

Dit moet zowat mijn vijftiende interview zijn voor ons Ligablad. Al die vorige waren meestal bij mensen die ik goed of wat minder goed kende. Zelfs enkele vrienden passeerden de revue. Maar nu sta ik toch wel bij een, voor mij, bijzonder iemand voor de deur. Ik was hier al vaak om verlof samen te plannen, pizza's te maken, een tuinhuis in elkaar te steken, bijna zijn we ooit met een helikopter in zijn tuin geland! Vorig jaar won hij de Beker Van Vlaanderen en we weten allemaal dat hij een uitmuntend piloot is. Voor mij is Ken Evens ook de grootste optimist ter wereld.



Als ik aan de mooiste momenten terugdenk dat ik in een zwever zat, kom jij ook voor in mijn herinneringen.

Je bedoelt onze grootste vlucht samen in Fuentemilanos, 810 km opgegeven proef, afgebroken voor het laatste keerpunt vanwege slecht weer en dan toch geoptimaliseerd tot 810 km, jij met de Speed Astir, ik met de DG300. Dat geldt voor mij ook als een van de mooiste vluchten, we zijn net voor sunset geland en hadden net de laatste keerpuntfoto genomen van onze optimax, 55 km van huis. Waarschijnlijk is ook nooit later een keerpuntfoto genomen, 21u12! Om daarna samen met de ondergaande zon aan de linker kant de final glide tegen 250km/h terug naar Fuentemilanos te vliegen. We wisselden van positie om elkaar tegen de ondergaande zon in te zien. Dat was inderdaad adembenemend.

Voor mij ook. Op je 17e verjaardag vloog je met een Cirrus 75 van je club als jongste ter wereld toen 760 km. We hadden nog niets afgesproken maar ik had dezelfde proef uitgeschreven. Tijdens die vlucht zijn we beginnen samenvliegen.



Issoudun met de Nimbus 3T KG (KG zoals het vrouweke Katia Goossens)

Ja, we kwamen elkaar tegen boven het laatste keerpunt op meer dan 120 km van Fuente, je hing toen 1000 m hoger maar hebt mij de laatste pomp aangewezen, 1.8 m/s gemiddeld, ik weet het nog alsof het gisteren was. Van daar uit had ik dan juist genoeg hoogte om naar de helling te glijden en zo langs de helling naar huis te vliegen. Vooral de final glide was een droommoment, 1000 m op 35 km, wel moeilijk met de zon in de ogen, gps werd nog niet gebruikt, echt nog met kaart en kompas. Uiteindelijk had ik slechts 150 m overschot, prachtig!

Wat had je als voorbereiding gedaan voor die eerste 750?

Ik had daar de eerste week een vlucht gemaakt met Ingo Renner, hij vroeg me wat mijn doel was. Ik was daar om mijn eerste 500 km te vliegen zei ik, dat vond hij goed maar zei 'als je die hebt gedaan doe je daarna je 750 maar...'. We vlogen samen een dag in een ASH25 waarbij hij me al de keerpunten van de 500 en de 750 km liet zien. Enkele dagen later vloog ik de 500 dan ook. Een week later, de dag van mijn 17de verjaardag vertelde ik mijn vader over mijn plan om er nog eens de helft bij te doen. Mijn vader vond het gekkenwerk, toen hij Ingo Renner zijn mening vroeg antwoordde die doodkalm 'natuurlijk, hij kan dat. Aldus geschiedde... Die 760 heb ik uiteindelijk in mijn carrière nog 5 keer gevlogen, maar die eerste blijft toch wel speciaal.

Zijn er nog vluchten die je bijgebleven zijn?

Natuurlijk, nog zo'n memorabele vlucht had ik drie jaar eerder in Minden met Koen

Peeters, de oudste zoon van Gaston. Ik was 14 en Koen 16. We vlogen samen in een Twin, hadden net op 18000 ft gezeten en moesten terug naar beneden tijdens sunset. Met behulp van de radio konden we de verlichting van de piste activeren, 5 keer snel klikken op de push-to-talk en ze gingen aan, dat was nodig want op circuithoogte aangekomen was het al volledig nacht. Toen we in downwind vlogen, viel de verlichting uit want die bleef maar 15 minuten aan, normaal geen probleem alleen zaten we ondertussen terug op een andere frequentie. Gelukkig kon ik met behulp van het lichtje van mijn horloge de frequentie op de radio terugvinden en de lichten terug activeren...

Dichter bij huis had ik samen met Stan Taeymans en Luc Van Camp FAI driehoek van 538 km uitgezet vanuit Issoudun. Toen Stan na 200 km een boterhamzakje buiten wierp, kwam dit over de düse terecht en weg waren de vario's. Stan heeft vanaf dat moment op een meter of 15 achter mij gevlogen en zo heb ik hem dan verder begeleid op de vlucht. We vlogen alle drie rond.

In 2004 geraakten Bart De Krock en ik in Issoudun met de Nimbus in de golf en klommen tot 4000 m, het was een kwestie van het fenomeen te herkennen en dan vol te houden. Bart en ik hadden in de buurt van Romorantin een rare ontwikkeling van een altocumulus gezien, maar we geraakten er initieel niet hoger dan 2000 m. Boven Vatan deed zich hetzelfde voor, daar ging het al tot 2300 m. Maar waar iedereen naar de volgende bel vloog als het turbulent werd, bleven wij hangen. Het was niet zomaar turbulentie maar de rotor. Na 20 minuten werd ons geduld beloond, we klommen naar 3000 m en de altocumulus veranderde in een echte lenti. Op 3500 m vlogen we verder naar een 2de lijn lenti's en die bracht ons boven de 4000 m. Een heel speciale ervaring.



Landing na 885 km met de EV in Fuentemilanos (3de vlucht met de nieuwe Discus 2cT!)

Vorig jaar had ik in Fuentemilanos 1000 km uitgeschreven samen met Walter Geenen. We zijn niet rond geraakt door het slechte weer maar de terugvlucht in de regen tussen de talrijke CB's, was indrukwekkend! Ook de twee Belgische records die ik gevlogen heb, zullen mij altijd bijblijven. Of een duurvluucht van 9u23 met een Ka7. Of dit jaar in Fuente waar ik om 17u15 nog vertrok en 500 vloog, het zijn er te veel om op te noemen... Als ik door mijn vliegboek blader, kan ik bij elke vlucht wel iets vertellen.

Hoe belangrijk is je vader geweest voor je vliegcarrière?

Erg belangrijk natuurlijk, hij heeft me altijd gesteund maar in tegenstelling tot wat de meesten denken, heeft hij zich nooit bemoeid met de opleiding in het begin van mijn zweefcarrière. Jacky Van Houtte heeft me leren zweven en dat is te zien aan onze vliegstyl, die is identiek. Het begon heel jong, vanaf mijn 7de in de backseat van de Twin met enkel de stick. Toen ik groot genoeg was zodat ik aan het voetenstuur kon, werd het dan frontseat, weliswaar met de nodige loodkussens. Ik zou op mijn 12de al klaar geweest zijn om solo te vliegen maar heb dan moeten wachten tot mijn 14de in de Verenigde Staten! Het is heel fijn om nu met Jacky samen te vliegen met de Nimbus, als hij stuurt, is het voor mij door onze identieke vliegstyl, precies of de automatische piloot op staat, echt grappig. Verder heeft Gaston Peeters ook een belangrijke rol gespeeld, hij was er op vele belangrijke momenten; eerste solo, 3000 meter hoogtewinst, de eerste 50 km, hulp-instructeur, instructeur en hoofd-instructeur, hij was eigenlijk een 2de vliegvader voor mij.

Maar mijn vader staat meer dan eender wie klaar om me te kunnen laten vliegen, zeker nu het moeilijker gaat vanwege mijn ge-



Testvlucht met het prototype van de Discus 2c

zondheid. Nu genieten we ook regelmatig van een vlucht samen, in een tweezitter of met twee toestellen naast elkaar.

Je deed niet alleen aan zweefvliegen, maar ook aan motor vliegen meen ik mij te herinneren?

Motorvliegen, motorzweven, parapente, als het maar vloog. Ik heb redelijk wat sleeps op mijn actief, de Pawnee was toch wel mij favoriet machien. Het zweefvliegen komt daaronder te lijden natuurlijk, maar dat is een keuze die je maakt, ik wou van alles een beetje proeven. Ik vloog bijgevolg ook met specialere toestellen zoals de Antonov II, als je ooit in Schaffen op de Fly-in hebt meegevlogen, was dat met mij. Motorzweven was dan weer een logische combinatie van de twee, mijn vader was mede-eigenaar in een RF5B, daar heb ik ook vele uren mee gevlogen, maar niet alleen met de Sperber, ook met de SF25 of Dimona. Met een gewone parapente heb ik dan weer solo aan de lier gehangen bij de parapenteclub in Beauvechain, ook vloog ik er met ULM's of een DPM, je weet wel, zo'n Deltavleugel met een motor. Ik heb er zelfs een aantal vluchten gemaakt met een Aerianne Swift, een vliegende vleugel van 13 m spanwijdte en een leeggewicht van slecht 45 kg!

Je beroeps carrière was dus een logisch gevolg...

Ik volgde in de voetstappen van mijn vader en begon in 1998 bij Sabena tot het faillissement in 2001. Daarna ben ik aan de slag gegaan bij een van de grote touroperatoren in België waar ik betrokken was bij de start-up van hun chartermaatschappij, ik heb er zelfs de eerste officiële vlucht gedaan. Ik vloog in het totaal 9 jaar op Airbus A320 en mocht in de laatste jaren ook testvluchten uitvoeren, meestal voor leasingmaatschappijen waar men een Airbus van het type A319, 320 of 321 die enige tijd hadden stil gestaan terug moest klaarstomen zodat die opnieuw in gebruik konden genomen worden, maar ook soms voor Airbus in Toulouse of Hamburg met spiksplinternieuwe vliegtuigen voor deze aan een maatschappij geleverd werden.

Tot het noodlot toesloeg?

In januari 2005 begon ik een beetje te manken, een oude knieblessure die terug de kop opsteekt was het eerste dat in mij opkwam. Maar op een week tijd voelde ik de kracht langzaam uit mijn benen verdwijnen. Ik maakte een afspraak bij de dokter waar ik de volgende dag om 8u 's morgens moest zijn. Ik vloog diezelfde nacht nog naar Lanzarote en Tenerife tot 5u 's morgens. Ik weet ook nog goed dat ik diezelfde namiddag nog een testvlucht op de agenda had staan van een Airbus A321 die een paar jaar had stil gestaan, een toestel dat vroeger voor Sabena had gevlogen. Even naar de dokter en dan slapen zodat ik fris ben voor de testvlucht dacht ik. Maar aangekomen bij de orthopedist verwees die me onmiddellijk door naar een neuroloog en deze liet me direct via de spoed opnemen. 6u na de opname in de spoed, eiste de vermoeidheid zijn tol kon ik bijna niet meer stappen. Na twee weken opname kreeg ik de diagnose: MS. Ook al ging het op dat moment merkkelijk beter, toch maakte ik me natuurlijk zorgen om mijn vliegcarrière.

Maar alles stap voor stap, na 3 maanden revalidatie maakte ik terug mijn eerste vlucht op de Nimbus 3T. Ik bleef keihard trainen, de revalidatie verliep zo goed dat ik nog eens een goed half jaar later terug professioneel kon gaan vliegen. Maar het gevecht tegen de bureaucratie om te kunnen blijven vliegen, was moeilijk. Op een bepaald moment is het dan ook genoeg en geef je je gewonnen, je verliest gewoon de moed om te blijven vechten. Mijn vliegvergunning werd ingetrokken, definitief.

Daar sta je dan, pas gebouwd, 3 kinderen... De financiële en emotionele stress zorgde ervoor dat ik binnen de maand in een rolstoel zat. En je mag dan een geboren optimist zijn zoals ikzelf, sommige dingen heb je dan niet meer in de hand. Hoe hard



Naar wie is deze nieuwe Discus 2cT genoemd - Katia Charlotte Thibo Hanne

ik ook gevochten heb om uit die rolstoel te geraken, het is mij niet meer gelukt. Stappen met krukken gaat nog wel, maar grote en snelle verplaatsingen kunnen niet meer zonder rolstoel.

Van de ene dag op de andere verandert je leven, niet alleen dat van mij maar ook dat van Katia, mijn vrouw en dat van Charlotte, Thibo en Hanne, onze drie kinderen. Ik was wel nog actief in onze zweefvliegclub maar ben toen wel even weg gebleven uit het wedstrijdscircuit. Je verplaatst je moeilijker, moet altijd hulp vragen, iets wat je men niet zo maar van de ene dag op de andere kan aanvaarden... Ik moest mij terug op mijn gemak voelen, in het rolstoelgebruik, in het dagelijkse leven en in het zweven. Mijn vrouw en kinderen hebben mij toen onvoorwaardelijk gesteund en doen dat nog steeds, zonder hen zou ik nooit staan waar ik nu sta. Onze nieuwe Discus is niet zomaar naar hen genoemd (D-KCTH), ze betekenen dan ook alles voor mij.

Gelukkig kijkt men tegenwoordig anders naar andersvaliden die vliegen. Via de inspanningen van Guy Gildemyn en het 'Belgian Handflight Fund' is dit tegenwoordig toch een beetje meer in de belangstelling gekomen. Maar vliegen is een ding, ook de medische sectie moet daar dan in volgen, ik ben diegenen die hier het voortouw genomen in hebben, eeuwig dankbaar. Je moet gewoon verder durven kijken dan een rolstoel of krukken en weten dat een andersvalide perfect kan vliegen, met of zonder aanpassingen van de zwever. Zelf heb ik nog steeds voldoende kracht in de benen om het voetenstuur te bedienen, coördinatie is geen probleem. Toch heeft de nieuwe Discus die we gekocht hebben een handbediening van het voetenstuur, zo is de toekomst verzekerd.

Ook belangrijk voor mij is de steun en hulp die ik krijg in onze club Albatros, zoals ik al zei heb ik altijd hulp nodig. In het begin dacht ik, fijn dat ze mij helpen, maar we zullen binnen 6 maanden nog wel eens zien. We zijn nu 3 jaar verder en het is nog steeds zo, fantastisch! Hun aanpak heeft er mee voor gezorgd dat ik mij terug goed in mijn vel voel in het zweefvliegen. Van gewoon afstandvliegen kwam dan ook het wedstrijdvliegen terug en met succes, vorig jaar eerste in de Beker van Vlaanderen, dit jaar tweede. De sky is terug the limit.

De deelnemers van de jaarlijkse Kiewit Cup zien je al jaren vooraan bij de briefing. Hoe komt het dat je het al zo lang doet?

Toen ik 17 was vertelde Francis Bex me dat hij wou stoppen met de organisatie en vroeg het om over te nemen. Samen met Johan Metten begon ik het jaar daarop de



Finish met de Nimbus 4DT ZY

wedstrijd in elkaar te steken, vandaag zijn we nog steeds de stuwende kracht er achter. Dit jaar organiseerden we onze 18de Kiewit Cup samen, na al die tijd hebben Johan en ik maar een half woord nodig om te weten wat we bedoelen en dat werkt gemakkelijk. Ondertussen is het een goed draaiende machine met ieder zijn eigen verantwoordelijkheid, catering, tip- en kabellepers, het website-team, de wedstrijd-leiding... Maar het blijft zowiezo een hele hoop werk, wat we achter de schermen doen, wordt onderschat en is eigenlijk niet zichtbaar, je ziet op zo'n wedstrijd alleen het uiteindelijke resultaat van alle inspanningen. De Kiewit Cup blijft natuurlijk het geesteskind van Francis, hij zal ons altijd bijstaan met raad en daad als dat nodig is.

Hoe zie je de toekomst van de Kiewit Cup?

Aan het laatste aantal deelnemers te zien erg rooskleurig, het was dit jaar de grootste wedstrijd in België. In de toekomst denk ik dat we ook AAT proeven moeten vliegen om de verkleining van het vrije luchtruim te compenseren, eigenlijk is dat niet meer dan een beetje vrije vlucht in competitieverband. Het moet ook kunnen dat de Kiewit Cup of Kempen Cup niet meer samenvallen met het Belgisch Kampioenschap, het zou een win win situatie zijn voor alle wedstrijden qua aantal deelnemers. Het zou ook gemakkelijker zijn voor de Beker van Vlaanderen waar we nu op een onnatuurlijke manier het BK moeten integreren in het puntensysteem van de BVV om zo geen deelnemers te verliezen, het geeft hoe dan ook een beetje een vertekend beeld in de einduitslag.

Je bent ook goed bevriend met Francois Jeremiasse, heb je hem leren kennen op wedstrijd?

Neen, op een avond kreeg ik telefoon van een Nederlander die een Nimbus 3T wou kopen. Mijn vader en ik hadden er toen al een aantal jaren één en hij vroeg inlichtin-

gen waar hij op moest letten bij de aankoop. Hij wou ermee in de Nederlandse kernploeg geraken in de open klasse. We zijn altijd contact blijven houden en hij heeft later onze Nimbus 3 een facelift gegeven in ruil voor het gebruik er van tijdens het NK in Issoudun. Hij plaatste zich toen voor de kernploeg. Hij is net als ik zeer punctueel en tijdens EK's en WK's analyseren we 's avonds samen zijn vluchten zodra ze online staan. Hij is sinds vorig jaar ook verdeler van Schempp-Hirth bij onze noorderburen. Samen organiseren we jaarlijks het Schempp-Hirth weekend op Kiewit. We vliegen ook af en toe samen, hebben bijna dezelfde vlieg- en denkstijl, dat maakt het prettig. Francois is een fantastische kerel die altijd klaar staat, niets is te veel gevraagd. Maar hij is niet de enige, verschillende vrienden steunen en helpen waar nodig, ik hoef niet alle namen te vernoemen, ze weten wel wie ze zijn.

Wat wil je nog doen in de toekomst?

De 1000 km zou ik niet erg vinden natuurlijk, maar niets moet. Dit jaar vertrok ik in Fuente opnieuw op 1000, het was geen superdag, op tijd wegwezen was dus de boodschap. Ik zat om 11u20 vertrekklare in de Discus 2cT. Bleken er 2 van de 3 slepers in panne te staan, het heeft 1u15 geduurd voor ik achter de sleper hing. Vroeger zou ik mij opgejaagd hebben, nu niet meer. De 1000 zat er niet meer in, het is een mooie 885 km geworden, ik had 105km/h gemiddeld, die 1u15 maakte hier het verschil hè... Ach, zolang ik mijn gezondheid onder controle kan houden, is het niet de vraag of ik de 1000 ooit zal vliegen, maar wanneer. Het is gewoon een kwestie van de juiste dag. Eigenlijk wil ik gewoon zo lang mogelijk blijven vliegen.

Ik hoop het van harte, bedankt voor het gesprek. En zoals steeds, de leukere wijn...

Kris (KAZM)

In memoriam : John Fabrie



John tijdens z'n vluchtvoorbereiding op de Kempens Cup 2010
foto: KAC

De dag leek een prachtige vliegday te worden.

Maar om vijf minuten over twee veranderde 12 juni 2010 in een inktzwarte zaterdag, voor ons allemaal. Een dieptepunt in het bestaan van de Kempische Aëroclub. John Fabrie kwam tijdens het uitoefenen van zijn hobby op die dag, op een tragische wijze om het leven.

Alles leek zo normaal, zijn praatje bij de pistewagen, het instappen en het aankoppelen van de lierkabel, het aanspannen, de start en het oplieren. Tot op een hoogte van +/- 600 m. Toen sloeg het noodlot toe. Slechts 2 minuten na de start crashte John met zijn OO-YEB op 150 meter achter de lier.

Nog nooit heb ik zoveel verdriet gezien in zo'n korte tijd. Hartverscheurende tafere-

len, eerst op het veld waar clubleden en zelfs toevallige bezoekers, huilend troost zochten bij elkaar. Daarna in het clubhuis. Complete verslagenheid, weinig woorden maar veel, heel veel tranen bij familieleden, clubleden, vrienden en kennissen van John. Cindy, Marc, Agnes, Anika, ze waren er allemaal en die ene centrale vraag kwam bij iedereen als eerste naar boven: hoe heeft dit in godsnaam kunnen gebeuren? Waarom?

Voor alle direct betrokkenen kwam nog diezelfde avond het antwoord: een klein moment van onoplettendheid, even de aandacht afgeleid tijdens de opbouw van het toestel, bleek voor John catastrofale gevolgen te hebben.

Laten we alle veiligheidsprocedures en preflight checks nog eens zorgvuldig doornemen. Misschien vinden we mogelijkheden, om de toch al uitgebreide controles nog veiliger te maken.

Toon Van Gestel(KAC)

Dankbetuiging

Vanwege de overweldigende belangstelling is het voor ons onmogelijk om iedereen persoonlijk te bedanken, voor:

zoveel bloemen,
zoveel kaarten,
zoveel warme woorden
zoveel belangstelling en
zoveel troost.

Dit alles mochten wij ontvangen na het overlijden van mijn man, mijn papa, onze schoonzoon en schoonbroer

John FABRIE

Uw massale aanwezigheid tijdens de laatste groet in Arendonk en de uitvaartdienst in Turnhout, heeft ons erg goed gedaan. Het was een grote steun voor ons, die we niet snel meer zullen vergeten. Voor iedereen onze oprechte dank daarvoor.

Mede namens John wensen en hopen wij, dat de zweefvliegsport in België er alles aan zal doen om de veiligheidsprocedures nog verder aan te scherpen. Het moet toch mogelijk zijn om dit soort ongevallen in de toekomst te voorkomen.

Cindy, Laura, Jolein, Dyllan, Marc, Angen en Anika.



Welke woorden we ook kiezen en hoe waar die ook mogen zijn, uiteindelijk is het de herinnering aan John, die we in ons hart meedragen.



Glider Pilot Shop, uw dealer in België, Nederland en Luxemburg, nodigt u uit voor de Open Dag op 7 november 2010 te Beauvechain! Toegang: gratis.



LX 9000 – toonaangevende navigatie en final-glide computer!

– Navigatie: LX Navigation, LX Nav, Naviter, NK ClearNav
– Avionica: Winter, Becker, Trig, Garrecht, Dittel, Funkwerk

– Systemen: Jaxida, Mountain High, Pirker & Starke, Tost
– Nooduitrusting: Mertens (parachutes), McMurdo (PLB's)

LX MiniMap...PNA met zeer helder LED-display!

– Afmetingen: 80 x 110 x 27 mm
– Display: 11 cm, 800x480 pixels, touchscreen
– Voeding: 12V
– Aansluitingen: USB, RS232 serieel, SD
– Software: SeeYou Mobile, Sky map, Winpilot (software niet inbegrepen)
– Optioneel: keyboard, vario-unit, remote stick (knuppelbediening)

Nano: extreem kleine, IGC-gecertificeerde, compleet onafhankelijke GPS-vluchtrecorder!

– 66-kanaals GPS-ontvanger
– Afmetingen: 60 x 40 x 20 mm
– Simpele bediening...slechts 1 knop!
– SD-kaartlezer-Bluetooth aansluiting
– 2Gb geheugen voor 14000 uur [1 fix/sec.]
– Aansluitingen: USB, RS232 serieel, Bluetooth
– Geïntegreerde GPS-antenne en LiIon-batterij (15 uur werking)

LX Vario Unit

– Nieuwe sensor technologie
– Mechanische aanwijzeraal
– Helder LED kleuren display
– Standaard geleverd bij LX7007, LX8000 en LX9000
– Optioneel bij LX1606, LX166, LX16, LX7007 Compact/Basic
– Upgrade van LCD-vario unit eveneens verkrijgbaar

Glider Pilot Shop
www.GliderPilotShop.be
e-mail: info@GliderPilotShop.be

Zweefvliegtuignieuws

Binder



Daverend succes voor deze kleine constructeur van superorchideeën: op het WK 2010 Open Klasse te Szeged werd de eerste plaats behaald door Michael Sommer op de nagelnieuwe eenzitter EB 29, terwijl onze landgenoten Pierre en Arnaud de Brocqueville brons wegkaapten op de tweezitter EB 28 Edition! Lang geleden overigens dat er nog eens Belgen op het podium stonden van een WK...



DG-Flugzeugbau

Het is zover: de technische mededelingen die verplichten om nieuwe handboeken voor de oudere DG-types en de LS-3 aan te schaffen, zijn verschenen. De andere LS-types zullen volgen. Normaliter zal men ten laatste voor de volgende jaarcontrole over de nieuwe handboeken moeten beschikken om een geldige keuring te doorstaan. Voor wie het "beheersverdrag" van DG heeft onderschreven (en betaald!), zijn deze handboeken gratis.

Diana Sailplanes

De Diana 2 blijkt nog steeds het beste renklasse zweefvliegtuig voor de ervaren wedstrijdvlieger: de 3 aanwezige exemplaren behaalden de plaatsen 1, 3 en 4 op 49 deelnemers op de WK 2010 in Szeged. Werelkampioen is de Italiaan Stefano Ghiorzo. Enkel Leigh Wells op ASG29-15 kon zich er tussen wringen...

HPH Sailplanes

Het eerste exemplaar van de zelfstartversie van de Shark, de 304MS, heeft gevlogen



en is overgedragen aan de eigenaar Ludek Kluger. De 18-meterklasser gebruikt een door Binder toegeleverde 52 pk sterke inklapmotor Solo 2625-01. Voor de rest wordt er verder gewerkt aan het bekomen van de typegoedkeuring voor de 304S-reeks. De thuisbrengerversie met straalmotor beschikt nu over een EASA "permit to fly".

Jonker Sailplanes

De gebroeders Jonker hebben een mooie slag thuisgehaald door op de WK 2010 met hun eigen constructie JS-1 Revelation beide te eindigen in de top 10 van de 18-meterklasse, samen met nog twee andere van de 6 aanwezige toestellen van dit type. Uys Jonker behaalde zelfs zilver. Een hele prestatie voor het eerste product van een jonge firma in deze fel bestreden klasse.

Lange Aviation

Firmaleider Axel Lange mocht een Lindberghprijs in ontvangst nemen, die een bijzondere verdienste inzake elektrische luchtvaart belooft. De prijs werd hem uitgereikt te Oskosh op 30 juli jl. door Erik Lindbergh, stichter van Creative Solutions Alliance (CSA) en kleinzoon van Luchtvaartpionier Charles Lindbergh. De Lindbergh Electric Aircraft Prizes (LEAP) bedragen in totaal 25 000 \$ en worden uitgeschreven in 3 categorieën. Voor de ontwikkeling van de Antares 20E won Lange de categorie "individuele verdienste", terwijl de Chinese firma Yuneec de prijs wegkaapte voor het beste elektrische vliegtuig (E430) en de firma Sonex die voor de beste subsystemen (eFlight Initiative electric propulsion system).

LET

Ten gevolge van een dodelijk ongeval waarbij de vleugel van een L-13 afbrak bij een kunstvlucht, is er een technische nota verschenen waarbij de ligger (vasthechting montagebeslag) en de romp (onderste montagebeslag) moeten geïnspecteerd worden en de precieze levensloop van elk toestel gedocumenteerd. Bij vastgestelde abnormale slijtageverschijnselen of afwijking t.o.v. de standaard voorziene levensloop dient een toestel aan de grond te blijven tot LET de toestand heeft geëvalueerd en eventueel beperkingen opgelegd. Dit kan eventueel gaan tot het definitieve grounden van een toestel.

Martin Wezel

De bouwer van de ultralichte eenzits motorzwever Apis 2 biedt ook een tweezitsmodel, genaamd Viva. Deze zij-aan-zij beschikt over een motor in de neus met een



schroef waarvan de bladen in ruststand weggelappen naast de rompneus. Hoewel het kan dienen als reisvliegtuig, is het toch overwegend als zweefvliegtuig gedacht, met een centraal wiel en remkleppen. Het glijgetal zou 40 bedragen. De motor is een 60 pk sterke viertakt HKS 700 E tweecilinder boxer.

Schempp-Hirth

Op 1 juli heeft de zelfstarter tweezitter Arcus M zijn eerster vlucht gemaakt, bij 30° C. Met de nieuwe computergestuurde SOLO injectiemotor ging het ondanks deze hoge temperatuur na een korte rolfase met een steile klimhoek omhoog. Aan boord waren Dipl. Ing. Swen Lehner en de leider van de firma SOLO, Wolfgang Emmerich. Na een korte zweefvlucht werd de motor opnieuw gestart. De volautomatische startprocedure en de dito intrekprocedure (na het uitschakelen van de ontsteking wordt de propeller automatisch afgeremd, verticaal gebracht en ingeklapt) werkten vlekkeloos. Het in het richtingsroer geïntegreerde staartwiel maakt het sturen aan de grond mogelijk. Het meergewicht van de motor was nauwelijks merkbaar, aldus de commentaren na de vlucht.



Verder heeft Schempp-Hirth een mooi succes geboekt op de WK 2010 standaardklasse te Prievidza: de Discus 2 (een mix van a, ax en b versies) behaalt er de eerste zeven plaatsen! Daar zit ook Bert Jr. Schmelzer tussen, overigens! De zege ging naar Sebastian Kawa.

Schleicher

Op het WK 2010 in Szeged heeft de ASG 29 een goede beurt gemaakt in de 18-meterklasse: Zbigniew Nieradka (Polen) werd

daarmee de nieuwe wereldkampioen. Bij de eerste 10 werden ook de plaatsen 3, 4 en 9 door een 29 bezet. Het toestel doet het ook zeer goed bij diverse nationale kampioenschappen.

Sportine Aviacija ir Ko

Dit is de nieuwe firmanaam (ir Ko = & Co)



van de LAK-constructeur, nadat de oorspronkelijke firma Sportine Aviacija vorig jaar failliet ging. Grootste aandeelhouder is de onderhouds- en reparatiefirma Termikas. Directeur is Vytautas Maciulis. De nieuwe firma neemt het beheer over van de vroegere Lak-types 12 en 17A, en de verdere bouw en verkoop van de types 17B, 19 en 20 en hun variantes. De 17B bestaat nu ook met thuisbrenger (eerste testvlucht op 2 juli jl.). En de 17 en 19 kunnen geleverd worden met het elektro-systeem FES (schroef in de neus waarvan de bladen langs de romp wegklappen).

Tenslotte zijn er nieuwe, verbeterde winglets beschikbaar voor de types 17A en 19. Ze werden ontworpen door Krzysztof Kubrynski van de Technische Universiteit Warschau.

Stewart Systems Europe

Deze firma biedt nieuws op het gebied van bespanning voor klassieke (zweef)vliegtuigen, namelijk een door de Amerikaanse FAA goedgekeurd spanlaksysteem op waterbasis voor het bespannen met Ceconite of Poly-Fiber. De producten zijn onbrandbaar en weerstaan aan solventen en petroleumderivaten. Er worden kleefstoffen, UV-bestendige grondlagen en lakken aangeboden, evenals poriënvullers voor het hout.

Zie www.stewart-systems.eu.

*Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's*

De truc met de remkleppen

In een vorig leven had ik een Speed Astir. Een verbetering stond op het programma maar dan moest de Astir eerst verkocht worden, liefst voor een redelijke prijs. Wat niet evident is.

Op een dag had ik het toestel gemonteerd voor een afstand maar het weer deed niet wat het moest doen. Dus stond het toestel klaar voor vertrek naast de piste. Bart kwam even het toestel bekijken. Was Bart niet op zoek om een bak te kopen? Je weet maar nooit... 'Bart, heb je zin om er eens mee te vliegen?' Bart liet dit geen tweede keer zeggen! Korte briefing, en weg was Bart. Ik staarde Bart na tijdens zijn sleep toen Paul plots naast me stond. Paul had genoeg van Ka8-en en Ka6-en en genoeg uurtjes om plastic te gaan vliegen. Heb jij

zin om me wat op de Twin te trainen was zijn vraag? Dus waren Paul en ik weg met de Twin enkele minuten nadat Bart was vertrokken.

Bart had een belletje gevonden en ik stuurde Paul richting Speed Astir. Daar aangekomen voegde hij de Twin Astir op dezelfde hoogte in de bel als Bart in de Speed. 'Doe nu de remkleppen 1 cm open' beval ik Paul. Paul gehoorzaamde me en dacht dat hij hier een truc ging leren om een volwaardig Twin piloot te worden! Na enkele toeren begon Paul argwaan te krijgen en van de voorste zit klonk met lichte paniek in de stem 'Maar we zakken!!!'

'Natuurlijk zakken wel!' Antwoorde ik. 'Maar mijn Astir stijgt wel in prijs...!!!'

De remkleppen gingen dicht tot in final, Bart kocht een LS1 en de Speed Astir werd



En voor wie de locatie of het verhaal achter deze remklep kent, heeft de redactie een verrassing klaar...

een jaar later verkocht in Spanje. Maar het blijft een prettig verhaal om te vertellen.

Kris (KAZM)



WK Team Prievidza Slov.

Van links naar rechts:

Sofie Huybreckx, Wim Akkermans (LP – Club), Hilde Schmelzer (TC), Loes Reynders, Lies Van Eyken, Dennis Huybreckx (CM – Std), Bert Schmelzer (21 – Std), Jeroen Jennen, Jelle Vandebecck, Bart Huygen (verborgen achter de majorette), Yves Ruymen (ES – Club)

Foto : Tijn Schmelzer

Wedstrijduitslagen

VICTOR BOIN 2010

VZP, Geraardsbergen, Belgium, 12/06/2010

Sportklasse

#	CN	Piloot	club	toestel	punten	#	CN	Piloot	club	toestel	punten
1.	52	Jelle Vandebek	KVDW	Discus 2	299	8.	IS	Daan Spruyt	VZP	Glasflugel 304	180
2.	ED	Emiel De Wachter	ACK	LS 8	281	9.	UU	Johan Lievens - Daniël Thielemans	VZP	Duo Discus T	168
3.	HI	Koen Vanderputten	VZP	LS 6	278	10.	HH	Bert Craeye	VZP	Pegase	109
4.	OI	Geert De Palmenaer	VZP	Pegase	237	11.	2W	Luc Van Camp	KAC	Discus 2T	89
5.	FU	Pieter Lievens	VZP	Std. Cirrus	234	12.	ME	Eddy De Coninck	KAC	Pegase	0
6.	BR	Peter Bertels	KACB	Std. Libelle	232	13.	ZX	Frank van Putten	KAZM	DG 300	0
7.	E3	Stefan Bovin	LUAC	ASW 28	184						

KAISER WEDSTRIJD 2010

Lim. Vleugels, Vliegveld Zwartberg 26/27 juni 2010

#	Toestel	Piloot1	Piloot 2	Afst	Punten
1	Ka8	Govers Patrick		202	1000
2	ASK13	Jacques Dirk	Schrijvers Eddy	202	958,2
3	Ka8	Jans Henk		201	871,5
4	ASK13	Bielen Chris	Snyers Ruben	202	864,4
5	Ka8	Kenens Didier		192,58	796,2
6	Ka8	Van den Berg Rutger		95,3	510,6

31st FAI World Gliding Championships 2010

4 tm 17 juli 2010 - Prievidza (Slowakije)

club-, standaard en PW5 klasse (niet opgenomen, geen Belgische piloten).



Club class

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	7	Arndt Hovestadt	GER	Std. Libelle	9315
2.	BW3	Volker Sailer	GER	Std. Libelle 203	9264
3.	MS	Mario Schupfer	AUT	ASW 15 b	9243
4.	M4	Matthias Sturm	GER	Hornet wI	9136
5.	BI	Tomasz Krok	POL	SZD48-3M Brawo	9077
6.	247	Gerrard G Dale	GBR	ASW 24	9075
7.	EM	Jens Becker	GER	Std. Libelle	8843
8.	SN	Sean Franke	USA	Std. Cirrus	8776
9.	CI	V. Rasimavicius	LTU	Jantar std. 3	8767
10.	IF	Miloslav Cink	CZE	Std. Cirrus	8706
13.	LP	Wim Akkermans	BEL	Std. Cirrus	8500
47.	ES	Yves Ruymen	BEL	ASW 19 b	4110

Standard class

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	V	Sebastian Kawa	POL	Discus 2a	8547
2.	AK	Mario Kiessling	GER	Discus 2a	8466
3.	Y4	Michael Buchthal	GER	Discus 2ax	8417
4.	EF	Chr. Cousseau	FRA	Discus 2a	8210
5.	FL	Felipe Levin	GER	Discus 2b	7952
6.	21	Bert Schmelzer	BEL	Discus 2ax	7885
7.	PC	Peter Hartmann	AUT	Discus 2ax	7877
8.	LOT	Piotr Jarysz	POL	LS8	7370
9.	CFM	Marc Seretti	FRA	Discus 2a	7170
10.	232	Jay Rebbeck	GBR	LS8	7064
42.	CM	Dennis Huybreckx	BEL	LS8	4119

31st FAI World Gliding Championship 2010

24.07.2010 - 06.08.2010 Szeged (Hongarije)

Open, 15meter & 18meter klasse



Open - Overall results after 8d

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total
1.	EB	SOMMER Michael	Ger	EB29	6834
2.	110	JONES Steve	UK	Nimbus 4	6596
3.	IP2	DE BROQUEVILLE P	Bel	EB-28 Edition	6535
4.	A	ANDERSEN J. W.	Den	Nimbus 4	6483
5.	XXL	ABOULIN Laurent	France	ASW 22BL	6471
6.	N1	HARVEY Peter	UK	Nimbus 4	6400
7.	SS	TABERY Ron	USA	ASW 22BL	6372
8.	72	GERBAUD Sylvain	France	Nimbus 4	6259
9.	RX	KREJCIRIK Petr	Czech Rep	ASW 22BL	6191
10.	X	KAROW Holger	Ger	Nimbus 4	6169
15.	ZY	SCHMELZER Tijl	Belgium	Nimbus 4D	5991

18-meter - Overall results after 7d

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total
1.	PL	NIERADKA Zbigniew	Poland	ASG 29	6279
2.	WZ	JONKER Uys	S. Africa	JS-1	6199
3.	MC	STARYSZAK Karol	Poland	ASG 29	5909
4.	XG	SZEMPLINSKI Jerzy	Canada	ASG 29	5898
5.	ZP	JONKER Attie	South Africa	JS-1	5870
6.	7D	DIVOK Maros	Slovakia	Ventus 2	5867
7.	WO	JANOWITSCH W.	Austria	Ventus 2	5797
8.	MP	TERMAAT Ronald	Netherland	JS-1	5729
9.	B	BASTIAANSE Rien	Netherland	ASG 29	5721
10.	E1	CHEETHAM Russell	UK	JS-1	5673
20.	3B	JEANMOTTE Yves	Belgium	Ventus 2	5411
38.	F2	JEANMOTTE Michaël	Belgium	Ventus 2	4759

15-meter - Overall results after 7d

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total
1.	VS	GHIORZO Stefano	Italy	Diana 2	5959
2.	LE	WELLS Leigh	UK	ASG 29	5826
3.	KT	GOSTNER Thomas	Italy	Diana 2	5719
4.	RP	RUBAJ Tomasz	Poland	Diana 2	5684
5.	5A	BREIDAHN Henrik	Denmark	Ventus 2	5676
6.	V8	GULYÁS György	Hungary	Ventus 2	5651
7.	EY	RUCH Christophe	France	Ventus 2	5634
8.	AZ	TICHY Petr	Czech Rep.	Ventus 2	5628
9.	AX	TOMANA Jaroslav	Czech Rep.	Ventus 2	5613
10.	LI	WOJCIK Lukasz	Poland	ASW 27	5549
16.	V	COLSON Jean-Luc	Belgium	ASW 27	5351
19.	MM	LITT André-Emmanuel	Belgium	Ventus 2	5116



Kiewit Cup 2009... One year later

Avondje flight sim met de winnaars van de Kiewit Cup 2009.

Op enkele uurtjes wist Ken 3 nieuwe Airbus A320 piloten op te leiden...

Foto : Jan Evens

Vintage Gliding Rally 2010 at Tibenham

In België is de VGC voor de meeste zweefvliegpiloten onbekend. En onbekend is onbemand. De VGC is een internationale club, met meer dan 1000 leden over de ganse wereld, die als doel heeft om oude zweefvliegtuigen te restaureren en vliegbaar te houden. Kortom ze willen "de hardware" bewaren voor het nageslacht. Iedereen kan trouwens lid worden van de VGC. In het bestuur van de VGC zitten mensen die dan ook uit allerlei landen afkomstig zijn. Elk jaar wordt er een internationaal treffen georganiseerd, wat men de Vintage Gliding Rally noemt. Dit jaar vond deze plaats in Tibenham (VK)...

Tibenham

Tibenham ligt in de regio Norfolk, ongeveer een 30 km ten zuiden van Norwich en is de thuisbasis van de Norfolk Gliding Club. Deze regio vormt samen met Suffolk het schiereiland dat in het oosten ligt van Engeland. Dit schiereiland ligt dan ook bezaaid met tientallen oude oorlogsvliegvelden (WO II). Zo was het vliegveld van Tibenham zelf ook een Amerikaanse basis van waaruit de Liberators heel wat bombardementsvluchten uitvoerden. De bekende acteur James Stewart is er ook basiscommandant geweest.

Het landschap is licht golvend met talrijke graanvelden. Genoeg mogelijkheden om buiten te landen dus... Het weer is er tijdens de rally (31/07 t.e.m. 08/08) nogal meevallen. Eigenlijk hebben we maar twee echte regendagen gehad. Met een weinig zon, ontstond er thermische activiteit en één dichtbewolkte dag hebben we zwakke golf gehad. Westen- en zuidwestenwind zijn in Tibenham echter een "landwind" en er is mij verteld dat Norfolk de zonnigste,



T-21 (Sedbergh) van 1948

niet de warmste, regio is van het Verenigd Koninkrijk. We hebben wolkenbasissen gehad tot 1550 m en het zicht was fantastisch. Regelmatig konden we de kust en zee zien en op twee dagen tijdens de rally kon je de ganse kustlijn van het ganse schiereiland Norfolk en Suffolk zien. Er zijn dan ook regelmatig oude zweefvliegtuigen in de richting van de zee gevlogen met soms een buitenlanding tot gevolg.

Vintage Gliding Rally (VGR)

Wat houdt een dergelijke rally eigenlijk in? De hoofddoelstellingen zijn dat de oude zweefvliegtuigen zo veel als mogelijk vliegen, het uitwisselen van kennis en het leggen van sociale contacten. Maar op zo'n rally wordt er ook een programma afgewerkt. Zo is er een "internationale avond". Elk land brengt deze avond zijn specialiteiten mee: nationale dranken en hapjes. Ik kan je verzekeren, wanneer je bij elk land gaat proeven, je met een "oververzadigd" gevoel naar bed gaat. Een andere belangrijke avond is de "nationale avond". Deze wordt georganiseerd door de gastclub. Dit jaar kregen we *fish and chips* en een (lokaal?) bier, namelijk Stella Artois.



Scud III bouwjaar 1935

Zoals ik al schreef is het vliegen het belangrijkste. Er stonden ons 4 sleepvliegtuigen en 4 lierkabels ter beschikking. We hebben onze toestellen nooit moeten duwen want er waren ook 4 quads die onze toestellen naar de plaats brachten waar we wilden zijn. De mensen van de Norfolk Gliding Club waren altijd vriendelijk en heel behulpzaam en op één of andere manier klikte het tussen de Belgen en de Engelsen. Misschien had het feit dat we vlogen of de lokale bar er iets mee te maken. We hoorden regelmatig: "The Belgians are the best...". 's Morgens om 9u30 was er altijd een briefing. Vermeldenswaardig is de man van de meteo. Dit was een man met heel veel Engelse humor en wanneer hij slecht weer voorspelde kwam je toch goedgetuist uit de briefing...

De Belgische ploeg

We hadden twee Belgische toestellen bij: de Grunau Baby III OO-ZPR bouwjaar 1951 en de Ka-4 OO-KEI bouwjaar 1957. Er waren zes Belgische piloten ingeschreven: Frank Sangeleer, Rob van Geffen, Johan kieckens, Firmin Henrard, Jacques Dumont en ikzelf. Sommige dagen vlogen we alleen met de Grunau en sommige dagen enkel met de Lerche. We hebben geen grootste dingen gedaan maar toch heeft de Lerche met een tiental vluchten een dertien uur gevlogen. Leuk is ook dat je de kans krijgt om met andere toestellen te vliegen van de andere teams...



De Lerche net voor het inschepen



Rhönspërber

Tot slot

Op zo'n rally gebeurt er te veel om dit allemaal in dit stuk te beschrijven. Mijn doel is om de VGC en VGR iets bekender te maken in Vlaanderen. Wat ik ook onmogelijk kan beschrijven is de erg amicale, sociale en stressvrije sfeer tijdens deze rally. En, hoe zit het met onze vintage gliders in Vlaanderen? Persoonlijk vind ik het maar pover gesteld. Gedenk wel dat deze oude toestellen aan de basis liggen van de ont-

wikkeling van de huidige zweefvliegtuigen. Ook hebben heel wat "oudere" instructeurs leren vliegen met zo'n toestel, wat nu als vintage bestempeld wordt. Onze geschiedenis mogen we niet vergeten. Toch zijn er in Vlaanderen piloten die dit begrijpen en zie je hier en daar een oldtimer rondvliegen zoals de Spallinger van Koen uit Weelde. Misschien weten sommige onder jullie nog toestellen liggen of staan, op verborgen plekje, die het restaureren nog

waard zijn... Verder wil ik uit naam van de Belgische ploeg, met dit schrijven, de Norfolk Gliding Club nog eens van harte bedanken voor de gezellige rally die we hebben mogen beleven.

Enkele nuttige links:

www.vintagegliderclub.org
www.vgc2010.norfolkglidingclub.com

Patrick Govers

Het hoekje van de boekenvreter

De geschiedkundige commissie van de Franse zweefvliegfederatie is bijzonder actief en geeft geregeld een "bulletin" uit (*Vieilles Plumes*) rond een bepaald thema. Zo kwam er in het voorjaar 2007 een boekje uit over de jaren onmiddellijk na WO II, onder redactie van drie medewerkers: Jacques LERAT, Jacques MARCEAU en Jacques GIRARD: *Les Sports Aériens 1944 - 1950* (FFVV, Parijs 2007, 176 blz 20,5 x 29 cm, slappe kaft, talrijke zwart-wit foto's en reproducties van documenten, ISSN 1287-9681).



Frankrijk was nog niet helemaal bevrijd van de Duitse bezetters, toen de nieuwbakken Minister voor Luchtvaart, Charles Tillon, besloot tot de oprichting van een dienst voor sportluchtvaart, en ambitieuze plannen bekendmaakte voor de organisatie, infrastructuur en uitrusting van de clubs. De jeugd moest warm gemaakt worden voor een carrière in de luchtvaart via modelbouw, zweefvliegen en motorvliegen, inclusief een militaire voorbereiding. Honderden zweefvliegtuigen en sleepvliegtuigen werden besteld, alsook 200 exemplaren van een standaardier: de "treuil Ford".

De krappe financiële en materiële situatie (er heerste nog altijd rantsoenering voor voedsel en benzine, evenals voor grondstoffen) zou deze plannen wel verdagen. Ook politieke instabiliteit gooide roet in het eten. Maar tegen 1950 draaiden de zweefvliegclubs op volle toeren, waarbij de leden slechts een heel bescheiden bijdrage moesten betalen. Infrastructuur, materieel, instructie- en onderhoudspersoneel, benzine enz. werden door de staat betaald.

Bij de vliegers zelf waren er heel wat twistpunten: vervangen van de éénzitscholing door opleiding op tweezitters (de Caudron C-800 of de Castel-Mauboussin C25S - je weet wel, die uit *La Grande Vadrouille* - rollen van de band), beginnen met zweefvliegen of met motorvliegen? Uittreksels uit de vliegers van die tijd leveren ons een goed inzicht van de standpunten.

Naast vooroorlogse types en gerecupereerde Duitse toestellen kwamen er ook een reeks Franse eenzitters op de markt: de Emouchet, de Nord 1300 (Grünau Baby) en Nord 2000 Mésange (Olympia-Meise), en weldra het neusje van de zalm, de Air 100 prestatiezwever.

Naast de klassiek zweefvliegclubs ontstonden er ook "interclubcentra", meer bepaald rond Parijs, waar er te weinig vliegvelden waren om er één toe te kennen aan elke individuele club. En in de plaats van het vooroorlogse Banne d'Ordanche kwamen er 5 nationale zweefvliegcentra: Pont-Saint-Vincent, Beynes-Thiverval, la Montagne Noire, Challes les Eaux en Saint-Aubansur Durance. Daar werden de instructeurs opgeleid en konden de zweefvliegers hun kennis bijschaven en prestatievluchten verichten.

Hoe dit allemaal in de praktijk verliep, wordt kleurrijk geschetst in de pagina's van dit boek. Een minpuntje is wel dat het meer een verzamelbundel is van losse hoofdstukken, zodat je wel vaker op herhalingen stoot, of de chronologie een beetje zoek is. Maar het gaat er eerder om, de geschiede-

nis vast te leggen alvorens de laatste ge-
 tuigen van die tijd zijn verdwenen. In dat opzicht best een geslaagd werk.

Af en toe zijn er onderwerpen waarvan de commissie oordeelt dat ze meer waard zijn dan alleen een publicatie in *Vieilles Plumes* met beperkte grafische middelen. Zo werd er besloten om een heus boek uit te geven over wat eens de Frans evenknie was van de Wasserkuppe: la Banne d'Ordanche in het Centraal Massief. Vandaar dit werk van Jean BANNERIAS: *Planeurs au-dessus des Volcans, La Banne d'Ordanche « Berceau du Vol à Voile Français » 1931-1942* (FFVV Collection Vieilles Plumes, Parijs 2007, 236 blz 21,5 x 30,5 cm, harde kaft, talrijke zwart-wit foto's, schema's en reproducties van documenten, ISBN 978-2-9529284-0-3).

De eerste Wasserkuppewedstrijd in 1920 gaf de aanzet voor gelijkaardige manifestaties overal in Europa. In Frankrijk waren er de congressen van Combegrasse 1922 (Centraal Massief), Biskra 1923 (Algerije) en Vauville 1923 en 1925 (Normandië). In 1927 ging een Franse delegatie naar de Wasserkuppe, zag er de vorderingen die



de Duitsers maakten, en besloot dat er een gelijkaardig centrum moest komen in Frankrijk. Er werden systematische prospectievluchten uitgevoerd op een aantal locaties, en uiteindelijk werd er gekozen voor de Banne d'Ordanche, gelegen op 1450 m AMSL in de omgeving van La Bourboule.

Ondanks de moeilijke toegankelijkheid ontstond een voorlopige infrastructuur, en de eerste vluchten vonden plaats in 1928. Pas in 1931 was er een volwaardig zweefvliegkamp op de Banne d'Ordanche. Om de toestellen tot daar te brengen, had men een Citroën rupsvertuig moeten gebruiken. Er waren de prestatiezwevers Vautour en Rapace van Abrial, en een tweezitter Avia 20 A. Er werden ook opleidingsvluchten georganiseerd met een éénzits Avia 11 A (gelijkaardig met een Zögling). De starts gebeurden met een sandow.

In 1932 kwam Robert Kronfeld de streek verkennen en de mogelijkheden ervan demonstreren. Zijn Wien werd van op het vliegveld

van Clermont-Ferrand opgesleept en kwam op de Banne landen. Geen rupsvoertuig beschikbaar, de zwevers werden vaak door een ossenspan getrokken naar de startplaats! De resultaten van het kamp 1932 zetten aan tot het inrichten van de Banne d'Ordanche als Nationaal Zweefvliegcentrum met permanente infrastructuur om de zweefvliegtuigen te stallen.

Zoals de Wasserkuppe lijdt ook de Banne d'Ordanche onder lange periodes van slecht weer. Toch zal men er tot het uitbreken van WO II het gros van de Franse prestatievliegers opleiden. Vanaf 1936 kwam het centrum onder de volledige controle van het luchtvaartministerie die nu ook de gronden had opgekocht. De stages hadden een militair tintje, met vaandelgroet en opkomst in het gelid...

In september 1939 werd de sportluchtvaart in Frankrijk lamgelegd door de oorlogsverklaring aan Duitsland. De Banne verzonk in een diepe slaap, waaruit ze ontwaakte

van 1941 tot 1942. La Banne lag in het onbezette deel van Frankrijk, waar een beperkte (motorloze) luchtvaartactiviteit mogelijk bleek. Er kwamen dus opnieuw zweefvliegstages! Maar eind 1942 vielen de geallieerden in Frans Noord-Afrika binnen. Als tegenmaatregel werd Frankrijk nu volledig door de Duitsers bezet en werd ook het zweefvliegen onmogelijk.

Na WO II werd de Banne d'Ordanche niet meer gebruikt voor het zweefvliegen. Te verafgelegen, te veel dagen mist, regen of sneeuw, en nieuwe centra die beter geschikt bleken voor een veranderende sportactiviteit... De gebouwen werden gesloopt en de gronden terug verkocht aan hun oorspronkelijke eigenaars om er hun kuddes te laten grazen. Vandaag zijn er nog slechts enkele funderingen zichtbaar. Maar er worden geregeld zweefwedstrijden ingericht met schaalmodellen, zodat deze traditionele plek niet helemaal vergeten wordt.

Stéphane Vander Veken

KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 23 JUNI 2010

Aanwezig:

J. Aerts - voorzitter, J. Servais, R. Paenen, L. Marenne, Ph. Defooz, G. Michiels, J.P. Awouters, P. Pauwels, Marnix Dobbelaere (als waarnemer, zal Rudy Paenen vervangen, e-mail Marnix.Dobbelaere@balloon-federation.be)

Verontschuldigd:

R. De Coninck, G. Van Pee

De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 31-03-2010:

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Records:

Geen aanvragen ontvangen.

Wereldrecord zweefvliegen door Johan Luyckx:

Er is betwisting over de snelheid tussen Johan Luyckx en de FAI: 163,23 KpH of 162,8 KpH

De Sportcommissie vraagt zich af of deze discussie door Johan Luyckx gevoerd moet worden of door de Sportcommissie.

3. Reglementen van wedstrijden 2010:

De volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

Modelluchtvaart:

- 22e Coupe Européenne de Planeurs Remorqués (Cat. F3Q) 26-31 juli 2010 – Bonneville (Andenne)
- 18th Summer Soaring Criterium (Cat. F3B) 4-5 september – Anthisme

Ballonvaart:

- Belgian Balloon Trophy 2010 12-16 mei - Izier

Zweefvliegen:

- Nationale Kampioenschappen 2010 8-16 mei – St. Hubert
- Keiheuvel Cup 2010 7-8 augustus – Keiheuvel

Aerobatics:

- BEL-LUX Aerobatic Championship 2010 12-13 juni – St. Hubert

4. Resultaten:

Volgende resultaten werden ontvangen:

Modelluchtvaart:

- Critérium Int. du Hainaut – F3A World Cup

Zweefvliegen:

- Nationale Kampioenschappen 2010
- Victor Boin Trofee

Aerobatics:

- BEL-LUX Aerobatic Championship 2010

5. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen
- Alle dossiers worden aanvaard

6. Allerlei:

6.1. Zweefvliegen – Aanpassing KBAC-Reglement en Organisatiehandboek:

- Voorrechten zweefvliegvergunning aanpassing par. 2.2.2.3
- “In geval van de besturing van een tweezitter neemt de pilot-in-command steeds plaats op “de voorste zitplaats. Houders van een zweefvliegvergunning met de bevoegdverklaring van “hulpinstructeur, instructeur of examiner kunnen als pilot-in command naar keuze “plaats nemen op de voorste of op de achterste zitplaats.
- Actualisering lijst erkende geneesheren: uitgevoerd

6.2. Klacht L. Van Geyte – ballonvaart

De Sportcommissie neemt akte van het feit dat het probleem opgelost is.

6.3. Aanvraag jurylid voor wedstrijden Ballonvaart

Monique Van de Velde vraagt upgrade volgens reglement C.I.A. Gezien de C.I.A. hiervoor bevoegd is, beslist de Sportcommissie dat de aanvraag aan de C.I.A. gericht moet worden

7. Volgende vergaderingen 2010:

Woensdag 6 oktober, 1 december om 18u30

Omstreeks 20:30 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS, Voorzitter

VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning

ADRIAENS Tom
AERTS Bart
BECKERS Steven
BECKERS Vincent
BEHAEGEL Guillaume
BRAECKEVELT Gert-Jan
COOMANS David
DAEMS Pieter
DE WEERDT Cedric
DILLEN Gerrie
GEURTS Davy
GOOSSENS Erik
NEYENS Frederik
SANNEN Marc
SCHOONEJANS Ward
STAES Dirk
UFFING Hans
VAN DEN BOSCH Joris
VANDENHEUVEL Marnik
VAN DEUREN Lieven
VAN DE VLOET Marleen
VAN DE WOUWER Stijn
VANDORMAEL Lorenzo
VAN EYNDE Mathias
VANGERVEN Tom
VAN HAAREN Tom
VAN HOLME Bert
VAN LAERE Maarten
VAN PELT Gustaaf

VANPOL Johan
VERHOEST Carl
VERHOEST Loran
VERSCHOOT Matthias
WILLEMS Sander
VAN CALSTER Peter
WILLEMYNS Robrecht

1.2. Praktisch examen zweefvlieg- vergunning:

DESAIR Wim
HANSEN Johan
NIVILLE Tom
VAN LAERE Maarten
VAN PELT Gustaaf
VERECKEN Alex

2. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

DE QUEKER François
DROBÉ Pieter
D'HONDT Christophe
HILLEN Jelle

3.1. Theoretische examen hulp-/ instructeur:

DE GROOTE Frédéric
MAUROO Yven
LEBEAU Francis

3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

VANDERSMISSEN Frank

3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

BROECKX Rudy

HOMOLOGATIE VAN FAI-BREVETTEN

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:
ARSTILA Kai
BOLLENS Geert
ROMMENS Mattias

1.2. 5 uren duurvlicht:

HANSEN Johan
MICHAUX Ruben
PIERLET Koen
ROMMENS Mattias
VAN RIEL Piet
VANDEWALLE Sophie

1.3. 50 km afstandsvlucht:

ARSTILA Kai

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

ARSTILA Kai

3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst:
SPRUYT Daan • VANDERPUTTEN Koen

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten:

SPRUYT Daan • VANDERPUTTEN Koen



AVIATION AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.
Specific and tailor-made covers for active pilots
and dynamic travellers.
Proficiency and experience to serve the aerospace industry.
Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,
where knowledge meets your needs.



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



Rhön Verkehrs

GM+AI