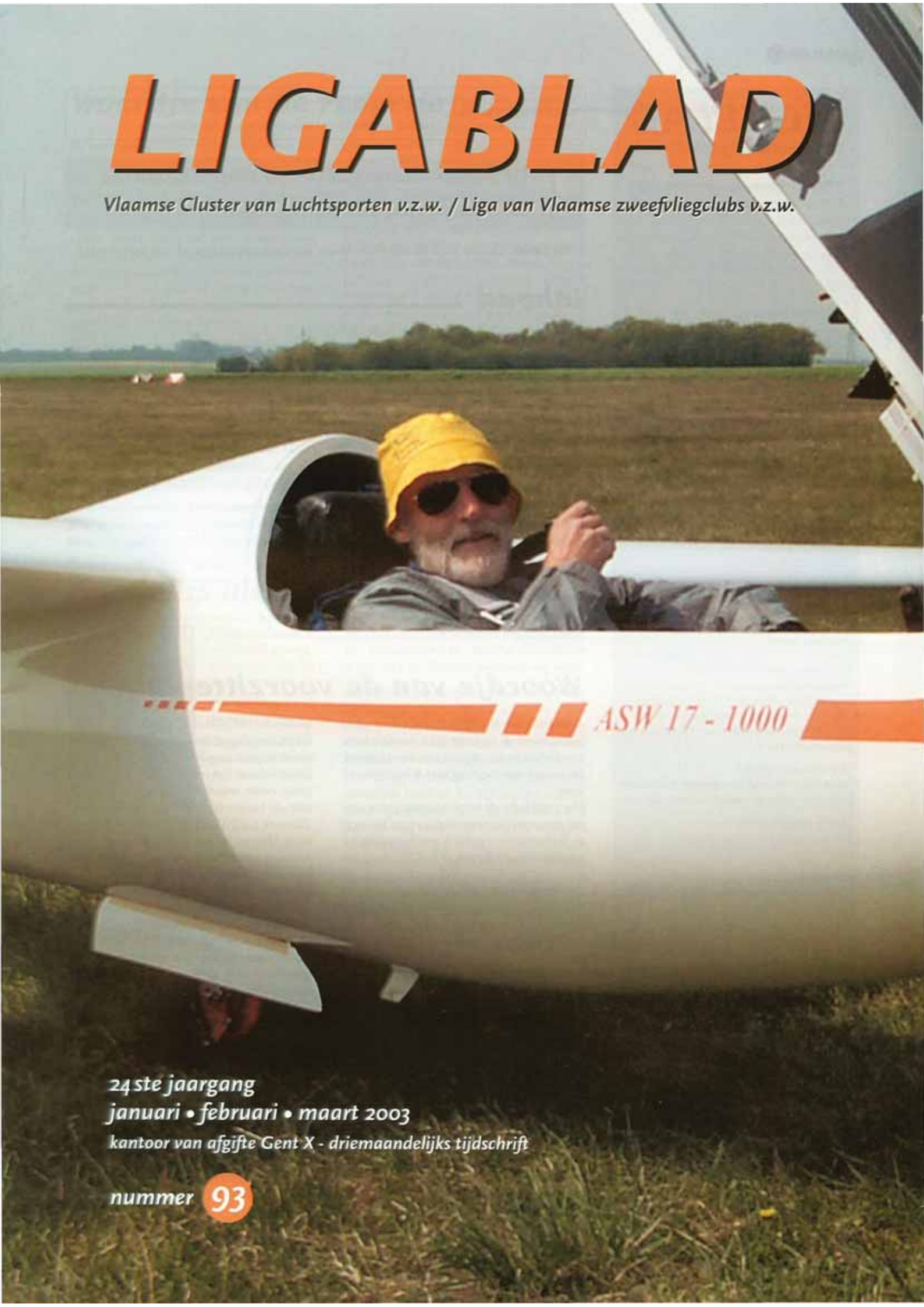


LIGABLAD

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



24^{ste} jaargang
januari • februari • maart 2003
kantoor van afgifte Gent X - driemaandelijks tijdschrift

nummer **93**

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende organisatie voor
sportieve vrijetijdsbesteding
de L.V.Z.C. is lid van de Vlaamse Cluster
van Luchtporten v.z.w.
tel.: 03/455 20 09 - fax: 03/454 10 67
e-mail: vcl@online.be



24ste jaargang • nummer 93
januari - februari - maart 2003

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden
tel: 016/76 66 96
GSM: 0476/89 90 68

E-mail:
ligablad@dewouw.net

Aan dit nummer werkten verder mee:

Aerts Joachim - Aerts Michel - Beerts Luc
De Coninck Eddy - Franssen Johan
Huybreckx Marc - Lens Ivo - Pauwels Patrick
Peeters Guy - Potargent Freddy - Speetjens
Jan - Van Pee Guy - Vandeginste Dirk -
Vander Veken Stéphane - Van Eyken Bert -
Vertommen Frans

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: lvzc@online.be
internet homepage:
http://www.zweefvliegen.be of
http://www.lvzc.be

Betalingen:

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

Druk en opmaak: Sintjoris NV

kantoor van afgifte Gent X

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 20 mei 2003 op het redactieadres.

**OPGELET! vanaf nu, NIEUW REDACTIEADRES:**

Theo Stockmans, Nerm 123, 3320 Hoegaarden
e-mail: ligablad@dewouw.net • GSM: 0476/89 90 68

Foto cover: Gaston zoals iedereen hem kende, een en al energie (foto: Frans Vertommen)

Inhoud

Woordje van de voorzitter	
Woordje van de redactie	1
Gaston is niet meer	1
Nieuws van het secretariaat	2
Nieuw redactieteam	4
Verslag symposium 2003	4
Nieuw charronreglement	8
Nieuws over EASA	9
De luchtvaart in de Europese Unie	9
Belgisch kampioenschap	9
Het hoekje van de boekenvreter	9
Zweefvliegen in Vlaanderen: waarheen?	10
Zweefvliegtuignieuws	12
Het reilen en zeilen van een Franse club	12
Sportcommissie	15
Goedgekeurde flightrecorders	16
Mededelingen en service	16

Woordje van de voorzitter

Allereerst wens ik nogmaals mijn dank uit te spreken voor de 10-jarige inzet van Stéphane Vander Veken als uitgever van ons Ligablad. De nieuwe redactieploeg heet ik hartelijk welkom.

Het Ligablad is de hoofd informatiebron voor het merendeel van onze leden en we zullen in de toekomst meer gebruik maken van dit kanaal om de werking van de L.V.Z.C. beter toe te lichten.

De nochtans uitgebreide verslagen van de Raad van Beheer komen blijkbaar niet tot iedereen door, en het web lijkt mij niet het geschikte kanaal om onze eigen leden te informeren.

Enkele actuele onderwerpen zijn o.a. het lidgeld en de vliegveldsituatie in O- en W-Vlaanderen. De erkenning en betoelaging van de LVZC heeft het bestuur de laatste jaren intens bezig gehouden.

Het uiteindelijk resultaat is dat we erkend worden als sportfederatie en dat de vorig jaar opgerichte Vlaamse Cluster van Luchtporten erkend is en – mits goede werking – betoelagd zal worden. Aangezien de VCL een deel van de werkingsopdrachten overneemt is een vermindering van de ligabijdrage in de toekomst realistisch geworden.

Ook de vliegveldproblematiek hebben we niet verwaarloosd. Samenwerking tussen de ver-

schillende clubs blijkt voorlopig erg moeilijk. Het tekort aan vliegvelden in O- en W-Vlaanderen wordt nu door verscheidene instanties duidelijk onderkend. Een interdepartementale werkgroep onder impuls van het BLOSO houdt zich de komende maanden hiermee bezig. Zowel de L.V.Z.C. als de VCL zitten mee aan tafel. Men wil tot een oplossing komen.

Nieuw is ook dat onze mening meer en meer gevraagd wordt door officiële instanties. De professionele aanpak (= de grondige dossierkennis van de Ligasecretaris) begint zijn vruchten af te werpen. We houden jullie op de hoogte.

De toekomst zal nog veranderingen met zich meebrengen en aanpassingen zullen nodig zijn.

Soepel hierop inspelen is de boodschap. Zijn de nadelen van de luchtruimbepalingen niet deels opgevangen door het GPS gebruik en het herwaarderen van de vrije vlucht?

Is een uitdaging aangaan en doorzetten tot de overwinning geen eigenschap van elke sportdiscipline? Als actieve beoefenaars van de zweefvliegsport kennen de bestuurders en de leden van de Raad van Beheer de problemen en er wordt aan gewerkt. Aarzel niet om hen vragen te stellen, maar steun ze ook.

Veel zweefgenot in 2003.

Jan Speetjens

Woordje van de redactie

Als opvolger van Stéphane Vander Veken zal mijn taak, om als hoofdredacteur drie-maandelijks een volwaardig ligablaadje te laten verschijnen, niet gemakkelijk zijn.

Een bijna 900 man sterke sportgemeenschap moet nochtans een geschreven spreekbuis hebben. Het is niet alleen een ideaal communicatiemiddel met de leden, maar tevens een geschikt instrument om de buitenwereld het reilen en zeilen van onze geliefde sport te laten kennen.

Het Ligablaadje moet laten horen wat er leeft in de verschillende clubs, de activiteiten van de verschillende commissies, de Raad van Beheer en het Dagelijks Bestuur mogen niet ontbreken, en tevens moeten alle clubleden op de hoogte gehouden worden van de werking van de KBAC, IGC, EGU, BLOSO, Directoraat Generaal van de Luchtvaart, enz. Eigenlijk stof genoeg.

Ons zweefwereldje is inderdaad een complex geheel aan het worden. Voor clubleden die geen deel uitmaken van een

bestuursorgaan is dit moeilijk om te begrijpen. Soms stelt men zich de vraag of er nog tijd over is om te zweven. En tevens mag iedereen gerust weten welke bergen werk dienen verplaatst te worden om 900 zweefpiloten hun sport te laten beoefenen.

Ik richt mij dan ook tot de verschillende verantwoordelijken, op alle echelons, om regelmatig eens een artikel voor ons tijdschrift te schrijven. Ik weet dat het een beetje moed en tijd vraagt, maar het draagt, volgens mij, bij tot de samenhang van een sportgemeenschap.

Het clubleven dient ook telkenmale een plaatsje te hebben in ons tijdschrift. De bedoeling mag zeker niet zijn de "vuile was" buiten te hangen. Het "gewone" clublid, jong of oud, recreatieve zweefvlieger of overlandpiloot, iedereen moet er zijn plaats hebben. Het geeft toch telkenmale een zekere voldoening wanneer je artikel gelezen wordt door anderen.

Tevens zijn de, spijtig genoeg weinige clubtijdschriften, een ideale voedingsbodem

voor prachtige artikels. Bezorg ze ons met foto's.

Onze Liga bezit reeds drie "Koninklijke" clubs: Brasschaat, De Meeuw en De Wouw. Het zou ons blaadje sieren om regelmatig eens het werk en de verhalen van onze "voorouders" in de bloemetjes te zetten. Kruip eens in de archieven en bezorg ons teksten en foto's over deze heroïsche tijden.

En kritiek mag er ook zijn, zowel positieve als negatieve. Maar als je iets "afbreekt", vervang het door een realistisch alternatief en geef zelf het voorbeeld. Geef geen antwoord als: ik heb geen tijd of ik ben geen bestuurslid. Trouwens, de beste stuurder staan aan wal.

Ik hoop dat wij met ons team onder een hoopvol gesternte mogen van start gaan.

Elders in dit Ligablad vind je het nieuwe redactieteam van ons tijdschrift. Deze lijst is natuurlijk onvolledig. Kandidaat medewerkers kunnen zich steeds bij mij melden.

Theo Stockmans

Gaston is niet meer



Hieronder vindt u de lijkrede, voorgelezen door Michel Aerts tijdens de begrafenis van Gaston Peeters.

Deze tekst werd opgesteld door Michel Aerts en Luc Beerts.

Alida, Koen en Steven,
Geachte familie
Dames en Heren,

Op 15 november 1944 werd de kleine Gaston geboren, hier in Molenstede.

Vandaag wordt hij hier begraven, in Molenstede. De vrienden zijn er allemaal. Gaston wou van kleinsaf aan piloot worden. Vliegen dat zou hij.

Een stom ongeval besliste er anders over. Zweefvlieger worden dat kon wel.

We zijn ongeveer gelijktijdig begonnen. Gaston een jaar voor mij.

In 1963 betaalden we, samen in de romp van een oude DC 3, 500fr lidgeld voor het lidmaatschap van Diest Aero Club.

Micheline Ooms was in onze wilde jaren een beetje onze behoedster. Ze zorgde voor gratis tickets want we waren student en veel geld hadden we niet. Om 7 u s' morgens kwamen we met de fiets naar het vliegveld. Gaston van Molenstede, ik van Kwaadmechelen. Eerst was eerst in die tijd.

We vlogen met een Grunau Baby, een Lerche, een Schweizer en een Mucha. Later kwam er een Ka7 bij. Plastiek bestond nog niet.

We hebben veel plezier gehad. Een ongehooflijk prachtige vliegtijd waar je nu alleen maar kan van dromen.

Roet meenemen en pluimen om de thermiek zichtbaar te maken. Lessen op de Schweizer. Den Toine vastbinden op zijne kop op de achterste stoel en zo een vlucht maken. Loopings draaien met de Lerche. En 's avonds vlug naar huis om er 's morgens weer te zijn.

Op een avond duwden we samen de Tiger binnen. Maar we vergaten de schroef plat te zetten en er vloog een stuk af.

We moesten voor de beheerraad verschijnen en 'vlogen' bijna buiten. Maar we lieten ons ook zomaar niet doen.

Wat later gingen onze wegen uit elkaar. Jij bleef in Diest, ik ging naar Keiheuvel.

Op een minimum van tijd waren we beheerraadslid en we werden allebei voorzitter van onze club.

Jij hebt van Diest een prachtklub gemaakt Gaston. Het resultaat mag gezien worden. Het werd je levenswerk. Een goede structuur en een gezond beleid.

Je gaf les, je sleepte iedereen mee naar Issoudun, je stond met je overal in het werkhuis, je zat op de tractor, je deed eigenlijk alles. Geen enkele job was je teveel.

Je had een ongelooflijke energie en je slaagde erin die energie door te geven aan anderen.

Je enthousiasme en gedrevenheid straalde af op al de anderen. Je sleurde Diest naar de top van de Vlaamse Clubs.

Later, in de lucht, op wedstrijden kwamen we elkaar nog dikwijls tegen. SST, Issoudun, Oerlinghausen, de wedstrijdvliegers, ze zijn hier allemaal.

De laatste jaren zat je veel in Issoudun. Je wist wel wat je te wachten stond maar je bleef vliegen; verleden jaar nog 262 vliegingen.

Gaston was een uitzonderlijk persoon. Een en al energie.

Hij was gedreven, zag alles en had meestal gelijk. Hij voorzag alles en was uitermate enthousiast.

Hij was rechtuit, niet altijd gemakkelijk en zonder compromissen. Je wist wat je aan hem had; er was geen schipperen mee gemeid.

Hij stelde eisen, maar de meeste eisen stelde hij aan zichzelf.

De zweefvliegerij verliest veel. Gaston was voor de Liga de drijvende kracht achter de nieuwe visies op opleiding en instructie. Vliegveiligheid was een belangrijk item voor hem.

Hoeveel mensen hier aanwezig hebben van hem geen les gehad?

Als leerling, als instructeur, als piloot bij SABENA.

We zullen hem missen.

Vijf jaar geleden belde Gaston mij op. 'Ze zeggen dat ik kanker heb' zei Gaston en hij begon hevig te wenen. Ik kon niet meer doen dan luisteren. Na al die jaren hadden we niet veel woorden meer nodig om elkaar te verstaan.

De ongelooflijke moed waarmee hij zijn ziekte gedragen heeft tart alles. Waardigheid en moed is het minste wat je kan zeggen.

Ook voor U Alida, heb ik veel respect. Tot op het einde heb je aan zijn zijde gestaan. En het was soms erg zwaar om te dragen.

Er is altijd iets verdrietig aan verdriet. Het is onder water roepen naar iets wat daar niet is.

Ze zeggen dat het overgaat, maar dat zullen we nog zien.

Waarom vliegen wij zo graag? Waarom willen we doen als de vogels.

Gaston wist het en ik ook. Maar we kunnen het niet zeggen.

We zullen je herinneren als instructeur in de Ka7 Gaston, als voorzitter van DAC, met je overal aan in het werkhuis, als de beste zweefvlieger van België en als goede vriend. Met je prachtige uitspraak in het laatste Ligablad: 'Mannen vlieg toch terwijl het nog pompt, morgen regent het!'.

Alida, Steven en Koen, ik wou dat ik wat van jullie verdriet kon overnemen, maar ik weet niet hoe ik dat moet doen.

Michel Aerts

Onze vliegloopbaan is gelijk verlopen en we verstonden elkaar zonder woorden.

*Heel in het begin schiep God de zon,
bron van elk leven. En door de zon
ontstonden de wolken.*

*Bij elke vlucht, telkens ik dichter bij
een wolk kwam werd dat gevoel van
kracht en eenheid sterker met de
natuur sterker en sterker!*

*Hoe zal het zijn om elke dag in en
boven de wolken te kunnen zweven?*

Gaston Peeters



Nieuws van het secretariaat

Erkenning als "Sportfederatie"

Op 20 december 2002 ontvingen wij vanwege de heer G. Vanhengel, Vlaams Minister van Sport, het bericht dat de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs v.z.w. met ingang van 1 januari 2002 erkend is als sportfederatie in het kader van het decreet van 13-07-2001. Deze erkenning is voor onbepaalde duur maar we hebben natuurlijk de plicht om aan alle erkenningseisen te blijven voldoen. Zoals reeds vroeger werd meegedeeld, staat erkenning totaal los van subsidiëring, en brengt deze erkenning ons geen financiële middelen. Belangrijk is evenwel dat onze sport opnieuw officieel mee telt!

VCL

Alle inspanningen in verband met de erkennings- en subsidiëringdossiers werden gelukkig beloond. Eveneens op 20 december ontving de VCL een schrijven van de Minister van Sport met de melding dat de erkenning als organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding voor de cluster 'luchtactiviteiten' werd verleend voor de periode 2002-2005, en dit met ingang van 1 januari 2002. Tevens werd gemeld dat het aanvraagdossier voor subsidiëring in 2002 werd aanvaard. Uiteraard volgt er nog een uitgebreide financiële controle, alvorens de toelagen definitief verworven zijn. Begin januari werd gemeld dat ook de subsidiëringaanvraag voor 2003 werd aanvaard. Met deze gunstige berichten werd het eerste jaar afgesloten en het tweede met nieuwe moed ingezet.

Zoals reeds gezegd, de Vlaamse Cluster van Luchtsporten heeft haar eerste werkingsjaar achter de rug.

Het opstarten van een nieuwe organisatie brengt ontzettend veel werk met zich mee. Een aantal stappen werden gezet, maar het zal toch nog enige tijd vergen alvorens de structuur volledig operationeel is.

Algemene vergadering

Op 19 maart II. had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats met de bespreking van het werkings- en financieel verslag over 2002 en de begroting voor 2003. Vanaf dit jaar maakt de Zoute Aviation Club geen deel meer uit van onze organisatie. Sedert het zweefvliegverbod te Wevelgem in 1999, heeft de club haar activiteiten ondergebracht bij Tournai Air Club op het vliegveld van Maubray. Organisatorische en financiële redenen hebben ertoe geleid om alle vliegactiviteiten onder te brengen bij TAC. Helaas...het ontbreken van terreinen in Vlaanderen brengt onze sport ernstig in gevaar. Misschien wordt er te weinig ruchtbaarheid aan gegeven, maar met een kleine groep wordt hard gewerkt aan deze materie - zie verder.

Het volledige "Jaarverslag 2002" kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger/beheerder of clubsecretaris.

Problematiek 'Terreinen'

Zoals reeds meerdere malen werd meegedeeld en besproken tijdens de vergaderingen van de Raad van Beheer, zijn er tijdens de voorbije jaren en maanden diverse contacten geweest met o.a. het kabinet van de Minister van Sport alsook met de provinciale sportdiensten. Wij hebben steeds blijven aandringen op een overleg met alle betrokken partijen. Zoals door de vorige Minister van Sport, B. Anciaux, werd toe-

gezegd zijn, na het uitwerken van oplossingen voor de motorcrossterreinen, de andere "probleemsporten" aan de beurt.

Op 19 december had op het Bloso onder de leiding van de heer Van Briel, kabinetsverantwoordelijke van de Minister van Sport, de startvergadering plaats voor het overleg inzake 'ruimtelijke aanspraken' voor sport, recreatie en toerisme. Naast de vertegenwoordigers van de luchtsporten, waren eveneens vertegenwoordigers aanwezig van ondermeer de watersporten, de schutters, de ruitersport, de golf, ...

Elke discipline kreeg de opdracht om tegen 1 maart een uitvoerig dossier samen te stellen. Op 24 maart volgt een bespreking specifiek voor de luchtsporten met alle betrokken gewestelijke en federale administraties, einde april volgt een afsluitende bespreking op het kabinet van de Minister van Sport.

Dit alles zou moeten leiden tot een globaal plan dat aan de Vlaamse Regering wordt voorgelegd.

Uiteraard brengt dit geen directe oplossing, maar het is van belang dat de problematiek van de luchtsporten thans wordt erkend en besproken. We zullen met veranderingen worden geconfronteerd, maar met de flexibiliteit en creativiteit, eigen aan onze sport, moeten we dit ook aankunnen.

KBAC-Sportcommissie

Gelieve de te homologeren dossiers binnen te brengen tegen 15 juni, 15 september en 30 november.

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

Wedstrijdnieuws

Nationale kampioenschappen

De N.K. 2003 hebben plaats van 24 tot 31 mei a.s. op het vliegveld van St.-Hubert. De organisatie is in handen van de Féd. des Clubs Franc. de Vol à Voile/A.C. des Ardennes. Naast de standaard en 15-meter klasse zal er ook een 18-meter en een open-klasse worden voorzien. Vermits Tournai Air Club de clubklasse niet kan organiseren, zal als noodmaatregel deze keer de club-klasse samen met de andere N.K. op St.-Hubert plaatshebben.

Wereldkampioenschappen 2003 te Leszno

Het Belgian Team betaat uit de volgende teams:

Standaardklasse: Y. Jeanmotte en M. Litt
15-meter klasse: J.P. Leduc, J.L. Colson
18-meter klasse: O. Brialmont
open klasse: L. Dresse
Als team captain is St. Vander Veken aangesteld.

3rd World Junior Gliding Championship en de World Class Championship 2003 te Nitra

Het junioren-team bestaat uit:

Clubklasse: Bert Schmelzer jr./ Tim Huybreckx
Standaardklasse: Wim Akkermans / Koen Vanderputten
Indien een derde piloot in de clubklasse wordt toegestaan, schuift Koen door naar de clubklasse en neemt Tijn Schmelzer deel in de standaardklasse.
In de World Class of de 'PiWi-Class' neemt alleen Michel van de Steene deel.
Mark Huybreckx is aangesteld als team captain voor Nitra.

Technische controle

Levensloop-map

Zoals vooraf aangekondigd, werden de speciaal ontworpen mappen in januari verdeeld in de clubs en kan elke eigenaar daar zijn exemplaar bekomen. De map wordt gratis ter beschikking gesteld, maar het gebruik ervan is verplicht.

Vervalddag BvL

Per 1 januari II. werd een wijziging aan het technisch reglement van kracht. Dit houdt in dat de vervalddag van het BvL behouden blijft indien de controle werd uitgevoerd in de periode van 60 dagen, voorafgaand aan de vervalddag.

Kadervorming

Voor de technische controleurs en de administratieve verantwoordelijken werden 3 vergaderingen georganiseerd, nl. op 6 januari te Brasschaat voor de regio Noorder-

kempen, 16 januari te Overboelare voor Oost-en West-Vlaanderen en op 24 januari voor Brabant/Limburg te Goetsenhoven.

Op 8 februari had de jaarlijkse instructeursconferentie plaats (meer dan 100 deelnemers!)

Op 15 februari had een speciale 'bijspijkerdag' plaats onder leiding van Ad Kennes voor de kandidaten die werden voorgedragen voor het theoretische examen instructeur. Op 15 maart had het examen plaats.

European Gliding Union

Op 15 en 16 februari II. had de jaarlijkse Congress Meeting plaats te Malmö. Segelflyget, de Zweedse zweefvliegafdeling samen met de koepel van Zweedse lucht-sportfederaties, stonden borg voor een prima organisatie. De volgende federaties waren aanwezig: België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Italië, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, U.K. en Zweden. De Soaring Society of America en Gliding New-Zealand blijven toetredend lid. Gezien het toenemend belang van de Europese werking waren naast de vaste vertegenwoordigers ook de voorzitters van de meeste federaties aanwezig.

Volgende onderwerpen kwamen o.m. aan de orde:

- De Minutes van de Congress Meeting 2002 werden goedgekeurd
- P. Eriksen (DK), voorzitter, gaf een beknopt rapport over de werking in 2002
- Het financieel rapport en de begroting voor 2003 werden goedgekeurd
- J.E. Olsson (SE), verantwoordelijk voor airworthiness en maintenance, gaf een uitvoerige presentatie over de huidige stand van zaken met EASA. De vertrekbasis was 'an aircraft is an aircraft', dus moet de maintenance voor een zwever verlopen zoals voor een Airbus ... maar na vele moeizame onderhandelingen komt er een opening voor een 'light' systeem voor de luchtporten.
- F. Van Haaff (NL) en C. Withall (UK) presenteerden hun Airpace Policy paper. Ondanks de uitgebreide voorbereiding en overleg, werden toch nog enkele aanpassingen doorgevoerd. De vergadering verklaarde zich wel akkoord om het document na deze laatste herschikkingen extern te gebruiken.
- Een zeer uitvoerige bespreking/discussie volgde naar aanleiding van de proposal over de "Essential Requirements for Licensing" opgesteld door M. Borgmeier (DE) en P. Pauwels. Dit onderwerp zal tegen 1 april verder worden uitgewerkt want EAS verwacht verdere besprekingen met de Europese Commissie nog voor de zomer. Meike Müller (DE) werd als nieuwe Technical Officer Licensing aangesteld.

- M. Bormeier (DE) gaf een overzicht van de eerste resultaten van zijn onderzoek over 'Operations'.

Ook hier is nog aanvullend onderzoek nodig alvorens "ER's" voor te stellen. Het blijft immers afwachten hoe breed/diep EASA het luik 'OPS' wil invullen.

- De 'Environmental Codex' werd verder afgewerkt en is thans een bruikbaar document.

- Inzake PR verlopen de relaties met de andere organisaties zeer open en constructief (EAS, OSTIV, IGC, FAI, Eurocontrol). De EGU blijft ook de drijvende kracht achter EAS.

De website blijft een probleem, de nieuw aangezochte webmaster heeft er niets van terecht gebracht.

- De gevolgen van terroristische acties voor de luchtvaart. Zo zijn er thans besprekingen aan de gang in Duitsland waarbij ook bijzonder veiligheidsvoorzieningen zouden moeten worden toegepast voor zweefvliegterreinen. Ook op Europees vlak werd een nieuwe richtlijn van kracht.

- Het EU-voorstel tot het verhogen van de BA-verzekeringswaARBorgen.

- Tot slot werden M. Bormaier (DAeC) en D. Roberts (BGA) verkozen als ondervoorzitters en werd het mandaat van P. Pauwels (BZF) als penningmeester opnieuw bevestigd.

Gezien de EGU in 1993 van start ging, betekende dit 10de congres meteen een eerste mijlpaal.

Een uitgebreid rapport zal binnen enkele weken beschikbaar zijn.

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen 18,- Eur (21,-)*
- Veilig Zweefvliegen 7,5 Eur (10,50,-)
- Elementaire Vliegopleiding 5,- Eur (6,20,-)
- Voortgezette Vliegopleiding 6,20 Eur (8,70,-)
- Vliegboekje 2 Eur (2,75,-)
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 0,75 Eur (1,25)

* (= via post toegezonden)

FAI-IGC-promotievideo

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

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

jaar een Nederlandstalige versie van gemaakt. Thans zijn er nog tapes beschikbaar op het secretariaat. Uiteraard mag dit videobandje in elke pilotencollectie steken, maar eigenlijk is het gemaakt voor het grote publiek dat onze sport niet kent of er een verkeerd beeld van heeft. Dus laat deze tapes circuleren, deel ze uit op school, in de werkomgeving, ... Deze videotape kost 3,25 Eur af secretariaat.

Nieuwe "LOW AIR"-kaart is uit!

Sedert begin februari is er een nieuwe editie beschikbaar van de Low-Air kaart 1/250 000.

Ter verkrijgen bij het NGI, Abdij Ter Kameren 13, 1000 Brussel, tel. 02/629 82 82, fax 02/629 82 83, e-mail: sales@ngi.be, weer info via www.ngi.be

Nieuw redactieteam

Theo STOCKMANS	Verantwoordelijke uitgever Hoofdredacteur
Stéphane VANDER VEKEN	Zweefvliegtuignieuws Zweefvliegtuigboeken
Johan FRANSEN	Corrector Zweefvliegtuigpers (nationaal + internationaal)
Ivo Lens	Geschiedenis van de Liga Symposium verslaggever Commissienieuws (instructie, Charron, ...)
Michel Dierick	Wat leeft er in de verschillende clubs (uitpluizen clubtijdschriften)
Mattijs CUPPENS	Corrector Website Computerman
Guy PEETERS	Computerman

Deze lijst is natuurlijk onvolledig.

ligablad@dewouw.net

Verslag symposium 2003

Op zaterdag 8 februari 2003 vond het symposium 2003 plaats in de ons vertrouwde gebouwen van het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle.



Luc met de laatste nieuwtjes over ons luchtruim (foto Guy Peeters)

9.00 uur. Na een koffie en de registratie van de aanwezigen kon van wal worden gestoken met de **algemene vergadering van instructeurs en hulpinstructeurs**.

De situatie van ons luchtruim en de laatste nieuwtjes hieromtrent werden toegelicht door Luc Vandebecck.

Daarna verzorgde Stan Taeymans het beknopte overzicht van de **incident- en accidentmeldingen 2002**. Toch nog even vermelden dat het belangrijkste doel van deze bespreking moet zijn om gelijkaardige incidenten in de toekomst zo veel mogelijk te vermijden dankzij de opgedane voorkennis. Om deze reden zullen de ongevallen en bijna-ongevallen van het voorbije jaar voldoende aandacht krijgen in een volgend Ligablad.

10.30 uur. Na een korte pauze werd er verder beraadslaagd door examinatoren, instructeurs en hulpinstructeurs in verschillende (kleine) **werkgroepen**, voorgezeten door Stefan Bovin, Ad Kennes, Stéphane Vander Veken, JP Muylaert en Guy

Beersaerts. Het bleek een vruchtbare werkmethode te zijn en voor herhaling vatbaar. Bedoeling was om de visie van alle aangesloten leden aan bod te laten komen.

12.00 uur. Nadien volgde een feedback: een rapportering vanuit elke werkgroep.

12.30 uur. Lunchpauze. Wat we juist gegeten hebben kan ik mij niet meer herinneren, maar 't was lekker en er was genoeg voor iedereen.

14.00 uur. Bij de aanvang van de **algemene vergadering** werden we verwelkomd door onze voorzitter Jan Speetjens. Hij vroeg eerst een ogenblik van stilte voor Gaston Peeters. Gaston zal een bijzondere plaats behouden, niet alleen in dit Ligablad (zie cover), maar vooral ook in de harten van alle zweefvliegers die hem hebben gekend.

Stéphane Vander Veken, die meer dan 10 jaar hoofdredacteur van het Ligablad is geweest, werd gelauwerd voor zijn inzet en mocht een boekenbon in ontvangst nemen. Gelukkig



Ostend Air College

B/FTO-001

Geïntegreerde opleiding tot lijnpiloot

ATPL (A)

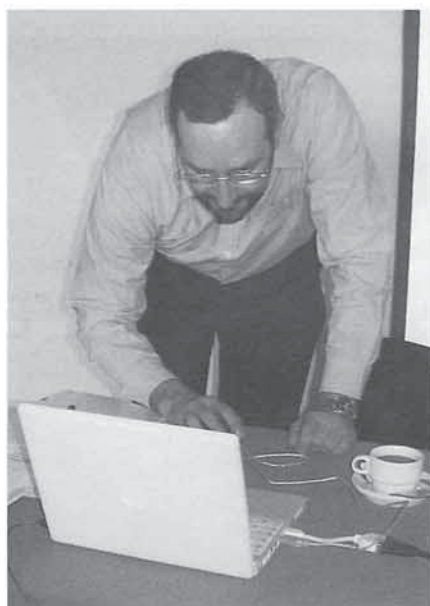
059 314 281

www.o-a-c.be

Open deur: 16/03 17/04 18/05



Werkgroep "organisatie en opleiding" (foto Guy Peeters)



Stéphane bezig met "zijn" laatste Ligablad (foto Guy Peeters)

werd Theo Stockmans bereid gevonden om de zware erfenis op zich te nemen, weliswaar bijgestaan door een volledig redactieteam. De nieuwe ploeg werd voorgesteld, onze namen hoef ik in dit verslag niet te vermelden. En trouwens, u zal nog vaak van ons horen, wees gerust.

14.15 uur. Luc Vandebecq gaf voor het grote publiek een overzicht van de **luchtruimsituatie in 2003**.

Naar aanleiding van een ongeval met een ULM in Nederland, bestaat onze bezorgdheid dat de luchtmacht bijkomend verboden gebied bij NOTAM gaat creëren, en dit terwijl er nochtans zoveel andere militaire vluchten worden uitgevoerd in ongecontroleerd gebied. Een aanpassing dringt zich op (vervangen door cirkel van 5 miles waarin men zich moet melden, maar niet prohibited).

Een tweede vaststelling is dat de cargo-vluchten steeds meer luchtruim opeisen.

Positief daarentegen is dat de luchthaven van Charleroi momenteel geen bedreiging vormt voor LFA Golf 2 (zuidelijke sector) en LFA Golf 5. De toestellen van Ryanair beginnen hun daling binnen het TMA gebied.

Het ons toegewezen luchtruim werd trouwens zeer goed gerespecteerd. Dit is een kwestie van discipline vanwege elk van ons. Er werd slechts één incident gemeld in de omgeving van Verviers, evenwel te wijten aan de luchtverkeersleider die een (te) vroege daling van een lijntoestel toeliet.

Wat betreft transponderperikelen is er eigenlijk geen nieuws, dus goed nieuws. Belgocontrol is geen vragende partij om alle toestellen te laten uitrusten met een transponder. Dit heeft te maken met de limieten van de radar. Slechts een beperkt aantal toestellen kan tegelijkertijd worden getoond op het radarscherm.

14.30 uur. Na de GPS en de logger, toestellen die het zweefvliegen gemakkelijker maakten, is het nu de beurt aan een verdere ontwikkeling: de palmtops en bijbehorende software. Mark Surinx gaf als IT-specialist een theoretische uiteenzetting over **Winpilot**. Paul Van Dingenen gaf een praktische toelichting en demonstratie bij het gebruik van de nieuwste apparatuur. Is winpilot een gadget of een must? Oordeelt u zelf aan de hand van enkele kenmerken die ik hier heb opgesomd:

- Autozoom van de moving map bij het naderen van een keerpunt.
- Hoogtealarmen instelbaar bij de start en tijdens de vlucht.
- ETA (estimated time of arrival) wordt continu herberekend tijdens de vlucht.
- Cuanto cuesta? Zo'n 1100 euro voor de minimumconfiguratie + kabels + software. Maar je kan er zonder moeite ook 1500 euro aan uitgeven.



Aandachtige instructeurs (foto Guy Peeters)

- Beperkte marktoverlap met de LX5000; vooral de moving map van Winpilot betekent een surplus en is overzichtelijker.
- De data van de logger worden gebruikt voor hoogteberekening.
- Enkel Ipaq ondersteuning, anders vervalt trouwens ook uw garantie.
- Het stroomverbruik is zeer beperkt (hangt ook af van de logger).
- Misschien een nadeel voor de vuist weg: zit het LFA-Golfsysteem nog niet in de Jeppesendatabase?
- Updates van de software (na 6 maanden) kosten ook geld. Bij gezamenlijke aankoop kan men wel behoorlijke kortingen verwachten.

15.00 uur. "Zweefvliegmeteo on line". Hans Plets en Wim Demol kwamen een toelichting geven over het concept en de werking van de nieuwe website van Belgocontrol – afdeling meteo. Aangezien deze site nog in de ontwerpfase zat bij het ter perse gaan van dit Ligablad, heeft het weinig zin om nu reeds de krachtlijnen weer te geven. Dus meer hierover in een volgend artikel. Intussen ga ik die website eens grondig uitvlooien. Beloofd.

16.00 uur. Na een korte pauze ging men over tot de jaarlijkse uitreiking van de **FAI-brevet**ten en **KBAC-bevoegdheidsattesten**. Nog een leuk detail: de klassieke wisselbepers werden vervangen door eigentijdse trofeeën waar een zweefvlieger meer dan trots kan op zijn. Winnen is leuker dan deelnemen.

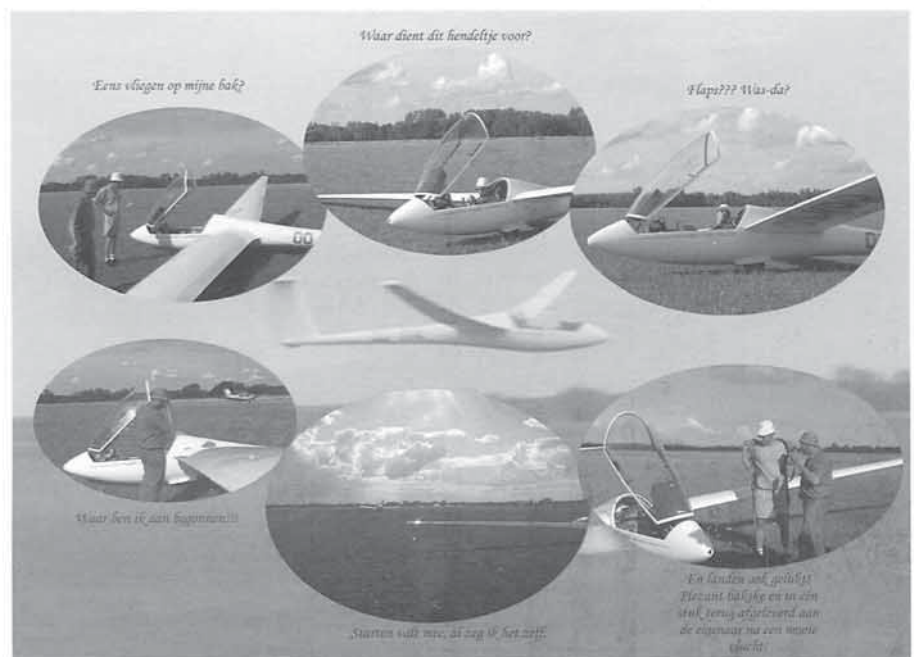
Voor een toelichting bij de **resultaten van de Charroncompetitie** konden we rekenen op wie anders dan Eddy De Coninck. Het Charronfront heeft dit jaar enorm bewogen. De wijzigingen in het reglement hebben in de eerste plaats tot doel om een vereenvoudiging te bewerkstelligen. Iedereen die in de lucht is, zou nu exact moeten

weten wat hij moet doen om een goede Charronproef te vliegen. Dit nieuwe reglement kan u integraal terugvinden in het vademecum.

Tenslotte werden ook de prijzen uitgereikt aan de laureaten van de **fotowedstrijd 2002** door Ivo Lens. Computergeanimeerde foto's waren toegestaan en dat leverde enkele verrassende resultaten op.

16.45 uur. (of iets later) In zijn **afsluitende toespraak** schetste Jan Speetjens nog even onze positie in het geheel van organisaties, federaties en administraties die onze sport aangaan. Ik geef u hier een overzicht van de belangrijkste mededelingen.

Vorig jaar sloten we het symposium af in afwachting van een positief antwoord van de



Fotowedstrijd - 3de prijs - Freddy Potargent - 1ste vlucht LS1



Fotowedstrijd - 2de prijs - Joachim Aerts - Typisch Belgische buitenlanding



Nieuwe gediplomeerden (foto Guy Peeters)

Bloso administratie in 2 dossiers: erkenning als sportfederatie en betoelaging.

Intussen kregen we van de Minister van Sport het bericht dat onze vereniging opnieuw erkend is als sportfederatie, met ingang van 1 januari 2002 en dit voor onbepaalde tijd, mits het blijvend voldoen aan de erkenningscriteria. Zodoende staat onze sport terug op de lijst van de federaties, wat nuttig kan zijn in de toekomst.

Wat betreft de subsidies: rechtstreekse subsidiëring van de Liga behoort tot het verleden. Daarom werd besloten tot de oprichting van VCL (Vlaamse Cluster van Luchtporten) om samen met de Vlaamse modelvliegfederatie als "organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding" erkend en gesubsidieerd te worden. De praktische invulling heeft ontzettend veel tijd en energie opgeëist. Maar in december kregen we het bericht dat de subsidieaanvraag voor 2002 werd aanvaard.

Ook voor 2003 ziet het er goed uit, de betoelaging wordt evenwel pas definitief verworven na aanvaarding van het afrekeningsdossier (juni 2003).

Op nationaal vlak: sinds januari zijn de Belgische luchtkadetten toegetreden tot de BZF. Alle zwevers zitten nu onder één hoedje. Vooral onze ligasecretaris heeft in dit alles een belangrijke rol gespeeld.

Samenwerking met andere luchtporten wordt meer en meer een noodzaak. De relaties tussen de diverse federaties en administraties verlopen steeds constructiever, en dienen professioneel te worden opgevolgd. Hoewel, er liggen ook nog vele open dossiers op tafel. Het behoud van onze vliegvelden – laat staan het openen van nieuwe terreinen – zal de totale inzet vereisen van iedereen. Het is van het grootste belang dat alle luchtporten en clubs samenwerken. "Cavalier seul" spelen is geen optie. We hopen op een compromis dat iedereen kan begrijpen en aanvaarden.

17.00 uur. De Liga trakteerde alle aanwezigen op een drankje als afsluiter.

Ivo Lens



Charronbeker – clubklasse (foto Guy Peeters)



Charronbeker – open-en renklasse (foto Guy Peeters)



Charronbeker – motorklasse (foto Guy Peeters)



Charronbeker – langste afstand (foto Guy Peeters)



Charronbeker – junioren (foto Guy Peeters)

Nieuw Charronreglement

Het zweefseizoen 2002-2003 is het jaar van de "nieuwe" Charron.

Eindelijk is het zover.

Een vernieuwing drong zich op omdat het "oude" reglement door zijn vele aanpassingen en bijstellingen tijdens de rit zwaar, complex en ondoorzichtig was geworden.

Het aantal proefsoorten was te groot geworden en de regels waaraan moest worden voldaan te ondoorzichtig. Vele proefsoorten werden ook bijna nooit gevlogen en waren door de feiten achterhaald. Een ernstige snoeironde was nodig.

Er werd niet alleen gesnoeid, er werd ook fundamenteel gewijzigd: alles moest eenvoudiger en transparanter.

Door het opstarten van de Charron.line bij de aanvang van het vorige Charronseizoen kon dit een jaar proflopen. De resultaten

waren bemoedigend. Reeds vele piloten vonden de weg naar onze on-line Charronformule. Dit leverde een unieke kans om het roer volledig om te gooien en de gehele Charronbeker op de Charron.line te laten verlopen. Doordat eerder ook de juiste keuzes werden gemaakt wat betreft loggegebruik voor het bewijzen van proeven in de Charroncompetitie was iedereen er klaar voor: een volledig geïnformatiseerde Charronwedstrijd, zonder papieren documenten of foto's, maar volledig bewezen door de IGC-bestanden door de loggers aangemaakt.

Grote vernieuwingen werden aangebracht waaronder de belangrijkste reeds is vermeld: alleen IGC-bestanden worden nog aanvaard. Wanneer men echter een proef op de Charron.line plaatst wordt ze voor iedereen zichtbaar. Het spreekt vanzelf dat men het zich niet kan veroorloven niet "clean" proe-

ven te publiceren, omwille van de ernstige gevolgen die hieruit kunnen voortvloeien.

Maar er werd ook drastisch gesnoeid in het proevenaanbod. In het totaal worden nog 4 proeven weerhouden: 2 "lokale" proeven (duurvlucht en hoogtewinst) en 2 afstandsproeven (Vrije Vlucht en Opgegeven Proef).

Beide laatste proeven mogen uit maximaal 5 benen bestaan (= 4 keerpunten).

Om een eenvoudig voorbeeld te illustreren: je brengt op een mooie ochtend je zwever in de piste en plant een vlucht. Kies je voor een Opgegeven Proef dan kun je in je logger een proef declareren maar een Charronformulier en foto hoeft niet meer. Je moet alleen je logger aanzetten met de juiste gegevens erin en vliegen. Vind je onderweg dat je keerpunten niet aan de weersevolutie beantwoorden dan kan je rustig je Opgegeven Proef vergeten en overgaan op een Vrije Vlucht. Vlieg je toch je Opgegeven Proef rond maar is de dag nog te goed om ermee op te houden dan kun je rustig nog wat doorgaan om te pogen via een Vrije Vlucht nog meer punten te verzamelen. De mensen van Diest AëroClub hebben immers reeds een jaar een programma lopen waarmee elke proef na de vlucht wordt geëvalueerd via een optimalisatietechniek die de grootste afstand binnen een gevlogen lus berekent. Zij werden bereid gevonden hun programma ter beschikking te stellen van de Charron, meer nog om de nodige aanpassingen aan te brengen die beantwoorden aan het nieuwe reglement.

Een grote nieuwigheid is de erkenning die aan de Vrije Vlucht wordt gegeven. De puntentoekenning werd verhoogd van 3 naar 4 ptn/km. De Opgegeven Proef behoudt 5 ptn/km. Deze VV laat een volledige vrije vlucht toe waarin nadien maximaal 5 benen zullen bepaald worden zodat de grootste afstand wordt bekomen. Enige planning van de vlucht is wel vereist om een zo groot mogelijke afstand te realiseren.

En dan vliegen maar, de computers van de Charron.line doen de rest. De proefsoort met het beste puntensaldo wordt weerhouden.

Een volledige en gedetailleerde uitleg werd neergeschreven door Luc Beerts in een uitgebreide toelichting die u in het vademecum en op de website kunt terugvinden samen met het Charronreglement.

De Charronverantwoordelijken van de clubs kunnen ongetwijfeld jullie vragen, als die er nog zouden zijn, beantwoorden en na al het vergaderen om tot het nieuwe reglement te komen is het ogenblik gekomen om jullie allen mooie en veilige vluchten toe te wensen in de nieuwe Charron.

Voor de Charroncommissie, Eddy De Coninck

Nieuws over EASA

EASA krijgt steeds meer vorm. In het kader van de invoering van een gemeenschappelijke wetgeving werden op de website van de Joint Aviation Authorities (JAA) reeds twee zogenaamde *EASA certificatie-specificaties* (CS) gepubliceerd, die een omzetting van de huidige betreffende Joint Aviation Requirements (JARs) zijn.

Op termijn zullen alle JARs met betrekking tot luchtwaardigheid worden omgezet in

zulke certificatie-specificaties. Dit gebeurt door een zogenaamde *Core Group* van experts die onder de supervisie van de Europese Commissie werken. De inhoud van deze certificatie-specificaties zal in eerste instantie een copie zijn van de betreffende JARs. Wellicht zullen weldra gelijkaardige specificaties in andere domeinen – zoals licenties, onderhoud, ... – mogen worden verwacht.

Op dit moment zijn de volgende certificatie-specificaties beschikbaar:

- CS-23 Normal, utility, aerobatic and commuter category aeroplanes;
- CS-25 Large aeroplanes.

Meer info is terug te vinden op de website van de Joint Aviation Authorities, nl. http://www.jaa.nl/section1/trans_jars_easa_frame.html.

De luchtvaart in de Europese Unie

De Europese Commissie heeft zijn website met betrekking tot de luchtvaart vernieuwd. Er werd een nieuwe structuur aan de website gegeven, waardoor alles overzichtelijker wordt.

De grote thema's op de nieuwe website zijn:

- de werking van de luchtvaartsector;
- het eengemaakte Europese luchtruim;

- luchtvaartveiligheid;
- de rechten van passagiers in de EU;
- luchttransport en het milieu;
- de internationale luchtvaart;
- wetgeving.

Meer info is terug te vinden op de website van het Directoraat-Generaal Vervoer van de Europese Commissie, nl. http://europa.eu.int/comm/transport/air/index_en.htm.

Diegenen die de ontwikkelingen op vlak van EASA verder willen volgen, vinden onder het thema luchtvaartveiligheid meer informatie, onder andere de verslagen van de Management Board van EASA. De voorlopige website van EASA is terug te vinden op http://europa.eu.int/agencies/easa/index_nl.htm, waar ook een link terug te vinden is naar de Europese Verordening nr. 1592/2002 die de oprichting van EASA wettelijk vastlegt.

Belgisch kampioenschap

Het Belgisch Kampioenschap zweefvliegen zal ook dit jaar doorgaan te Saint-Hubert. De eerste vliegdag is zaterdag 24 mei en de prijsuitreiking wordt voorzien op 1 juni.

Tijdens de laatste vergadering van de Belgische Zweefvlieg Federatie, op 12 februari 2003, werd beslist dat het Belgisch Kampioenschap zweefvliegen zal gevolgen worden in drie klassen: standaard, 15m en 18 m.

Twee beperkingen aangaande deze laatste klasse:

- deze toestellen moeten een spanwijdte hebben van 18m
- Als er onvoldoende deelnemers (minder dan 6) zijn in de 15m, zal de 18m klasse opgenomen worden in de 15m met hun 15m spanwijdte.

De inschrijvingen Online (uitnodigingen online) zijn open. Vergeet niet de codes van uw logger te specificeren, zij zijn onontbeerlijk voor het aanmaken van de bestanden. (<http://barbules.fcfv.be>)

Indien u ze nog niet hebt, wacht eventjes alvorens u in te schrijven.

Het integreren van een nieuwe klasse (18m) in het Belgisch kampioenschap was geen gemakkelijke opdracht. De oplossing die de BZF naar voor heeft gebracht is misschien niet ideaal, dat weet men.

Daarom vraagt het Dagelijks Bestuur van de Liga aan de Vlaamse wedstrijdpiloten (het zijn er niet veel) om zelf met een voorstel naar voor te komen. Daarna kunnen zij samen met hun Waalse collega's rond de tafel gaan zitten om een vernieuwd selectiereglement ter goedkeuring aan de BZF voor te leggen.

Het hoekje van de boekenvreter

100 jaar luchtvaart in België is een collectief werk van D. BRACKX, P. CRYNS, Y. DUWELZ, V. JACOBS, J.-L. ROBA, P. TAGHON en F. VAN HUMBEEK, verschenen bij Lannoo, Tielt, 2002 (206 blz. 23 x 27 cm, talrijke Z.-W. foto's). De ondertitel *Het album van de Belgian Aviation History Society* geeft goed de opzet van het boek weer: het is inderdaad een fotoalbum, weliswaar met uitgebreide bijteksten en hier en daar achtergrondinformatie. De foto's zijn vaak nooit voorheen gepubliceerd, wat de documentaire waarde van het boek verhoogt. We vinden er heel wat volledig onbekende

vooorlogse toestellen in, maar het gaat natuurlijk voor meer dan 99 % om motorvliegtuigen.

Toch zijn er een aantal interessante kiekjes van zweefvliegtuigen. Zo vinden we een vrij duidelijke opname van de Poncelet Vivette (nu te zien in het Luchtvaartmuseum te Brussel) waarmee Massaux in 1925 tijdens het derde Franse zweefvliegcongres te Vauville het enige Belgische wereldrecord vestigde voor pure zweefvliegtuigen: een duurrecord van 10 uur 41 min. Ook de Castar waarmee Simonet tijdens dat zelfde congres dodelijk verongelukte, staat erin, zij het dan

als motorzwever met een lichte motor in de neus.

Er zijn ook kiekjes uit de dertiger jaren van een Kassel 20, een sandowstart en een ophef van een vliegende balk met één paardekracht te Hébronval, van de Professor van Louis de San op het strand van De Panne, van vier vliegende balken (2 SABCA Juniors en 2 Kassel 12's) bij Verviers (één van elk type staat nu eveneens in het Luchtvaartmuseum te Brussel). Tenslotte zijn er twee foto's van een door Pierre Puttemans tijdens WO II in Vilvoorde zelfgebouwde Avia 32E met de naam "Dear Old

England". Geen enkel naoorlogs type heeft het gehaald! Jammer, maar voor wie bredere interesses heeft dan zweefvliegen alleen is dit boek ongetwijfeld een mooie toevoeging aan een verzameling.

Martin SIMONS heeft weer toegeslagen! Zijn *Sailplanes 1945-1965* (Equip, Königswinter, 2002, 272 blz. 25 x 30,5 cm, talrijke Z.-W. en kleurfoto's, ingekleurde driezijdenaanzichten van alle types) is zeker een waardige tegenhanger van zijn eerder besproken *Sailplanes 1920-1945*, en hoewel vele toestellen beter gekend zijn dan de vooroorlogse, zal elke zweefvlieger zeker nog een of ander "nieuwigheidje" oppikken.

Het boek bevat drie delen: "De oude traditie", waarbij de zweefvliegtuigtypes per land worden besproken, "Nieuwe vleugels" waarbij de opmars van de eerste generatie laminaire profielen min of meer chronologisch wordt behandeld, en tenslotte "Glastoestellen" waar de allereerste kunst-

stofkisten besproken worden. Simons voorziet al minstens een derde deel voor de verdere ontwikkeling van kunststoffen en profielen. Begin alvast maar te sparen!

Zelfs met 272 blz. was er natuurlijk geen plaats genoeg om alle bestaande toestellen te bespreken. De lezer moet zich dus wel verwachten aan het ontbreken van een van zijn favoriete kisten. Maar aan de andere kant maakt hij uitgebreid kennis met de ontstaansgeschiedenis van exotische types als de Australische Kangaroo en Kookaburra, de Braziliaanse Flamengo, de Hongaarse Fergeteg, de Italiaanse Spillo, of de Poolse vliegende vleugels Kaczka, Nietoperz en Wampir.

Onze Noorderburen zullen verheugd zijn de Alsema Sagitta opgenomen te zien. Geen Belgische types natuurlijk, maar wel foto's van de twee Zlin Sohaj toestellen waarmee onze vertegenwoordigers deelnamen aan de WK 52 in Madrid en 54 in Camphill. De OO-ZPB van Henri Gildemyn (Ghent

Aviation Club) draagt als opschrift: "Rotary Club de Gand" en de OO-ZPC van M. Cartigny (Verviers Aviation) zegt ons: "Rien ne remplace la laine". Het moge duidelijk zijn dat sponsoring ook toen belangrijk was!

De driezijdenaanzichten op paginaformaat zijn qua accuratesse van de bovenste plank, zoals altijd bij Simons trouwens. Indien mogelijk zijn ze gebaseerd op de originele bouwtekeningen, anders werden de beste beschikbare tekeningen vergeleken met foto's. Zoals die van deel één werden ze op computer vervaardigd. Het inkleuren naargelang de grondstof (zilver voor metaal, bruin voor hout, beige voor doek, blauw voor plexiglas, enz.) is natuurlijk een kwestie van smaak: het geeft wel aanvullende informatie, maar of het ook realistisch en mooi is? Talrijke detailtekeningen over profielen, spanten, beslagen, montagesystemen vullen de triptieken aan. Een onmisbaar naslagwerk dat nog vlot leest ook.


Stéphane Vander Veken

Zweefvliegen in Vlaanderen: waarheen?

Sinds een tijdje ben ik bezig met onze jonge Vlaamse zweefvliegers, ook gekend onder de naam junioren. Hierbij wil ik enkele ge-

dachten op papier zetten over hun toekomst in de zweefvliegerij en de toekomst van het zweefvliegen in het algemeen.


In enkele clubs is er een degelijke jeugd aanwezig, in andere niet. Wat kunnen wij doen om hen bij het zweefvliegen



PILOT SHOP

Japanse Pilot Shop
Hr Surface Vx Prog (31c-TL24B)

a pilots' dream ...



OPENINGSUREN van de SHOP
 dinsdag t/m vrijdag van 14:00 tot 18:00 uur
 zaterdag van 12:00 tot 16:00 uur
 zondag en maandag gesloten

**GPS
Kaarten
Headsets
(Studie-)boeken
Airplane models
Pilot-accessoires
Flight simulation
PDA Aviation solutions
Receivers - Transceivers**

Luchthavenlei 1 • Bus 72 — B-2100 Deurne Airport
Tel.: 03/285.66.56 • Fax: 03/285.66.57

Email: ttpilotshop@skynet.be
Web: www.ttpilotshop.com

te houden en later leidende functies te geven?

Eerst en vooral: hen degelijk opvangen en begeleiden, zowel bij hun intrede als later. Indien er al een groepje jongeren aanwezig is zullen we hen best in die groep integreren, want indien zij met gelijkgestemden over hun sport kunnen praten gaat dit veel vlotter dan wanneer zij tussen volwassenen zitten. Is er totaal geen jeugd, moeten we eens kijken of zij in onze club wel welkom zijn of op welke manier wij hen tot onze sport kunnen aantrekken.

Indien een jonge gast een luchtdoop komt doen, heeft het veel meer effect als je hem eens eventjes mee overland neemt, en dat hoeft niet zo ver te zijn, dan dat je al na 10 minuten weer op de grond staat.

Begin ook niet met nieuwe leden eerst vol theorie te stoppen in de winter maar laat hen het eerste en zelfs het tweede jaar gewoon veel lokaal vliegen. In een aantal clubs heb je tijdens de theorielessen 20 personen aanwezig en als het seizoen begint komen er nog 5. Het is niet de eerste keer dat iemand mij zegt dat de theorie te zwaar is voor iemand die nog nooit een zweefvliegtuig van dichtbij heeft gezien. Iemand die gewoon zijn vluchtjes rond het veld komt maken hoeft toch helemaal niet te weten hoe het lucht ruim 50 km verderop er uitziet? Theorie heb je pas nodig als je overland gaat en dan zou ik zelfs ook graag een radiovergunning verplicht zien. (zal zeker nodig zijn als er transponders komen)

In een aantal clubs heb je bestuurders en instructeurs die zelf niet overland vliegen en zeker geen wedstrijden vliegen. Dit is echter geen reden om dit aan anderen af te raden. Het is geen schande als je niet overland gaat of aan wedstrijden deelneemt. Ik heb ontzettend veel respect voor instructeurs die zich vooral met basisopleiding bezighouden en weet uit ervaring hoe zwaar dit soms kan zijn. Voor de ouderen onder ons is het inderdaad soms niet evident om overland te vliegen. We zien op tegen een eventuele buitenlanding en alle miserie bij het ophalen. Maar, zeker in de Kempen kan je rustig overland gaan zonder gevaar op een buitenlanding, de afstand tot naburige velden is niet zo groot. En waarom zouden we met de clubs geen overeenstemming bereiken om een buitengelande piloot voor dezelfde prijs als een normale sleep terug naar zijn vliegveld te trekken? Gaat dit zoveel kosten? Ik geloof het niet.

Belooftevolle piloten worden na hun opleiding dikwijls aan hun lot overgelaten. Doorgedreven opleiding komt niet meer ter sprake. Ze komen alléén terug in dubbel voor een checkvlucht, terwijl ze na een overlandje met een tweezitter misschien de smaak in overlandvliegen te pakken krijgen. Echt zweefvliegen is overland vliegen en het doel op termijn zou voor een aantal



En nu de toekomst, onze junioren (foto Guy Peeters)

piloten wedstrijdvliegen moeten zijn. Hier bieden de turbo's natuurlijk een ideale oplossing, maar een Duo Discus T in een Vlaamse club? Wie zal de eerste zijn? (en liefst niet in 2050)

Sommige "hot-shots" in hun club, durven gewoon niet naar wedstrijden gaan, uit schrik zich belachelijk te maken. Op een Keiheuvelwedstrijd zei me ooit iemand die voor de eerste keer deelnam: "Ik dacht van mezelf dat ik kon vliegen, maar hier hebben ze me wel op mijn plaats gezet". Na de laatste dag vroeg ik hem of hij iets had bijgeleerd en zijn antwoord was "Méér dan op een jaar op mijn eentje". Dat is inderdaad ook zo. Op een degelijke wedstrijd leer je in een week meer bij dan in een gans jaar op je eentje aanmodderen.

En daar gaat het uiteindelijk toch om: bijleren. Dat is het mooie aan zweven: nooit alles kennen en geen enkele vlucht die hetzelfde is als de vorige.

Het grote probleem bij vele clubs is het gebrek aan moed en doorzicht om het roer drastisch om te gooien. Waarom kunnen er in Nederland en Duitsland in verhouding zoveel clubs beschikken over een Duo Discus of een DG 500 – 505 voor opleiding, LS8 en Discus voor wedstrijdvliegers? Omdat ze zoveel rijker zijn of zoveel duurder vliegen? Neen, gewoon omdat de structuur anders is. Een voorbeeld?

In de meeste Belgische clubs betaal je per start en per minuut. Dit houdt in dat de afrekening pas op het einde van het seizoen kan gemaakt worden, en in geval je een slecht seizoen hebt gehad doe je misschien zelfs verlies (cfr. de laatste jaren). Hoe kan

een Belgische club een budget opstellen en een planning maken als je afhankelijk bent van het weer? In Nederland bijvoorbeeld betaal je veelal een forfaitair bedrag voor de club plus een bedrag aan de KNVvL en vlieg je soms zoveel je wilt, soms een aantal starts als basispakket. In andere clubs is er een aparte regeling voor privé-vliegers of mensen die alléén maar slepen. Ook bij ons zijn mogelijkheden zat om eens iets nieuws te proberen.

Op 1 maart van elk jaar weten zij precies hoeveel er in kas is, en ook wat er ongeveer het volgende jaar in kas gaat komen. Indien je precieze gegevens wenst kan je op vele sites van Nederlandse clubs terecht. Best via de site van de KNVvL en dan op het kaartje de clubs aanklikken. Is het misschien niet wenselijk om eens een symposium te organiseren met enkele leden van besturen in het buitenland om te zien hoe zij werken?

Om jongeren te helpen nog een voorstel. In elke club is winterwerk verplicht: of te werken of te betalen. Laat ons stellen dat je in club A per jaar 20 uur moet werken of betalen. Waarom de jongeren de mogelijkheid niet geven om extra uren te werken in de plaats van ouderen die anders betalen en hen zo een aantal extra starts en uren bezorgen? Dit zal hen ook beter motiveren om het materiaal in de gaten te houden, zij hebben er tenslotte veel aan gewerkt en het geeft hen meer vluchten voor hetzelfde geld. Een zuivere win – win situatie.

Moet je hen de volledige vrijheid laten? Ook niet. Het gaat niet op dat ze alléén vliegen en zich bij het werk op en rond het veld afzijdig houden. Moet je hen stimuleren om door te gaan? Ja. Er wat eieren onder leggen?

Ook ja, want wij gaan hen misschien nog meer nodig hebben dan zij ons. Waar ik tegen ben is jongeren op voorhand goedkoper te laten vliegen dan andere leden. Waar ik voor ben is hen bij het begin van het volgende seizoen een gedeelte van de kosten van het vorige seizoen terug te geven, eventueel onder de vorm van het gratis meenemen van een toestel naar een wedstrijd of een kamp, of een aantal gratis starts.

Waar ik de laatste tijd wel een hekel aan gekregen heb is het feit dat je zoveel tijd stopt in nieuwe piloten waar je eigenlijk al na een paar starts van weet dat ze het niet gaan volhouden of die het echt nooit zullen leren. Rechttuit tegen iemand zeggen dat hij het waarschijnlijk nooit zal leren is moeilijk maar het kan soms beter op deze manier gaan dan die jongen of meisje als melkkoe te gebruiken. Misschien gaat hij wel motor-

of ULM vliegen (is niet zo moeilijk als zweven).

Besluit: zo slecht gaat het niet maar "alles kan beter".

Pin me niet vast op sommige zinnen, maar laat dit artikeltje misschien een eerste aanzet zijn tot het ontdekken van nieuwe paden in de Vlaamse zeefvliegerij.

Marc Huybreckx

Zweefvliegtuignieuws

DG Flugzeugbau

Het noodspringsysteem NOAH, waarbij de vlieger door een soort airbag-zitkussen uit de romp gelicht wordt om gemakkelijker het toestel te verlaten, is nu officieel in Duitsland toegelaten. DG biedt het systeem aan in zijn éénzitters, maar het kan ook ingebouwd worden in alle toestellen waar de benen van de piloot niet onder een vast instrumentenbord kunnen geklemd raken.

HPH

Het standaardzweefvliegtuig Glasflügel 304C Wasp is nu ook in Duitsland toegelaten. Volgens de producent zijn er al 15 exemplaren in de VS geleverd, er vliegen er ook enkele in Tsjechië, Hongarije en Zweden, en in Nederland werd er een als PH-1259 ingevlogen op 10 december 2002. Daar is de vereenvoudigde toelatingsprocedure (de 304C is afgeleid uit de Glasflügel 304 renklasser) aan de gang.



De HPH Glasflügel 304C "Wasp" (bedrijfsfoto)

LAK

Sinds oktober vliegt een LAK 17a 18-m-klasker met een thuisbrenger. De motor, een

Zweedse éencilinder tweetakter met 14 pk, geeft een stijgsnelheid van 1 m/s. De aandrijving geeft een meergewicht van 30 kg en past net in de superslanke romp van het Litouwse toestel.

Schempp-Hirth

Op 27 november j.l. werd de 100ste Ventus 2cT (met turbo-thuisbrenger) ingevlogen. In 20 jaar tijd zijn er ongeveer 600 Schempp-Hirthtoestellen met de eenvoudige en betrouwbare aandrijving geleverd.



De 100ste Ventus 2cT (bedrijfsfoto)

In Argentinië heeft Klaus Ohlmann een reeks ongelooflijke recordvluchten uitgevoerd op Nimbus 4DM: niet alleen heeft hij het record in rechtlijnige vrije vlucht van H.-W. Grosse, dat dertig jaar standhield, geklopt door meer dan 1.500 km af te leggen, hij is er ook in geslaagd een jojo van 3.008 km op zijn naam te zetten, nadat hij even te voren al een 2.646 km had ingediend! De vlucht duurde 14 uur 58 minuten, op een gemiddelde hoogte van 6.500 m. Deze records moeten wel nog door de FAI bekrachtigd worden.

Schleicher

De eerste ASW 28-18 werd op 16 januari voor het eerst gemonteerd, hoewel de fijnafwerking nog moet geschieden. Ook de vleugel voor de breuktest werd die dag uit de mallen genomen. De 18-m-vleugel werd zo ontworpen, dat de winglets van de 15-m-versie voor beide spanwijdten passen.



Het prototype van de ASW 28-18 met de 18-m-tip geplaatst. Op de voorgrond de 15-m-tip. (bedrijfsfoto)

Aan de vleugelwortel weegt de relatief korte binnenvleugel slechts 34 kg, t.o.v. 38 voor de standaard 15 m en 46 voor de ASH 26. In de 15-m-configuratie verwacht men enkele veranderingen in vliegeigenschappen, gezien de stijvere vleugel en het grotere stabilo/hoogeteroer. De romp kan 25 kg meer dragen; er wordt gewerkt aan een motorversie.

TeST

De ultralichte éénzits motorzwever TST-10M heeft in oktober de eerste vluchten uitgevoerd als zuiver zweefvliegtuig. Voor dit 15 m toestel geeft TeST een glijhoek op van 40 bij 88 km/h, en een Vne van 180 km/h. Er zijn klassieke Schempp-Hirthremkleppen en een vast wiel voorzien.

Het reilen en zeilen van een Franse club

Vliegen had mij altijd al gefascineerd en als 16-jarige mocht ik eindelijk na wat aarzelen van mijn ouders een sporta-zweefvliegkamp volgen in Zwartberg. Een leuke ervaring die ik het jaar daarop nogmaals heb overgedaan, en dankzij de toegewijde zorgen van

een Duitse Limburger, "Manfred", was ik die vakantie nog in staat twee solovluchten te maken. Ik kan mij nog als de dag van gisteren herinneren hoe het zweet mij uitbrak in die RHÖNLERCHE terwijl ik de hoogte werd ingesleept en mijn enige gedachte was dan

ook om zo snel mogelijk terug vaste grond onder mijn voeten te krijgen. In zo'n vliegende zeepkist was dat alleszins geen probleem en met kloppend hart maakte ik die ochtend twee geslaagde landingen. Nu het brevet gehaald was zou het jammer ge-

weest zijn om die kennis verloren te laten gaan en er werd maar wijselijk besloten om mij in te schrijven in een club. De uiteindelijke keuze viel op KFC. Sindsdien ben ik ononderbroken lid geweest (niet altijd de meest actieve) en meteen heb ik ook het clubleven en zweefvlieglandschap grondig zien veranderen. Er zijn leuke en minder leuke momenten geweest. Gedurende al die jaren heb ik mensen zien komen en gaan, clubs zijn geëmigreerd van de ene locatie naar de andere en ook de mentaliteit is veranderd in alle richtingen. Vijftienvier jaar later is ondergetekende nog altijd present, alleen wat grijzer en bezadigder, maar het enthousiasme is gebleven.

In 1983 verbleef ik een maandje in Los Angeles en zoals dat al eens gebeurde kwam ik met een zomerlief terug naar huis, en dan nog wel een Française!! (tot grote wanhoop van mijn moeder). In de beginperiode werd er nog heel wat over en weer gereden en het duurde niet lang of het begon al te kriebelen, en ik wou wel wat meer dan de ganse dag met mijn lief hand in hand rondlopen. Een korte informatie-ronde leerde mij dat er op mijn reisweg een vliegveld in Montargis (département du Loiret) lag waar er aan zweefvliegen werd gedaan, en dus liet ik mij maar inschrijven voor een korte duurtijd. De smaak was vlug gepakt en het duurde niet lang of de "mademoiselle" vroeg mij voor wie ik nu eigenlijk kwam "het zweefvliegen of zichzelf", waarop ik laconiek antwoordde "pour tous les deux". Zo ben ik in een Franse club binnengerold en ik maak nog steeds deel uit van de "club du vol à voile de Montargis" (CVVM). Dit korte verhaal om tot mijn uiteindelijke betoog te komen: HET REILEN EN ZEILEN VAN EEN FRANSE CLUB en welke de grote verschilpunten zijn met Belgische clubs. Het is niet mijn bedoeling te veralgemenen – want mijn ervaring beperkt zich enkel tot de KFC en de CVVM – maar enkel om een paar typische verschilpunten aan te duiden, die anderen op een buitenlandse stage misschien ook zullen ervaren hebben.

Montargis is een stadje van zo'n 25 000 zielen zo'n 120 km ten zuiden van Parijs in het département du Loiret. Het wordt ook wel eens "la Venise du Loiret" genoemd vanwege z'n vele pittoreske kanaaltjes die de stadskern doorkruisen. Via de autosnelweg is het gemakkelijk bereikbaar langs de "autoroute du soleil" en sinds 2 jaar ook via de nieuw aangelegde autosnelweg Dordives-Nevers. Het vliegveld situeert zich zo'n 2,5 km ten zuidwesten van de stad op een paar honderd meter van het dorpje Vimory. De pistes bestaan uit verharde aarde en zijn NO (runway 05) – ZW (runway 23) georiënteerd. Ten noorden en ten zuiden zijn er alleen maar open velden en ten westen wordt het vliegveld begrensd door de snelweg

naar Nevers (die maakt dus al zeker méér lawaai dan wij). Hier komen we al meteen tot een verschil i.v.m. een van de meest gekende problemen... lawaai-overlast. Dergelijk probleem is er gewoonweg onbestaande, laat staan het geleuter en gezei... De bewoners van het dorp accepteren het vliegveld zoals het bestaat en nog geen kat heeft het in z'n hoofd gekregen te klagen over lawaai, niettegenstaande de motorvliegtuigen en ULM's hun circuit wel degelijk over de dorpsrand maken. De enige boze brief die we ooit van de burgemeester ontvangen hebben, was om ons te verzoeken niet al te veel met de sleepkabel laag bij de grond over een aanpalende weg te vliegen, om niemand in gevaar te brengen.

In de tachtiger jaren had de club nog iets weg van een "FLYING CIRCUS". Het zweefvliegpark bestond toen uit 2 Ka-6'en, 2 Javelots, 1 Bijave en een Jeans-Astir... Toendertijd was ik toch wel iets moderner gewoon in Kortrijk en ik vreesde dat het altijd achterlijk zou blijven, maar daar kwam op het einde van dat decennium wel degelijk verandering in.

Bij het aantreden van een nieuwe voorzitter werden ook nieuwe ideeën gelanceerd. Het ledenaantal moest omhoog, het park moest gemoderniseerd worden. Bij dat laatste stelde ik mij wel vragen, want waar zouden we het geld vandaan halen, aangezien onze club net als de meeste andere Franse clubs niet over een eigen kantine beschikte en er bij mijn Franse collega's ook geen traditie bestond van "een pintje pakken" na de vlucht? Van barbecues organiseren hadden ze ook al niet veel kaas gegeten (hoewel ze thuis wel véél kaas eten) en hun kennis van (gala)bals beperkte zich tot het "bal populaire" dat meestal de avond voor "le quatorze juillet" met een danspasje wordt ingezet.

Zoals het in de Franse traditie van "on n'a pas de pétrole, mais on a des idées" paste, werd met enige bombarie aangekondigd dat er vanaf nu geijverd zou worden om onze club om te vormen tot "un centre régional de vol à voile"... Ik dacht dat ik het in Keulen hoorde donderen en straks zouden ze nog verklaren dat we "le nombril du monde" zouden worden!

Het werd een 2-tal jaren stil hierrond en ik dacht al dat het idee een stille dood zou sterven, tot mij plots tijdens een zomerverblijf werd medegedeeld dat ze het dossier er toch hadden doorgerekend bij de "conseil régional" en dat het nodige "manna" uit de hemel zou neerdalen. En toen, mensen, gebeurde er iets wat ik mij amper in onze Vlaamse clubs kan voorstellen... De subsidiekraan werd opengedraaid. In het begin van de herfst werden de werken aangevat en dat op een typisch Franse manier... op zijn groots.

Waar we voorheen een kruiselingse piste hadden (die méér dan volstond), werden er nu maar eventjes 3 nieuwe pistes aangelegd (één voor de motorvliegtuigen met een lengte van 1 200 meter, één voor de zweefvliegtuigen met een lengte van 900 meter, en één voor de ULM's en ballons met een lengte van 400 meter), allen van elkaar gescheiden door een akker met een minimale breedte van 80 meter. Eenmaal alles door ruilverkaveling verwisseld, werd het hele zootje volledig omgeploegd, er werd een speciale verharde ondergrond aangebracht mét nivellering en van drainage voorzien voor een vlotte afwatering.

Zeg nu eerlijk... is er één club in België die daarop zou kunnen bogen of enige subsidie van het ministerie van sport en cultuur zou kunnen lospeuteren? Ik zie het hier nog niet direct gebeuren dat men naast een vlotte uitwisseling en onteigening van stukken grond eventjes een volledige heraanleg van een vliegveld organiseert én een uitbreiding zonder dat dit protest van een hele regio zou uitlokken. Men kan nog niet eens beslissen om een startbaan met een paar honderd meter te verlengen!!!

Nu het vliegveld er lag moest er natuurlijk nog een mooi gebouw bijkomen... en zo geschiedde! Ter hoogte van de zweefvliegpiste kwam een volledig nieuwe hangar met zijdelings openschuivende poorten van 20 meter breed met ervoor voldoende parkeerterruimte en een directe toegang tot de zweefvliegpiste, op slechts 100 meter afstand!

Annex werd er een nieuw gebouw neergepoot waarin een leslokaal en slaapgelegenheid voorzien werden. Ik leg wel degelijk de nadruk op "voorzien", want geloof het of niet, maar we zijn nu tien jaar verder en het lokaal staat er nog altijd leeg bij: een betonnen vloer met alle nodige afvoerbuizen en electriciteitsleidingen, maar zonder vloer of scheidingswanden... "Manque de subventions" heet dat in het Frans. Het zou volstaan zelf een vloertje te laten aanleggen en een paar gyroplaten te plaatsen zodat alles in gebruik zou kunnen genomen worden. Iedere rechtgeaarde club in België zou dergelijk probleem al lang zelf opgelost hebben, maar hier, geloof het of niet, wordt alles onaangeroerd gelaten... "en attendant les nouveaux subsides."

Met het vernieuwen van de behuizing en de locatie werd ook het vliegtuigpark vernieuwd. De "oudjes" werden van de hand gedaan en geleidelijk vervangen door moderner materiaal: 2 Pégases, een Twin-acro en een Marianne. Van dat laatste weet ik zeker dat er hiervoor in het verleden ook subsidies werden verkregen om het toestel van de fabriek in Le Blanc te kunnen bekostigen. Blijkbaar was er hier een soort "sperperiode" ingebouwd, maar eenmaal deze voorbij

weest zijn om die kennis verloren te laten gaan en er werd maar wijselijk besloten om mij in te schrijven in een club. De uiteindelijke keuze viel op KFC. Sindsdien ben ik ononderbroken lid geweest (niet altijd de meest actieve) en meteen heb ik ook het clubleven en zweefvlieglandschap grondig zien veranderen. Er zijn leuke en minder leuke momenten geweest. Gedurende al die jaren heb ik mensen zien komen en gaan, clubs zijn geëmigreerd van de ene locatie naar de andere en ook de mentaliteit is veranderd in alle richtingen. Vijftienvier jaar later is ondergetekende nog altijd present, alleen wat grijzer en bezadiger, maar het enthousiasme is gebleven.

In 1983 verbleef ik een maandje in Los Angeles en zoals dat al eens gebeurde kwam ik met een zomerlief terug naar huis, en dan nog wel een Française!! (tot grote wanhoop van mijn moeder). In de beginperiode werd er nog heel wat over en weer gereden en het duurde niet lang of het begon al te kriebelen, en ik wou wel wat meer dan de ganse dag met mijn lief hand in hand rondlopen. Een korte informatie-ronde leerde mij dat er op mijn reisweg een vliegveld in Montargis (département du Loiret) lag waar er aan zweefvliegen werd gedaan, en dus liet ik mij maar inschrijven voor een korte duurtijd. De smaak was vlug gepakt en het duurde niet lang of de "mademoiselle" vroeg mij voor wie ik nu eigenlijk kwam "het zweefvliegen of zichzelf", waarop ik laconiek antwoordde "pour tous les deux". Zo ben ik in een Franse club binnengerold en ik maak nog steeds deel uit van de "club du vol à voile de Montargis" (CVVM). Dit korte verhaal om tot mijn uiteindelijke betoog te komen: HET REILEN EN ZEILEN VAN EEN FRANSE CLUB en welke de grote verschilpunten zijn met Belgische clubs. Het is niet mijn bedoeling te veralgemenen – want mijn ervaring beperkt zich enkel tot de KFC en de CVVM – maar enkel om een paar typische verschilpunten aan te duiden, die anderen op een buitenlandse stage misschien ook zullen ervaren hebben.

Montargis is een stadje van zo'n 25 000 zielen zo'n 120 km ten zuiden van Parijs in het département du Loiret. Het wordt ook wel eens "la Venise du Loiret" genoemd vanwege z'n vele pittoreske kanaaltjes die de stadskern doorkruisen. Via de autosnelweg is het gemakkelijk bereikbaar langs de "autoroute du soleil" en sinds 2 jaar ook via de nieuw aangelegde autosnelweg Dordives-Nevers. Het vliegveld situeert zich zo'n 2,5 km ten zuidwesten van de stad op een paar honderd meter van het dorpje Vimory. De pistes bestaan uit verharde aarde en zijn NO (runway 05) – ZW (runway 23) georiënteerd. Ten noorden en ten zuiden zijn er alleen maar open velden en ten westen wordt het vliegveld begrensd door de snelweg

naar Nevers (die maakt dus al zeker méér lawaai dan wij). Hier komen we al meteen tot een verschil i.v.m. een van de meest gekende problemen... lawaai-overlast. Dergelijk probleem is er gewoonweg onbestaande, laat staan het geleuter en gezei... De bewoners van het dorp accepteren het vliegveld zoals het bestaat en nog geen kat heeft het in z'n hoofd gekregen te klagen over lawaai, niettegenstaande de motorvliegtuigen en ULM's hun circuit wel degelijk over de dorpsrand maken. De enige boze brief die we ooit van de burgemeester ontvangen hebben, was om ons te verzoeken niet al te veel met de sleepkabel laag bij de grond over een aanpalende weg te vliegen, om niemand in gevaar te brengen.

In de tachtiger jaren had de club nog iets weg van een "FLYING CIRCUS". Het zweefvliegpark bestond toen uit 2 Ka-6'en, 2 Javelots, 1 Bijave en een Jeans-Astir... Toendertijd was ik toch wel iets moderner gewoon in Kortrijk en ik vreesde dat het altijd achterlijk zou blijven, maar daar kwam op het einde van dat decennium wel degelijk verandering in.

Bij het aantreden van een nieuwe voorzitter werden ook nieuwe ideeën gelanceerd. Het ledenaantal moest omhoog, het park moest gemoderniseerd worden. Bij dat laatste stelde ik mij wel vragen, want waar zouden we het geld vandaan halen, aangezien onze club net als de meeste andere Franse clubs niet over een eigen kantine beschikte en er bij mijn Franse collega's ook geen traditie bestond van "een pintje pakken" na de vlucht? Van barbecues organiseren hadden ze ook al niet veel kaas gegeten (hoewel ze thuis wel véél kaas eten) en hun kennis van (gala)bals beperkte zich tot het "bal populaire" dat meestal de avond voor "le quatorze juillet" met een danspasje wordt ingezet.

Zoals het in de Franse traditie van "on n'a pas de pétrole, mais on a des idées" paste, werd met enige bombarie aangekondigd dat er vanaf nu geijverd zou worden om onze club om te vormen tot "un centre régional de vol à voile"... Ik dacht dat ik het in Keulen hoorde donderen en straks zouden ze nog verklaren dat we "le nombril du monde" zouden worden!

Het werd een 2-tal jaren stil hierrond en ik dacht al dat het idee een stille dood zou sterven, tot mij plots tijdens een zomerverblijf werd medegedeeld dat ze het dossier er toch hadden doorgerekend bij de "conseil régional" en dat het nodige "manna" uit de hemel zou neerdalen. En toen, mensen, gebeurde er iets wat ik mij amper in onze Vlaamse clubs kan voorstellen... De subsidiekraan werd opengedraaid. In het begin van de herfst werden de werken aangevat en dat op een typisch Franse manier... op zijn groots.

Waar we voorheen een kruiselingse piste hadden (die méér dan volstond), werden er nu maar eventjes 3 nieuwe pistes aangelegd (één voor de motorvliegtuigen met een lengte van 1 200 meter, één voor de zweefvliegtuigen met een lengte van 900 meter, en één voor de ULM's en ballons met een lengte van 400 meter), allen van elkaar gescheiden door een akker met een minimale breedte van 80 meter. Eenmaal alles door ruilverkaveling verwisseld, werd het hele zootje volledig omgeploegd, er werd een speciale verharde ondergrond aangebracht mét nivellering en van drainage voorzien voor een vlotte afwatering.

Zeg nu eerlijk... is er één club in België die daarop zou kunnen bogen of enige subsidie van het ministerie van sport en cultuur zou kunnen lospeuteren? Ik zie het hier nog niet direct gebeuren dat men naast een vlotte uitwisseling en onteigening van stukken grond eventjes een volledige heraanleg van een vliegveld organiseert én een uitbreiding zonder dat dit protest van een hele regio zou uitlokken. Men kan nog niet eens beslissen om een startbaan met een paar honderd meter te verlengen!!!

Nu het vliegveld er lag moest er natuurlijk nog een mooi gebouw bijkomen... en zo geschiedde! Ter hoogte van de zweefvliegpiste kwam een volledig nieuwe hangar met zijdelings openschuivende poorten van 20 meter breed met ervoor voldoende parkeerterruimte en een directe toegang tot de zweefvliegpiste, op slechts 100 meter afstand!

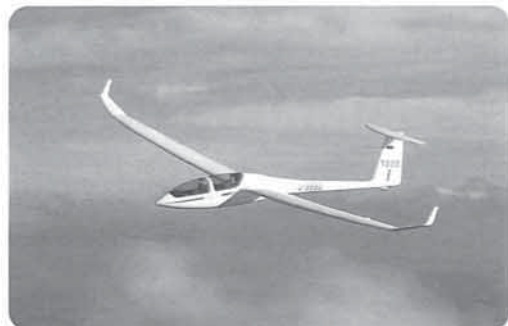
Annex werd er een nieuw gebouw neergepoot waarin een leslokaal en slaapgelegenheid voorzien werden. Ik leg wel degelijk de nadruk op "voorzien", want geloof het of niet, maar we zijn nu tien jaar verder en het lokaal staat er nog altijd leeg bij: een betonnen vloer met alle nodige afvoerbuizen en electriciteitsleidingen, maar zonder vloer of scheidingswanden... "Manque de subventions" heet dat in het Frans. Het zou volstaan zelf een vloertje te laten aanleggen en een paar gyroplaten te plaatsen zodat alles in gebruik zou kunnen genomen worden. Iedere rechtgeaarde club in België zou dergelijk probleem al lang zelf opgelost hebben, maar hier, geloof het of niet, wordt alles onaangeroerd gelaten... "en attendant les nouveaux subsides."

Met het vernieuwen van de behuizing en de locatie werd ook het vliegtuigpark vernieuwd. De "oudjes" werden van de hand gedaan en geleidelijk vervangen door moderner materiaal: 2 Pégases, een Twin-acro en een Marianne. Van dat laatste weet ik zeker dat er hiervoor in het verleden ook subsidies werden verkregen om het toestel van de fabriek in Le Blanc te kunnen bekostigen. Blijkbaar was er hier een soort "sperperiode" ingebouwd, maar eenmaal deze voorbij

AVI BENELUX**Bert de Wijs**

Benelux importeur van DG

Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau
tel. +31-13-507.9601
fax +31-13-507.8787
email: avi@baarle.org

DG-1000 2-zitter**2 spanwijdtes. 18m en 20m**

- hoge effectieve remkleppen
- 2- delige kap, sterker, betersluitend
- geluidsarm op alle snelheden
- wiel bediening achterin zelfstandig
- gewichtbox in staartvlak
- uitstekende zit (ook voor lange mensen)
- super geveerd wiel
- kunstvluchten toegestaan

AVI BENELUX**Bert de Wijs**

Benelux importeur van DG

Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau
tel. +31-13-507.9601
fax +31-13-507.8787
email: avi@baarle.org

motor zwever?

DG-808B**15m en 18m spanwijdte**

- veruit de lichtste, 335 kg "all in"
- geweldige klimmer in thermiek
- absoluut veiligste motorbediening
- meest automatische motorbediening
- meeste ervaring met uitklapmotoren
- vele andere ongeëvenaarde voordelen

Gezocht: partners voor aanschaf van een DG-808B motorzwever. Wij krijgen regelmatig klanten, die een DG-808B willen kopen, maar daarbij ook 1 of 2 partner(s) zoeken.

was, werd het toestel prompt verkocht en vervangen door een Janus die qua comfort en vliegprestaties toch beter ligt.

Nu zult u zich zeker afvragen hoe we dit allemaal bekostigen... Wel ik heb mij ook al die vraag gesteld, en subsidies zijn de enig mogelijke verklaring, tezamen met de opbrengst van de stages. Aan een uitgebreid ledental zal het alleszins niet liggen, want de club telt amper 13 leden (u leest het goed: dertien). Er dient nota bene nog bij vermeld te worden dat er hiervan 2 uit België komen! Moet er dan veel betaald worden? Dat valt gezien het materiaal, de zweefvliegomsomstandigheden en de "luxe" best mee. Je kunt opteren voor 2 systemen (wat ook wel verschillend is met de vroeger gangbare systemen in onze clubs): ofwel betaal je meteen een volledig lidgeld, dat je toelaat onbeperkt vliegreuren op te stapelen, ofwel maak je jezelf lid - laat ons maar zeggen een soort "light membership"- en koop je je uren vliegtijd. Dat laatste is vooral interessant voor mezelf, gezien ik mij moeilijk iedere week naar de club kan begeven. Heb je evenveel uren gekocht als de "volle" leden betaald hebben, dan houdt het hierbij ook op. Geef toe dat een dergelijke "privé-club" in ons land geen lang leven zou beschoren

zijn, tenzij ze alleen zou bestaan uit kapitaalcrachtige leden.

Ter verduidelijking maken we een kleine berekening om het kostenplaatje te schetsen.

- volwaardig lidmaatschap:
verzekering FFVV (FED.FRAN.VOL A VOILE): 135 euro
onbeperkte vliegduur: 900 euro
lidmaatschap (cotisation annuelle): 100 euro
- light membership:
verzekering FFVV (licence-assurance): 65 euro
aankoop vliegreuren: 5 h/150 euro,
10 h/270 euro, 20h/490 euro
lidmaatschap: 100 euro
- sleepticketten:
5 voor 120 euro
10 voor 220 euro

Stel nu dat ik tijdens de zomer voorzie een tiental uren te vliegen, dan kost dit 100 (cotisation) + 270 (vliegreuren) + 65 (assurance) + 220 (sleeptickets) = 655 euro. De eerste conclusie is inderdaad, en dat geef ik grif toe, dat je dit niet echt goedkoop kunt noemen. Er staat wel iets tegenover: een ongekende luxe op de grond, relatief weinig beperking in de lucht, een fantastisch landschap en

prima materiaal. Je hoeft geen materiaal mee te slepen over honderden kilometers, zodat ook het risico op ongevallen of beschadiging van het materiaal nihil is, en het is een prima oplossing voor iemand die meerdere malen per jaar langs wil komen.

Wat de inkomsten uit stages betreft, zijn er de volgende mogelijkheden. Je kunt een "vol d'initiation" doen, zodat je kan uitmaken of het zweefvliegen iets voor jou is of niet. Daarna volg je een gewone stage met een vast aantal voorziene vluchten. Daarnaast zijn er de verblijven van de buitenlandse clubs, die indien nodig zelfs hun eigen sleepmateriaal meebrengen (vliegtuig of lier), en dan hoeft je enkel te betalen voor het gebruik van het vliegveld en wordt er kampeergeld gevraagd voor tenten ofwel voor slaapplegelegenheid in de slaapzaal. Het nemen van een "derdenverzekering" is sowieso verplicht in Frankrijk. Sommige clubs maken hiertegen bezwaar door te argumenteren dat ze reeds voor alles verzekerd zijn in hun thuisland, maar daar moet de Franse zweefvliegfederatie (FFVV) niks van weten. Het gaat tenslotte om een verzekering voor derden, dwz. indien je met je buitenlands toestel brokken maakt tegenover een Franse staatsburger of zijn bezittingen.

Enkele andere opmerkelijke verschillpunten zijn:

De "controle VERITAS". In tegenstelling tot de Belgische clubs waar de herstellingen naar eigen goeddunken gebeuren, komt er in Frankrijk een ambtenaar aan te pas die ofwel bij wijze van spreken een gewoon toertje rond het toestel maakt en het goedkeurt, of die een resem opmerkingen formuleert en pas dan kan de club beginnen aan de herstellingen volgens de aanwijzingen die geformuleerd werden. Een ding is zeker: het is een dure bedoening! Zo'n bezoekje kan gerust 400 à 500 euro kosten.

Het sleeptoeistel. Laten we elkaar niet misverstaan, het heeft 2 vleugels en een motor zoals bij ons, maar meestal is het niet aangekocht door de club, maar wel in bruikleen verkregen van de FFVV. De club staat enkel in voor het onderhoud en de brandstof. Zie je het bij ons al gebeuren dat we een sleeptoeistel "cadeau" krijgen?

De mentaliteit. Zoals het alle Latijnse volkeren betaamt, wordt er in tegenstelling tot onze clubs - waar meestal een clubdiscipline (duidelijk afgesproken uren en dagen voor opleiding, ophaalploegen voor buitenlandingen ed.) heerst - meestal wat losser met deze opvatting omgesprongen. Het middageten is langer en uitgebreider en meestal wordt er dan ook later van start gegaan (eufemistisch uitgedrukt wil dit zeg-

gen dat, indien wij al lang in de lucht zouden hangen, zij nog ongeveer moeten beginnen). Ook met de "luchtdiscipline" wordt soms wel eens wat losser omgesprongen. Terwijl we de neiging hebben de luchtvaartautoriteiten om de wetgeving betreffende TMA's, CTR's, AWY's strikter toe te passen, wordt er bij onze zuiderburen wat losser met deze begrippen omgesprongen.

De vliegomgeving. We kennen allemaal de lokale problemen: kleine landerijen, veel open bebouwing met ruim verspreide woningen, begrenzing van de aanvliegbare stukken grond door allerlei bekabeling en afbakening van de terreinen met prikkeldraad die een buitenlanding op sommige momenten levensgevaarlijk kunnen maken. Dergelijk probleem is in Frankrijk dikwijls onbestaande. De streek is er gekend voor enorme tarwe-, graan- en koolzaadvelden die soms in lengte en breedte onze vliegvelden overstijgen. Begin juli begint er de oogst, waarna de velden meestal een tijdje "te rusten" worden gelegd. Sommige landbouwers steken - niet-tegenstaande een wettelijk verbod - nog regelmatig velden in brand, wat wel voor leuke, hoestachtige thermiek kan zorgen. Een ding is duidelijk: ruimte zat voor een buitenlanding.

De vliegveldichtheid is er enorm. In een straal van 50 km liggen er niet minder dan 14 andere terreinen. We geven een kleine op-

somming: Joigny, Auxerre, Gien, Briare, Aubigny - St.Denis de l'Hotel, Pithiviers, Etampes, Melun, Moret sur Loing, Pont sur Yonne, plus privéterreinen in Chatillon, Colligny, Bellegarde en Langennesse... geef toe dat je al moeite moet doen om een buitenlanding in een open veld te maken met een dergelijk aanbod. Je vliegt als het ware steeds "lokaal" in de buurt van een of ander vliegveld.

Door het bovenstaande gegeven is een ophaalploeg weinig gebruikelijk in Franse clubs, enerzijds omdat het nu eenmaal in de geartheid ingebakken ligt om zich minder vlug moe te maken en anderzijds door het feit dat men er quasi altijd van uitgaat dat je toch op een of ander vliegveld zal landen. De "remorquages" zijn dan ook de enige (maar ook duurste) mogelijkheid om in geval van gebrek aan thermiek terug naar de thuisbasis te keren.

Om te besluiten mogen we stellen dat zweefvliegen in Frankrijk enige aanpassing aan de mentaliteit vereist, maar eenmaal men het vertrouwen heeft gewonnen van de andere clubleden kan men volop genieten van de prachtige vluchten in een ontspannen sfeer, waarbij iedere vlucht tot een geslaagde vakantie kan bijdragen ...

"(l) (zw)even als God in Frankrijk"

Dirk Van De Ginste

Sportcommissie

VERSLAG OVER DE VERGADERING VAN 11.12.2002

Aanwezig : G. Van Pee/Voorzitter
F. Dauw, R. De Coninck, M. Litt, G. Michiels, P. Pauwels, M. Van de Steene, G. Van Roy (secretaris)
Verontschuldigd : J.P. Awouters, J. Laenens, J. Servais, L. Van Geyte

Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 25.09.2002

Geen opmerkingen.

Homologatie van Zweefvliegen-prestaties

Zie bijlagen.

De 300 km-proef van Dirk Jacques kan niet gehomologeerd worden. De Voorzitter neemt contact met de sportcommissaris om meer informatie te krijgen.

3. Homologatie van records

Zweefvliegen : De Commissie kreeg notitie van Luc De Preter dat hij 2 nieuwe Belgische

records in Namibië gebroken heeft (FAI-driehoek: 1056,2 km en vrije afstand: 1063,9 km). Men wacht op de officiële documenten van de lokale aëroclub.

Valschermspringen : Een aanvraag is ingediend tot homologatie van een vrouwelijke record "16 way". Het dossier is echter onvolledig (geen datum, geen plaats ...) en in afwezigheid van een afgevaardigde van de federatie, kan de Commissie dit record niet homologeren.

4. Resultaten van manifestaties

De Commissie keurt de resultaten van volgende manifestaties goed:

Zweefvliegen:

Kiewit Cup: 19 en 20.05.2002
Wedstrijd Zwartberg: 25.05.2002
Benelux wedstrijd: 04 - 10.08.2002

5. Allerlei

FAI kondigt wijzigingen aan de Generale Sectie en Sectie 3 van de Sportcodes aan, alsmede aan de regelingen van de kampioenschappen en Bijlage 4 van de sectie General Aviation. Deze wijzigingen staan op het Internet.

De Belgische Zweefvliegfederatie heeft een voorstel wijzigingen reglementen klaargeemaakt. Het betreft hier de "vaste vervalddag" van de licenties, de geldigheidsduur van de functie "examinator", de technische controle, evenals technische voorschriften bij het gebruik van een lierinstallatie. De Commissie gaat met dit voorstel akkoord. De nieuwe reglementering zal vanaf 01.01.2003 geldig zijn.

De federaties Ballon, Valschermspringen en ULM vragen de organisatie van een examen voor sportcommissarissen. De vragenlijsten voor valschermspringen en ULM zijn helaas niet meer geldig.

Contact zal eens te meer genomen worden met de betrokkene federaties.

Volgende vergaderingen in 2003:
26.03 / 25.06 / 01.10 / 10.12

Guy Van Pee
Voorzitter

VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretische examen

BOYDENS Stephan	1959
BROECKAERT Monique	1952

FIERS Thomas	1966
FRANSEN Johan	1973
JANSSEN Bart	1973
VAN DEN BERGHE Swa	1940
VAN TRIER Bruno	1966

b. Vergunning Zweefvliegpiloot

AKKERMANS Wim	1980
FIERS Thomas	1966
JANSSEN Bart	1973
VERBINNEN Walter	1950

c. Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

AKKERMANS Wim	1980
BERTELS Peter	1984
COOLS Joeri	1970
VAN DEN BORNE Luc	1973

d. Theoretisch examen voor 'Hulp-Instructeur'

RUYMEN André	1952
--------------	------

e. Bevoegdverklaring 'Hulp-Instructeur'

RUYMEN André	1952
GEENEN Tom	1973

f. Bevoegdverklaring 'Instructeur'

VANOSMAEL Piet	1954
----------------	------

F.A.I.-BREVETTEN**D-BREVET****1000 m hoogtewinst**

CLAUS Patrick	1953
DESCHACHT Heikki	1976
LAROSE Manu	1984
LEPELAAR Monique	1971
JANSSEN Bart	1973
NIMMEGEERS Tom	1970
VAN ORSHAEGEN Marc	1960
VERTE Bart	1980
VERTE Dany	1955
WASILEWSKI Robert	1981
WOUTERS Paul	1962

5 uren duurvlicht

BOYDENS Stephan	1959
HENDRICKX Jean	1953
JANSSEN Bart	1973
LEGASSE Jeroen	1964
NIMMEGEERS Tom	1970
VAN TRIER Bruno	1966
WASILEWSKI Robert	1981
WOUTERS Paul	1962

50 km afstand

BECKERS Sofie	1982
JACOBS Mathieu	1953

JANSSEN Bart	1973
MERTENS DE WILMARS V.	1956
NIMMEGEERS Tom	1970
VAN DEN BERG Johan	1932
VAN ORSHAEGEN Marc	1960
WOUTERS Paul	1962

Bekomen het zilveren kenteken:

BECKERS Sofie	1982
JANSSEN Bart	1973
MERTENS DE WILMARS V.	1956
NIMMEGEERS Tom	1970
VAN DEN BERG Johan	1932
VAN ORSHAEGEN Marc	1960
WOUTERS Paul	1962

E-BREVET**300 km afstand**

NARINX Peter	1962
SCHMELZER Tijl	1984
VAN HERZEELE Geert	1963

F-BREVET**300 km doelvlicht**

NARINX Peter	1962
SCHMELZER Tijl	1984

Goedgekeurde Flightrecorders (toestand op 4 februari 2003)**In alfabetische volgorde**

1. Cambridge Model 10 (1)
2. Cambridge Model 20 (1)
3. Cambridge Model 25 (1)
4. Cambridge Model 302
5. EWFR Model A (2)
6. EWFR Model B (2)
7. EWFR Model C (2)
8. EWFR Model D (2)
9. Filser DX50
10. Filser LX20 (1)
11. Filser LX21 (1)
12. Filser LX5000 (1)
13. Garrecht VL1.0 (1) (VL1.0E, VL1.0C)
14. LXN Colibri Model 1.0 (1)
15. Peschges VP8 (3)
16. Print Technik GR1000 (1)
17. Scheffel Model THEMI T3.0

18. SDI PosiGraph Model 1.0 (1)
19. Zander GP940 (4)
20. Zander GP941 (1)

Opmerkingen

- IGC heeft twee niveaus van veiligheid vastgelegd voor elektronische vluchtgegevens. Er zijn criteria voor wereldrecords en al de hoge brevetvluchten, en minder strenge criteria enkel voor het FAI zilveren, gouden en diamanten brevetten. De Flightrecorders (FR) nummer 5 tot 8 en 17, hierboven, zijn enkel goedgekeurd voor zilveren, gouden en diamanten brevetten, de rest werden goedgekeurd voor alle vluchten.
- Het bepalen van de motorlooptijd, indien het zweefvliegtuig ermee uitgerust is,

gebeurt als volgt (details zijn terug te vinden in het verslag van de goedkeuringscommissie):

- (1) een geluidsensor logging systeem in de FR (ENL: Engine Noise Level);
- (2) logging met microswitch in het motorsysteem, kabelverbinding met de FR;
- (3) logging met de spanning van de motorgenerator, kabelverbinding met de FR;
- (4) logging door een vibratorsysteem in de FR.

Meer inlichtingen kun je bekomen op de IGC website van de FAI: http://www.fai.org/gliding/gnss/approved_gnss_flight_recorders.asp

Mededelingen en service**Te koop:**

Standaard Astir II, bouwjaar 1980-1620 in zeer goede staat. Volledig geïnstrumenteerd. Tel. 089/463405. Piet Stinckens.

Te koop:

KA-6 CR aanhangwagen parachute. Goede staat. Baro prijs o.t.k. Tel. 056/610215. GSM 0486/125489. Haerincx Luc.

Te koop:

ASW 20L. Bouwjaar 1979 met basisinstrumenten. LX 5000 + LX20. Cobra aanhanger. Tel. 0476/221236.